

## Innovationspotential Organisation

# ORGANISATION DER EUROPÄISCHEN ZUSAMMENARBEIT IM KOMBIVERKEHR



Martin Burkhardt  
Director General



- Mitglieder: KV-Operateure und Terminalbetreiber
- Gemeinsames Interesse aller Mitglieder: Verkehrsverlagerung Straße-Schiene
- Logistikgesellschaften: Kunden und Teilhaber von UIRR-Mitgliedern
- UIRR- Mitglieder wickeln rund 50% des KV in Europa ab
- UIRR gegründet 1970



## Verbindungsbüro Brüssel seit 1988

- Förderung
- Koordination
- Dienstleistungen
- Projekte
  
- Sitz: Rue Montoyer 31 box 11  
1000 Brüssel (Belgium)  
[www.uirr.com](http://www.uirr.com)

## Mitgliedsgesellschaften (15 KV-Operateure)

- Organisation und Marketing von KV
- Zur Verfügung stellen von Ganzzügen auf einem europäischen Netzwerk
- Investitionen in Wagons und moderne EDV-Systeme
- Management von Terminals
  
- Sitze in 15 (EU/nicht EU) Staaten

## Unbegleiteter KV



Transport von Ladeeinheiten  
(Wechselbehälter, Container,  
Sattelanhänger)

*87% des UIRR Verkehrs  
(2012)*

## Begleiteter KV



Bahntransport kompletter  
Lastkraftwagen  
(inkl. Fahrer im Begleitwagen)

*13% des UIRR Verkehrs  
(2012)*



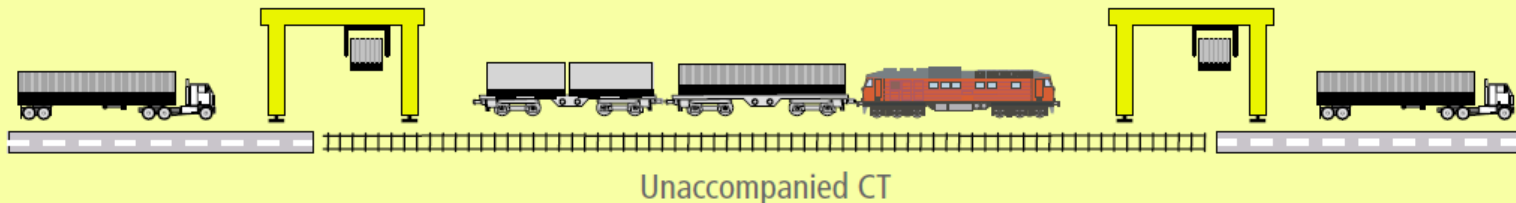
1. Kooperation in der KV Logistikkette
2. Betriebliche Organisation von KV-Netzen
3. Standardisierung

**Beispiel Projekt DESTINY**

Anstelle des durchgehenden Transportes per LKW

Kombinierte Transportkette mit mehreren Akteuren

- Logistikunternehmen
- KV-Operateur (Architekt der Transportkette auf der Schiene)
- Terminalbetreiber
- Eisenbahnunternehmen
- Eisenbahninfrastrukturbetreiber



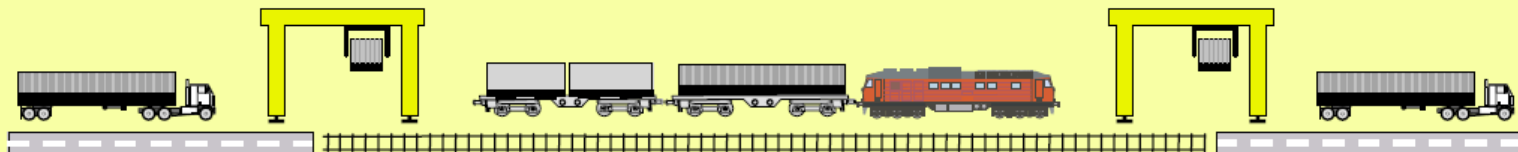
## Marktführer Straßengüterfernverkehr

Ziel: KV wettbewerbsfähig in Leistung und Preis

- Zeit und Kosten zweier Umschläge kompensieren durch Einsparungen beim gebündelten Transport in Zügen über lange Strecken

Wichtige Parameter:

