

KOMBINIERTER VERKEHR IM ÜBERBLICK

Eine Gefahr für den Kombinierten Verkehr: der MEGA-TRUCK



Die derzeit geführte Kampagne für den Einsatz von Straßenlastzügen einer zugelassenen Länge von 25,50m und einem Gesamtgewicht bis zu 60t, den sogenannten „Gigalinern“ oder „Ekokombis“ findet vor allem in Deutschland immer mehr Echo. Es wird argumentiert, dass mit solchen Fahrzeugen gleiches Verkehrsvolumen mit vermindertem LKW-Aufkommen realisiert werden könne.

Befürworter höherer „Maße und Gewichte“ sollten sich aber nicht zu früh freuen, denn eine schnelle Einigung über solche LKWs ist nicht in Sicht. Die EU-Kommission plant 2007 die Ausschreibung einer Studie, in der die verschiedenen Aspekte einer allgemeinen Zulassung der Mega-trucks untersucht werden sollen. Dabei müssen insbesondere die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, die Straßeninfrastruktur und auf den intermodalen Wettbewerb analysiert werden.

Bereits im September hat eine von der UIRR und ihrer deutschen Mitgliedsgesellschaft Kombiverkehr bei der Beratungsfirma TIM Consult in Auftrag gegebene Studie ergeben, dass nach der Einführung des 25m-LKW mit einer Rückverlagerung von mindestens 55% des KV auf die Straße und einer Zunahme der LKW-Fahrten um 24% zu rechnen ist, was eine massive Veränderung der Wettbewerbspositionen der Verkehrsträger darstellen würde. Bestehende Fuhrparks müssten umgerüstet werden und sämtliche Investitionen

der betroffenen Unternehmen in Wagons, Lokomotiven und kranbare Ladeeinheiten sowie staatlich geförderte Infrastruktur würden schlagartig entwertet werden.

Auch die Straßen sind nicht auf höhere Gewichtsbelastungen ausgelegt, besonders problematisch sind Gebirgsstrecken mit Brücken und Tunnel. Gleiches gilt sowieso für die Zufahrt zu Städten, die oft über

schmale und kurvige Straßen erfolgt.

Sollten am Stadtrand besondere Wechselpunkte für den „Umstieg“ der Ladeeinheiten von herkömmlichen LKWs auf Gigaliner vorgesehen werden, würde dies ebenfalls riesige Investitionen verursachen. Mehr Gewicht und Volumen sind daher für die UIRR keine Lösung für die Verkehrsprobleme auf den Straßen und sie ruft die Behörden auf, die gültige Richtlinie 96/53 beizubehalten, denn sie garantiert den verschiedenen Verkehrsträgern einen relativ chancengleichen Zugang zum Markt. Viel wichtiger ist es, Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz und Produktivität der Eisenbahnen zu treffen, die auch dem KV zu Gute kämen.

DIOMIS

Im Rahmen des DIOMIS Projektes (Developing Infrastructure and Operating Models for Intermodal Shift) untersucht die UIC zusammen mit ihren Partnern nach Möglichkeiten, die Nutzung des Schienennetzes sowie intermodale Plattformen zu optimieren, um eine weitere Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene zu fördern. DIOMIS besteht aus 9 Arbeitspaketen und soll neue Formen der Zusammenarbeit unterstützen sowie die Kapazitätsnutzung in Terminals optimieren. 2004 hatten UIC und UIRR eine Studie über „Kapazitätsreserven der Infrastruktur“ in Auftrag gegeben und dieser Aspekt wird u.a. innerhalb des DIOMIS-Pakets erneut untersucht. Die ersten Ergebnisse wurden am 12. Oktober in einem Workshop in Paris präsentiert.



UIRR lehnt Verordnungsentwurf der EU-Kommission zur Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette ab

Grundsätzlich begrüßt die UIRR alle wirkungsvollen Vorschläge zur Bekämpfung des internationalen Terrorismus. Allerdings sollte dem Erlass eines solch weitgehenden Rechtsaktes eine belastbare Risikoanalyse vorausgehen, damit das bestehende Gefährdungspotential korrekt bewertet werden kann.

