

KV IM ÜBERBLICK

Generalversammlungen UIRR und INTERUNIT 2007



Von links nach rechts: E. Muzio (UIRR), L. Kovács (Europäischer Kommissar), R. Colle (UIRR), Dr. J. Berenyi (UIRR)

Die Ordentliche Generalversammlung (OGV) der UIRR fand am 25. Juni in Brüssel statt. Die positive Bilanz, die Zusammensetzung der Führungsgremien, die Verkehrssteigerung und die Einrichtung einer Strategie zur Weiterentwicklung des KV wurden angesprochen. Beim auf die OGV folgenden Galadiner hat uns der EU-Kommissar László Kovács, der für Steuern und Zollunion verantwortlich ist, mit seiner Anwesenheit geehrt. Er betonte, dass es wichtig sei, kurzfristig einen modernisierten gemeinschaftlichen Zollkodex zur Ermöglichung einer schnelleren Überquerung der Grenzen anzunehmen. Zudem erachtete er es als notwendig, die Sicherheitsmaßnahmen auf Sendungen zu konzentrieren, welche ein höheres Risiko vorweisen. Nach Darstellung des aktuellen Verkehrsergebnisses und der Tendenzen, hat Eugenio Muzio, Vorsitzender des Verwaltungsrates der UIRR, in seiner Begrüßungsrede auf die für eine stärkere und wünschenswerte Entwicklung des KV notwendigen Bedingungen hingewiesen. Außerdem hat er die volle Unterstützung der UIRR für ausgedehntere, in vernünftigen Verhältnis zum Risiko stehenden Regeln zur Gefahrenabwehr/Sicherheit betont, obwohl er weiß, dass diese im KV bereits weitgehend beachtet werden. Bei dieser OGV wurde die Verlängerung des Vertrags von Herrn Rudy Colle um zwei Jahre bestätigt. Er wird weiter gemeinsam mit Herrn Martin Burkhardt die

Funktion des Generaldirektors der UIRR ausüben und auch das Sekretariat von INTERUNIT für weitere zwei Jahre übernehmen.

Am darauffolgenden Tag bei der Generalversammlung INTERUNIT – die Vereinigung von der G.KL/UIC angehörenden Eisenbahnverkehrsunternehmen und UIRR-Mitgliedsgesellschaften –, erstreckten sich die Diskussionen hauptsächlich über die Qualität des Eisenbahnservice und über verschiedene Aspekte der Wagonnutzung. Im Hinblick auf die enttäuschenden Ergebnisse der mit den EVU 2005 unterzeichneten Qualitätscharta, wurde beschlossen weiterzugehen und eine Arbeitsgruppe zu gründen, welche die Einführung eines Qualitätslabels vornehmen soll. (siehe Artikel S. 2).

GV 2008

Die UIRR hat aufgrund der Einladung ihrer Mitgliedsgesellschaft Adriakombi beschlossen, ihre GV 2008 in Portorož (Koper) zu veranstalten. Diese Entscheidung ist berechtigt und wird durch die Tatsache unterstützt, dass Slowenien im ersten Halbjahr 2008 die EU-Ratspräsidentschaft übernimmt. Dieses Land gilt als echter Knotenpunkt zwischen Nordwesteuropa und dem Balkan und wird zu dieser Zeit wichtige Fäden zur Förderung des KV im Hinblick auf eine anhaltende Mobilität in Europa in der Hand halten.

Logistik

Die UIRR erwartet mit Interesse die für den 17. Oktober angekündigte Annahme des Aktionsplans der europäischen Kommission zur Güterverkehrslogistik. Sie hat gewissenhaft zur Ausarbeitung von Formulierungen beigetragen, welche – ihrer Meinung nach – auf eine sehr aktive Rolle der gemeinschaftlichen Instanzen bei der Ausarbeitung und Anwendung aller einschlägigen Rahmenbedingungen abzielen sollten, die letztlich eine vollständige und gerechte Liberalisierung der Schiene ermöglichen und die spezifischen Marktthemen den betroffenen Akteuren überlassen (u.a. Ladeeinheiten).

Die Servicequalität

Nach den guten Ergebnissen der Jahre 2001 bis 2004 hat sich die Pünktlichkeit 2005 und 2006 erneut verschlechtert und im internationalen Bereich einen unakzeptabel niedrigen Stand von lediglich 53% pünktlicher Züge erreicht (Definition: bis 30 min Verspätung gegenüber der planmäßigen Uhrzeit für die Bereitstellung der ersten Ladeeinheit am Bestimmungsort).