- Gut ausgebaute Schieneninfrastruktur, Wettbewerb
- Kapazitätsauslastung, hohe Anzahl Ladeeinheiten pro Zug
- Kosteneinsparung durch Standardisierung

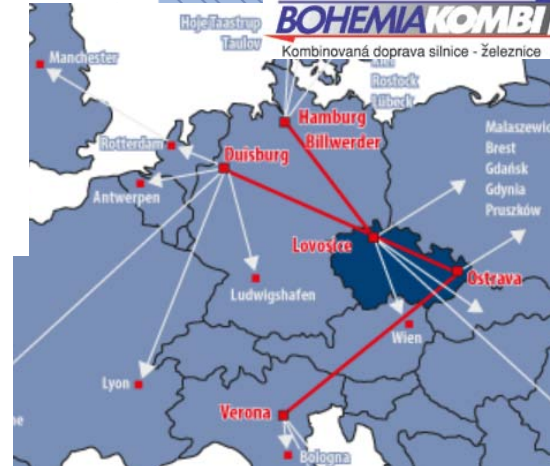
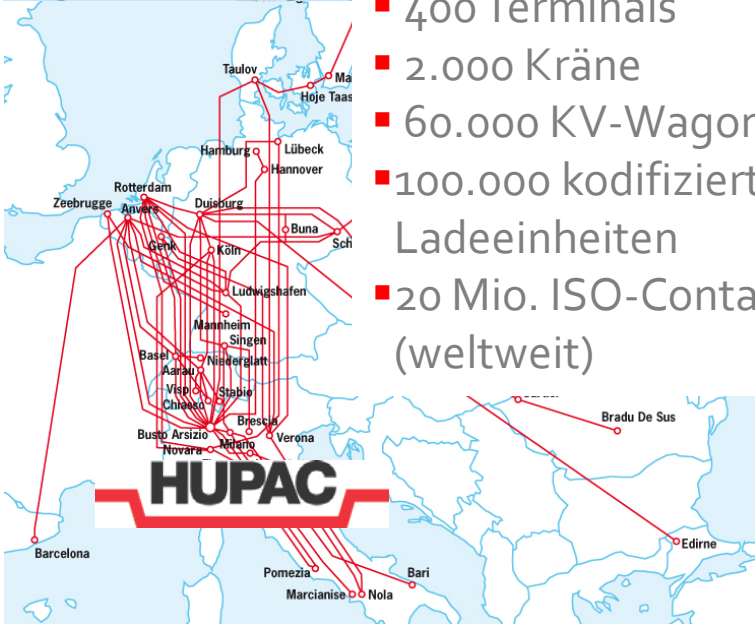
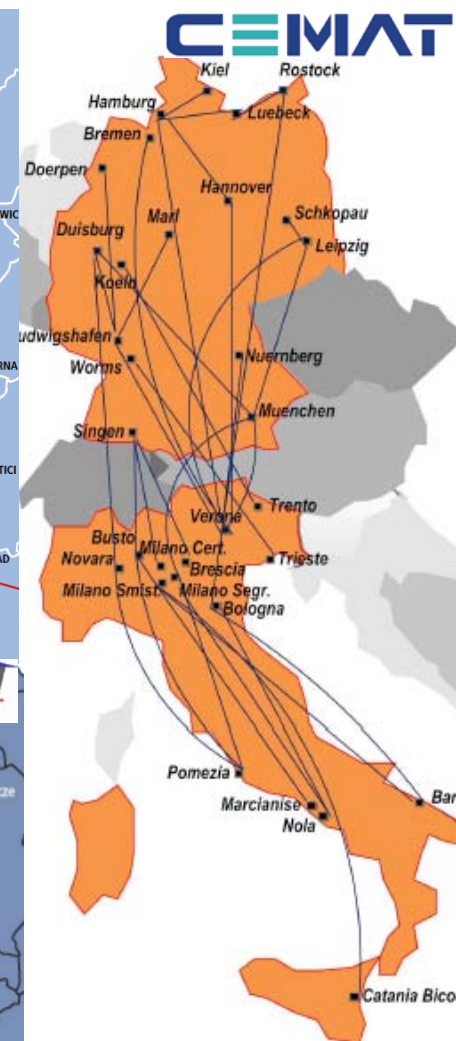
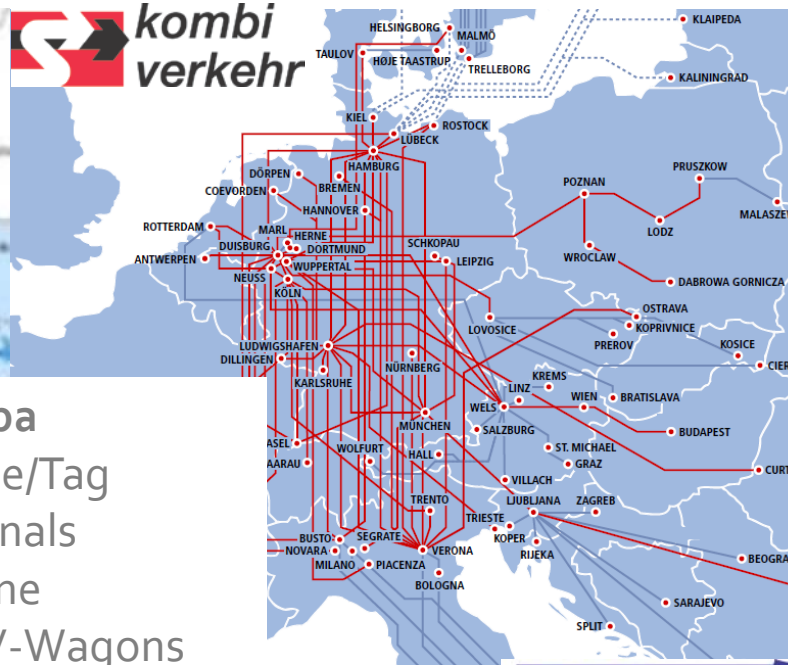
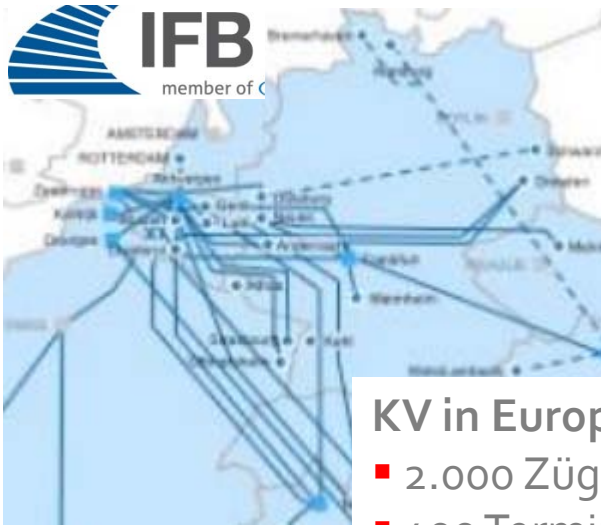


