

„Intermodalität muss in alle Vorschriften hinein“

Ralf-Charley Schultze, Präsident der Internationalen Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Schiene/ Straße (UIRR) über das Projekt Cactus zur Bestandsaufnahme der für den KV geltenden Spezifikationen

Herr Schultze, Kombiniertes Verkehr „läuft doch“. Wie verträgt sich „Cactus“ mit der Regel „never touch a running system“?

Das KV-System läuft in der Tat betrieblich recht gut. Es könnte aber durch die Weiterentwicklung der heute gültigen technischen und betrieblichen Vorschriften, insbesondere im Kodifizierungsbereich der Strecken, der Wagen und der intermodalen Ladeeinheiten noch weiter verbessert werden. Die gemeinsame UIC/UIRR-Vergleichsstudie Cactus über die Normen und Vorschriften im KV zeigt deutlich, dass das KV-System „angefasst“ werden muss, um es noch effizienter als heute zu gestalten. Über die Interoperabilität hinaus geht es jetzt um echte Harmonisierung.

Bestehende TSI, also Technische Spezifikationen für die Interoperabilität, werden durch Spezialregelungen für den Kombinierten Verkehr ergänzt, zudem gibt es noch eine eigene TSI für den Kombinierten Verkehr selbst. Ist das die angestrebte Vereinfachung der Regelwerke?

Die TSI legen die technischen und betrieblichen Normen fest, die jedes Teilsystem oder jeder Teil des Teilsystems erfüllen muss, um den grundlegenden Anforderungen gerecht zu werden und die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der EU zu gewährleisten. Heute ist der Kombinierte Verkehr ein wesentlicher Bestandteil des Eisenbahnsystems und verdient als solcher besondere Beachtung, z.B. durch die Festlegung einheitlicher und harmonisierter Vorschriften in einer eigenständigen TSI für den Kombinierten Verkehr. Das schafft Vereinfachung und Klarheit und stellt sicher, dass kein Detail vergessen wird.

Wie soll das Cactus-Paket implementiert werden?

Das Cactus-Projekt enthält Empfehlungen für die wichtigsten Akteure, die für Normungs- und Harmonisierungsaktivitäten verantwortlich sind, wie etwa EU



R. C. Schultze

Foto: A. Louvet

Kommission, ERA, CEN, ISO oder UIC. UIRR übernimmt dabei die Rolle der Projektkoordination und wird in den nächsten Wochen bilaterale Gespräche mit den einzelnen Einrichtungen führen. Ziel ist es, das Paket mit einem koordinierten Vorgehen mit allen Beteiligten zu implementieren.

Besteht die Gefahr, dass es unter den beteiligten Interessengruppen noch Meinungsunterschiede bezüglich bestimmter Regelungen gibt?

Bei der Festlegung von harmonisierten europäischen Vorschriften für ein bestimmtes Eisenbahnsystem, wie z.B. den Kombinierten Verkehr, ist dieses Risiko immer vorhanden. Es muss professionell koordiniert werden.

Wann ist damit zu rechnen, dass die „Rechtsbereinigung“ wirksam wird?

Es ist ziemlich schwierig, schon heute klare Fristen für die Umsetzung der Cactus-Empfehlungen festzulegen, insbesondere dort, wo diese Auswirkungen auf EU-Richtlinien und -Verordnungen haben. Wir gehen davon aus, dass die ERA und die EU-Kommission im Zuge des TSI-Revisionspakets 2022 die Vorschriften noch vor Ende 2022 umsetzen werden.

Bleiben aus Sicht der UIRR nach Abschluss des Cactus-Projekts noch Wünsche offen?

Die Standardisierung und Harmonisierung von Vorschriften im Kombinierten Verkehr sind seit der Gründung der UIRR vor 51 Jahren in der DNA des Industrieverbands verankert. Cactus ist ein wichtiger Schritt in Richtung eines harmonisierten Regelwerks für unseren Sektor, aber wir wünschen uns für die Zukunft nicht nur eine noch bessere Interoperabilität im Bahnsektor, sondern vor allem auch die Kompatibilität der Verkehrsträger untereinander. Wir müssen das Konzept der „intermodalen Übereinstimmung“ in alle Vorschriften, Normen und technischen Spezifikationen

integrieren. Besonders wichtig und bedeutsam wird dies zum Beispiel bei der anstehenden Überarbeitung der Europäischen Richtlinie über Maße und Gewichte von Nutzfahrzeugen.

Wer muss noch anstehende Aufgaben erledigen?

Die Cactus-Empfehlungen sind eindeutig in Bezug auf die auf verschiedenen Ebenen zu ergreifenden Maßnahmen. Wir stehen mit allen Beteiligten in Kontakt und werden mit ihnen ein klares Umsetzungsprogramm festzurren.

Ist daran gedacht, auch noch Normen zu verändern, beispielsweise vorzugeben, dass Sattelaufleger kranbar sein müssen?

Unsere Studie empfiehlt die Schaffung neuer und die Überarbeitung bestehender Normen und Vorschriften für Strecken, Wagen und intermodale Ladeeinheiten. Ein Beispiel: Es wird empfohlen, auch Sattelaufleger als vollwertige intermodale Ladeeinheiten in Betracht zu ziehen – wie die Container und die Wechselbehälter. Der Frage der standardisierten Kranbarkeit nehmen wir uns ebenfalls an, wir warten aber noch auf die ausstehenden Ergebnisse der Studie der EU-Kommission zur Evaluierung der unterschiedlichen Umschlagtechniken und der deutschen Studie über die Bahnfähigkeit der Ladeeinheiten.

Wie wirkt sich die Rechtsbereinigung auf den Kombinitzer aus?

Mit Cactus wollen wir letztendlich vor allem den grenzüberschreitenden Kombinierten Verkehr für die Kombinitzer einfacher und transparenter machen und für die Wagenhersteller, die Hersteller von intermodalen Ladeeinheiten sowie die Leasinggesellschaften den Zugang zu den Aktivitäten im Kombinierten Verkehr erleichtern. Standardisierte Prozesse und Regeln für die Kodifizierung von KV-Linien in Europa werden zum Beispiel die Gesamtkapazität des KV-Netzes erhöhen und mehr Trassen mit einem P400-Streckenprofil ermöglichen.

RB 25.10.21 (ici)