Die der UIRR angehörenden KV-Operateure wissen als kommerzielle Gesellschaften natürlich, dass die Servicequalität ein essentielles Kriterium für den Verkehrsmarkt bei der Wahl des einen oder anderen Verkehrsträgers bzw. deren Kombination zur Güterbeförderung darstellt. Daher sind sie ständig auf der Suche nach Möglichkeiten zur Verbesserung der Pünktlichkeit, welche als am besten messbarer und sensibelster Parameter gilt. Berücksichtigt wird dabei auch, dass die Rentabilität in direktem Zusammenhang mit der möglichst genauen zeitlichen Deckung zwischen der Mitteleinsatzplanung und ihrer tatsächlichen Nutzung steht.

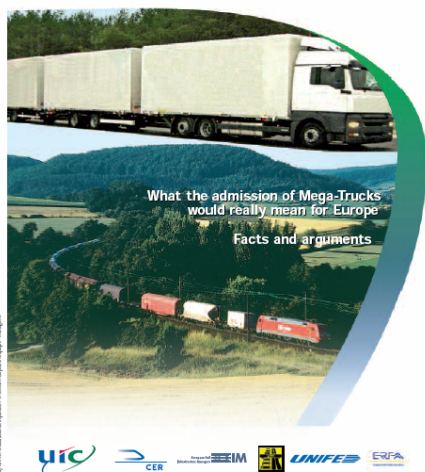
Mangels wirklich überzeugender Verbesserung, wie sie vom im Juli 2005 von den Vorsitzenden der G.KL der UIC und der UIRR unterzeichneten Gemeinsamen Qualitätsabkommen erwartet

wurde, hat die UIRR die „Qualitätslabellisierung“ als Initiative zur Wiederbelebung dieses Bereichs ins Leben gerufen. Im Rahmen dieser Aktion soll ein unabhängiger und auf diesem Gebiet spezialisierter Berater beauftragt werden, einen ausführlichen Bericht der KV-Qualitätssituation zu erstellen. Der Eisenbahnsektor aber auch die Terminalbetreiber werden ihm Zugang zu allen aussagekräftigen Daten gewähren, damit das Bild entsteht, welches sich die KV-Kunden (Straßentransporteur und Spediteure) machen, die in der Transportkette vor und hinter den Operateuren stehen.

In einer zweiten Phase würden die Verbesserungsziele an die verschiedenen Akteure der KV-Kette weitergegeben werden, damit die Serviceleistungen wirklich dem Markt entsprechend wettbewerbsfähig sind. Zudem sollte eine strenge Weiterverfolgung mit Verbesserungsmaßnahmen festgelegt werden. Besonders wird auf die Information der Kunden geachtet. Ein genauer Vorgehensplan sollte bis Anfang November angenommen werden. Im gleichen Bestreben nach verbesserter Qualität hat die UIRR die europäische Kommission dazu aufgerufen, die sich abzeichnenden Tendenzen zu beachten und alle für diese Verbesserung nützlichen Maßnahmen vorzusehen.

Gigaliner-Broschüre

Mega-Trucks versus Rail Freight ?



den einer allgemeinen Einführung der Gigaliner in Europa veröffentlicht.

Nach der Pionierarbeit der UIRR in Bezug auf die Gigaliner hat die UIC gemeinsam mit fünf anderen Eisenbahnverbänden (GEB, EIM, UNIFE, ERFA und natürlich der UIRR) eine Broschüre über die Konsequenzen

Teurer Straßeninfrastrukturanpassungen, gravierenden Auswirkungen auf Verkehrssicherheit und Umwelt, stärkeres Ungleichgewicht zwischen den Güterverkehrsträgern gehören zu den durch diese überlangen und überschweren LKW verursachten Schäden. Deren Einführung würde tatsächlich im Gegensatz zu den verkehrspolitischen Zielen der EU stehen, nämlich der Fortführung einer nachhaltigen Mobilität durch verstärkte Verlagerung der Güter auf umweltfreundlichere Verkehrsträger.

Angesichts dieser Gefahr sind die Akteure des Eisenbahnsektors weiterhin bestrebt, die Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit ihres KV- und Eisenbahngüterverkehrsservice zu verbessern.

Dieses auf englisch, französisch und deutsch zur Verfügung stehende Dokument kann auf der UIRR-Website www.uirr.com (Rubrik 'Medien', 'Broschüren und Studien') heruntergeladen werden.