Unaccompanied CT



# Netzwerk von KV-Direktzügen in Europa

7



## KV in Europa

- 2.000 Züge/Tag
- 400 Terminals
- 2.000 Kräne
- 60.000 KV-Wagons
- 100.000 kodifizierte Ladeeinheiten
- 20 Mio. ISO-Container (weltweit)

Zur Optimierung der Zugauslastung:

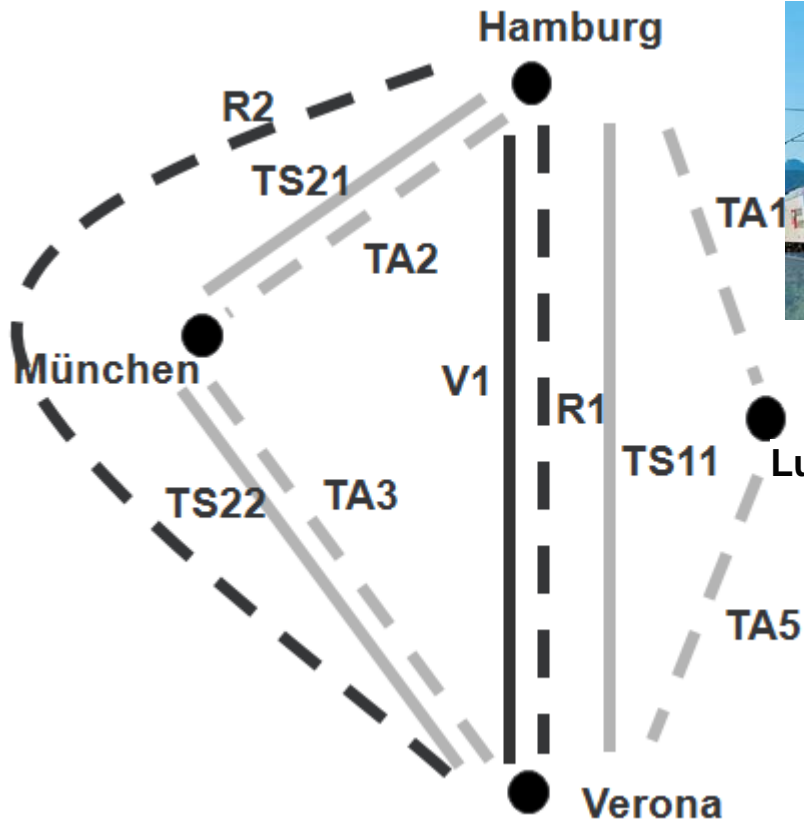
- Gatewaysysteme
- Kapazitätsmanagementsysteme
- Wagonoptimierung: besseres Nutzlast/Totlastverhältnis