Infrastrukturzugang (PERFN)

Die unzureichenden Kapazitäten (Trassen) auf mehreren KV-Strecken gehören zu den wichtigen Gründen für derzeitige Qualitätsmängel, und zwar vor allem—und das ist nicht verwunderlich— auf den Strecken mit dem dichtesten Verkehr (Alpendurchfahrt, u.a.). Diese Mängel beruhen auf zwei Phänomenen, die für den Güterverkehr besonders kritisch sind, da sie sich vereinigen:

- eine immer größere Sättigung des Schienennetzes durch ungenügende Investitionen in Strecken/Schienen und in leistungsfähigere Betriebsarten ;
- die Wegnahme von für den Güterverkehr vorgesehenen Produktionsmitteln ohne vorherige Ankündigung (Lokomotive, Fahrer, Trasse), um bei einem Passagierzug auszuhelfen. Um diesen Mängeln abzuweichen und einen für eine anhaltende Mobilität günstigen Aufschwung des Eisenbahngüterverkehrs zu unterstützen, denkt man zuerst an zwei Lösungen:
- Planung eines kompletten, ganz dem Güterverkehr gewidmeten Schienennetzes ;
- Gewährung von vorrangigen Zeitspannen für Güterzüge auf einem « gemischten » Schienennetz für Güter-und Passagierzüge. Die erste Lösung scheitert an einem Rentabilitätsproblem im Hinblick auf die Nachfrage, wodurch sie—zumindest in vorhersehbarem Zeitraum—nur auf bestimmten Strecken gerechtfertigt ist.

Die zweite Lösung kann nur sehr maßvoll angewandt werden, wenn die allgemeine Planung der Züge nicht zu vielen, letztendlich kontraproduktiven Einschränkungen unterworfen sein soll. Aus diesem Grunde schlägt man das Konzept der GEB eines 'Primary European Rail Freight Network' (PERFN) vor, bei dem es sich um ein Schienennetz handelt, das aus einer begrenzten Anzahl von (Teil-)Strecken besteht, die einzig und allein dem Güterverkehr zur Verfügung stehen sollen sowie aus einem Netz von "gemischten" Strecken für Passagier- und Güterzüge. Dieses Schlüsselnetz sollte genügend Kapazität bieten, um eine bis 2020 auf über 70% geschätzte Steigerung des Eisenbahngüterverkehrs aufzufangen. Da der kombinierte Verkehr hauptsächlich zur Entwicklung des Eisenbahngüterverkehrs beigetragen hat, hat die UIRR an der Ausarbeitung des GEB-Dokuments zu diesem Konzept, dessen allgemeine Grundsätze sie teilt, mitgewirkt. Das Dokument soll weiter diskutiert werden und auf seiner Grundlage sollten Konferenzen auf höchste Ebene zu spezifischen und entscheidenden Korridoren organisiert werden. Dies ist die vernünftigste Vorgehensweise, da für jeden Korridor alle betroffenen Akteure und Behörden miteinbezogen würden, um eine gerechtere und straffere Planung der Investitionen zu erreichen.

Neue UIRR—Website

Das UIRR-Büro hat Ende Mai seine neue Website unter unveränderter Adresse gestartet: www.uirr.com. Seitdem haben 18 000 Besucher - das entspricht 200 Besuchern pro Tag—die verschiedenen Seiten besucht, vor allem die Rubriken « Medien », « Mitglieder » sowie die der Datenbank der KV-Terminals in Europa.

Am meisten heruntergeladen wurden die aktuellsten Veröffentlichungen (Jahresbericht/Statistik 2006, die Mega-Truck-Broschüre und die Version 2007 der Gefahrgutbroschüre), die Newsletter sowie die "Klassiker" (Buch "30 Jahre UIRR", Kombierter Verkehr im Blickpunkt und die Studie zur Verringerung der CO₂-Emissionen im KV Schiene-Straße).

Projekt

SINGER

Die Operateure des KV Schiene-Straße der neuen Mitgliedstaaten hatten ihren Kunden ein Netz aus Zügen angeboten, das hauptsächlich auf dem Service der Rollenden Landstraße basierte. Das Ziel des Projektes SINGER (Slovenian Intermodal Gateway to European Rail) bestand darin, ein KV-Netz auf der Grundlage eines Angebots von unbegleiteten Ganzzügen (Wechselbehälter, Container, ...) einzusetzen. Mit Unterstützung der europäischen Kommission im Rahmen des Marco Polo Programms haben die Projektpartner Adria Kombi (SI - Projektkoordinator), Cemat (I), Hungaria Intermodal (HU), Kombiverkehr (DE) und das UIRR-Büro (B) in nur zwei Jahren einen zweistufigen Transportplan erstellt: (siehe Fortsetzung S. 4)