Gemischter Transport aller Ladeeinheiten um komplette Züge zu füllen



## Optimierung durch Gatewaysystem und Kapazitätsmanagement



### Alternative Routen

- Hamburg - Verona direkt
- Hamburg - München – Verona
- Hamburg – Ludwigshafen - Verona



## Umsteigen zwischen Zügen in Megahubs





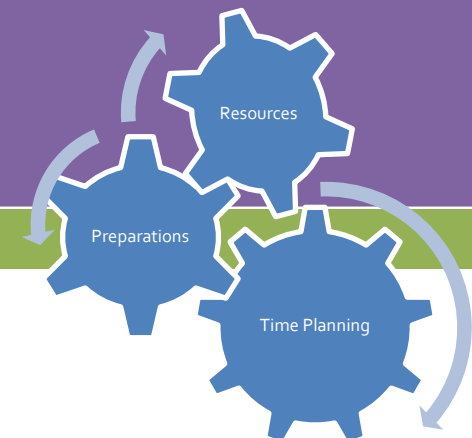
EU-Projekt EcoHubs: Anwendungsfall AdriaKombi, Ljubljana

## Beladeplanung im Terminal

KV Operateur  
kommuniziert mit  
Terminalbetreiber

Abladeplan  
Beladungsplan  
Optimierung um Zeit  
zu sparen

Zugbehandlungszeiten  
verkürzen



# OPTIMIERUNG DER TERMINALPROZESSE



EU-Projekt EcoHubs: Anwendungsfall AdriaKombi, Ljubljana

## Zusammenarbeit zweier Terminals z.B. Inlandsterminal Ljubljana – Hafen Koper

Datenaustausch  
zwischen Terminals  
die mit einem  
Intermodalen  
Shuttlezug  
verbunden sind

Planung für Entladung  
und Abholung  
Abholplan vorbereiten  
Zollformalitäten planen  
Ressourcenplanung

Abholzeiten an die  
Trucker schicken  
Kapazitätsplanung der  
Gatewayzüge



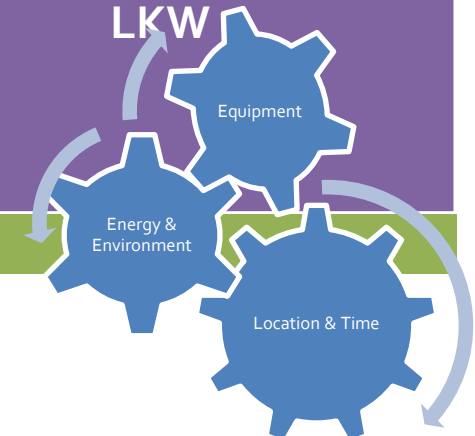


### Ladeeinheiten Ortungsmanager

Android App die den Terminalarbeitern ermöglicht virtuell Ladeeinheiten zu be- und entladen

Bessere Übersicht über Containerdepot  
Verringerung unproduktiver Bewegungen  
Weniger Energieverbrauch  
Weniger CO<sub>2</sub> Emissionen

Weniger Wartezeiten an den Gates  
Bessere Ressourcenplanung der LKW





**Standardisierung:** Erhöhung der Effektivität indem unnötige Verschiedenheit durch gemeinsam vereinbarte Produkte und Verfahren reduziert werden. Das ist insbesondere im Intermodalen Verkehr mit vielen beteiligten Akteuren wichtig.

**Umsetzung:** Normen können ihre positiven Effekte nur entfalten, wenn sie auch angewendet werden.

**Projekt DESTINY:** Entwicklung von Informationskampagnen und Schulungsmaterial, wobei alle bedeutenden Akteure des Intermodalen Verkehrs mit einbezogen werden.







EUROPEAN COMMITTEE FOR STANDARDIZATION  
COMITE EUROPEEN DE NORMALISATION  
EUROPÄISCHES KOMITEE FÜR NORMUNG



EUROPEAN  
SHIPPER'S  
COUNCIL



Inland Navigation Europe

European Rail  
Infrastructure Managers



Netzwerk Kombiniertes Verkehr



The Voice  
of European  
Railways



Studiengesellschaft für den  
kombinierten Verkehr e.V.

**DESTINY**  
DEployment of  
STandards for  
INtermodal  
efficiencY  
*(a Marco Polo  
Common Learning  
initiative)*



Marco Polo Common Learning Project  
Intermodal Terminals



European Rail Freight Association



Right On Track



Unterwegs noch morgen



International  
Road Transport Union



the identification of Intermodal Loading Units in Europe

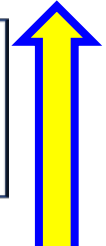
Problem bisher: Verschiedene Systeme zur Eigentümeridentifizierung von Ladeeinheiten



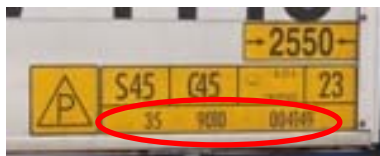
BIC-Code für Container  
weltweit verwendet  
mit Prüfziffer



Nummernschild  
für  
Sattelanhänger



Kodifizierungsschild  
für Wechselbehälter  
mit  
Eigentümersnummer:  
schwer lesbar





## ILU-Code, kompatibel mit BIC-Code für Seecontainer

Eigentümerschlüssel	Registriernummer	Prüfziffer
<b>ABCA</b>	<b>001234</b>	<b>2</b>
 ILU-Code beantragen	Freie Vergabe durch Eigentümer	 Prüfziffer berechnen

**www.ilu-code.eu**

- Prüfziffer deckt 95% Eingabefehler auf
- Geeignet für OCR
- Schnellere Abwicklung in „Fast lanes“
- Keine Neukodifizierung bei Verkauf von Ladeeinheiten

### Vorteile

- Jedermann kann den Eigentümer ermitteln (Internet, Smartphone)
- Tracking und Tracing erreichen zuverlässig den Eigentümer





## UIRR ist Verwalter des ILU-Codes

Information und Registrierung auf [www.ilu-code.eu](http://www.ilu-code.eu)

Informationen in 10 Sprachen







## Norm EN 13044 zur Markierung von Ladeeinheiten

Zum ersten Mal wird die Einführung einer Norm von einem Umsetzungsplan begleitet. Einstimmiger Beschluss von UIC und UIRR:

- Ab Juli 2011 beginnt die UIRR mit der Vergabe der ILU-Codes, Bahn- und UIRR-Gesellschaften geben die neuen Kodifizierungsschilder aus.
- **3 Jahre später, ab Juli 2014, werden an den Terminals nur noch Ladeeinheiten mit einem BIC- oder ILU-Code akzeptiert.**
- 8 Jahre später, ab Juli 2019, muss jede Ladeeinheit auch mit dem neuen Kodifizierungsschild ausgestattet sein.

Unterstützung und Informationskampagnen durch das Projekt DESTINY





Stand Februar 2014

- 470 registrierte Eigentümerschlüssel von Unternehmen aus 20 europäischen Ländern

**Für alle KV-Kunden:**

**Es ist höchste Zeit einen Eigentümerschlüssel zu registrieren und alle im KV eingesetzten Wechselbehälter und Sattelanhänger zu markieren!**

Alternativ BIC-Code für (See-)Container



4. gedruckte Ausgabe Januar 2014  
Register von Jedermann online abrufbar  
[www.ilu-code.eu](http://www.ilu-code.eu)



**VIELEN DANK**  
für ihre Aufmerksamkeit

mehr Information: [www.uirr.com](http://www.uirr.com)