-zuerst haben die Partner ein Netz von vier Direktzügen geschaffen, welches den Gateway-Terminal von Ljubljana mit weiteren wirtschaftlich wichtigen Hubs verbindet, wie z.B. mit Verona, München, Budapest und dem Hafen von Koper;

-danach haben sie diese Direktzüge mit Zügen von bereits bestehenden oder neu geschaffenen nationalen Netzen (wie z. B. von Verona nach Süditalien, von Budapest in den Nordosten von Ungarn/Rumänien/Ukraine, von München nach Norddeutschland) mit Hilfe von KombiNetz2000+ und zuletzt von Ljubljana nach Zagreb verbunden. Außerdem haben die Partner ihre Informatiksysteme durch die Entwicklung spezifischer Anwendungen—wie z. B. einheitliche Oberfläche für on-line Fahrplanauskunft und Reservierungen—verbessert. Ein Kunde kann somit leicht Reservierungen vom Hafen von Koper in Slowenien nach Ludwigshafen in Deutschland durchführen. Zudem wurden Schnittstellen zwischen ihrem eigenen Server und dem CESAR-Server (europäische Schnittstelle für die Weiterverfolgung von ILE im KV www.cesar-online.com) erstellt. Seit 2005 wurden über 342 Millionen TKM von der Straße auf die Schiene verlagert, was über 50.000 LKW im Straßenverkehr entspricht.

Ergebnisse des INSECTT-Projektes

Die Partner des INSECTT-Projektes (INtermodal SEcurity for Combined Transport Terminals) haben die Ergebnisse ihrer Arbeiten bei einer Sitzung in Brüssel am 04. Juli vorgestellt. Dieses vom Marco Polo Programm der Kommission unterstützte Projekt wurde zwei Jahre von der UIRR und ihren Mitgliedsgesellschaften Adria Kombi, Cemmat, Hupac, Kombiverkehr und Novatrans durchgeführt und beruht auf folgender Feststellung: im Bereich des Flug- und Seeverkehrs gibt es neue Maßnahmen zur Gefahrenabwehr, jedoch bestimmte Konzepte können in ihrer derzeitigen Form nicht im Landverkehr übernommen werden, da die Situation auf den Terminals eine völlig andere ist.

Ziel des INSECTT-Projektes bestand darin, bereits in verschiedenen Ländern angewandte Maßnahmen und Pläne sowie ihre Durchführbarkeit zu analysieren und auf der Grundlage der besten Konzepte europäisch harmonisierte Verfahren vorzuschlagen. In diesem Rahmen wurde vor allem die Harmonisierung der Verfahren zur Identifikation von LKW-Fahrern, die Ladeeinheiten aufliefern bzw. abholen, durchgeführt.



Von links nach rechts: M. Burkhardt (UIRR), E. Muzio (UIRR), P. Norroy (GD TREN)

Die UIRR hat zwei Schlüsseldokumente präsentiert: -die Risikoanalyse der KV-Terminals. Dieses Dokument soll als Referenz auf diesem Gebiet dienen und wird vorzugsweise an UIRR-Gesellschaften, Terminalbetreiber und betroffene Behörden verteilt werden; -Empfehlungen zur Verbesserung der Gefahrenabwehr im KV. Diese richten sich an alle Akteure der Güterverkehrskette. Die Personalschulung war ein weiterer wichtiger Pfeiler der Arbeiten. Nach der Sitzung hat Patrick Norroy, Verantwortlicher des Projektes bei der Generaldirektion Verkehr und Energie der Kommission, sich lobend zu den Projektergebnissen und den bedeutsamen Fortschritten, welche es auf dem Gebiet der Gefahrenabwehr ermöglichen wird, geäußert. Im Eisenbahnverkehr besteht bereits ein erhöhtes Sicherheitsniveau; die UIRR und ihre Mitglieder sorgen für eine weitere Verbesserung, ohne der Attraktivität und der Effizienz des KV zu schaden.

Agenda

Verwaltungsrat ERA Verwaltungsrat UIRR	30.10.2007 06.11.2007	Lille (F) Brüssel (B)
---	--------------------------	--------------------------



UIRR scrll
31 rue Montoyer bte 11
B - 1000 Brüssel

Tel. +32 2 548 78 90
Fax +32 2 512 63 93
E-mail headoffice.brussels@uirr.com

Internet www.uirr.com