Mit ihrem Verordnungsvorschlag will die Kommission - zusätzlich zum Luft- und Schiffverkehr - ein System zur Sicherheit des Landverkehrs schaffen, um die gesamte Lieferkette vor terroristischen Angriffen abzusichern. Es wird eine freiwillige Zertifizierung „zuverlässiger Unternehmen“ vorgeschlagen, die gewisse Sicherheitsstandards garantieren und vereinfachte Verfahren bei Zoll und Außengrenzen in Anspruch nehmen könne, ohne dabei nach der objektiven Gefährlichkeit der transportierten Güter bzw. des jeweils tätigen Transportunternehmens zu differenzieren.

Dies würde jedoch einen erheblichen bürokratischen Aufwand für die Unternehmen und Verwaltungen der Mitgliedstaaten bedeuten, dessen Nutzen nicht belegt wird. So fielen z. B. Kosten in Millionenhöhe für die Errichtung nationaler Überwachungsbehörden an. Gravierender sind allerdings die zusätzlichen Kosten in Milliardenhöhe, die allen Transportunternehmen, die sich an dieser Zertifizierung beteiligen, entstehen - unabhängig von ihrer individuellen Gefährdungssituation - und die nur in wenigen Fällen im Hinblick auf den beabsichtigten Schutz vor Terroranschlägen gerechtfertigt und verhältnismäßig sein dürften. Zudem hätten nicht zertifizierte Unternehmen empfindliche Wettbewerbsnachteile bei Zoll und Außengrenzen, was im Widerspruch zur angestrebten Deregulierung sowie Stärkung der europäischen Wettbewerbsfähigkeit im Rahmen der Lissabon-Strategie stünde.

Güterverkehrslogistik in Europa - Stellungnahme der UIRR

Die Europäische Kommission hat im Sommer 2006 eine Mitteilung Kom(2006)336 zur Güterverkehrslogistik veröffentlicht. Sie vertritt darin die Auffassung „die Logistik vermag die Effizienz der einzelnen Verkehrsträger und von Verkehrsträgerkombinationen steigern.... Eine Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger muss realisiert werden..... Gleichzeitig ist bei allen Verkehrsträgern eine Optimierung erforderlich.“

Während es im Vorspann noch heißt „bei der Entwicklung der Güterverkehrslogistik handelt es sich in erster Linie.... um eine Aufgabe für die Industrie. Den staatlichen Stellen kommt jedoch bei der Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen eine wesentliche Rolle zu“, mischt sich die Kommission in der Mitteilung mit einer Reihe von Vorschlägen doch sehr weit in Dinge ein, die Aufgabe der Industrie sind. Nach Auffassung der UIRR sollte sie sich in erster Linie auf Punkte konzentrieren, welche die Industrie selbst nicht lösen kann: ein entschiedeneres Vorgehen bei der Liberalisierung des Eisenbahnmarktes, Durchsetzung von Wettbewerb, technischer Interoperabilität sowie von Investitionen um die Kapazitätsengpässe im Schienennetz abzubauen.

Im Zusammenhang mit der Qualitätszertifizierung von Terminals und der vorgeschlagenen Zertifizierung der Logistiker ist die UIRR der Meinung, dass die Kommission nicht zu weit in den Markt eingreifen sollte, da die Zunahme von „Labels“ aller Arten Bürokratie, Überlappungen und somit unnötige Probleme mit sich bringt ohne jedoch eine bessere Qualität bzw. Effizienz des Systems zu garantieren.

Ein weiterer wichtiger Aspekt der Güterverkehrslogistik ist die Haftung im intermodalen Verkehr. Bis heute konnte keine einheitliche Vereinbarung bezüglich der Haftungsregeln ausgearbeitet werden, die weltweit alle Verkehrsträger abdeckt. Daher hat die UIRR bereits vor einigen Jahren Allgemeine Bedingungen ausgearbeitet, welche die Mitglieder und die Kunden ab Auflieferung einer intermodalen Ladeeinheit am Abfahrtsterminal bis zu ihrer Abholung am Zielterminal lückenlos abdecken. Trotz dieser Initiativen, die sich täglich als nützlich erweisen, wäre die UIRR nach wie vor an einem uniformen Haftungsregime interessiert, soweit es sowohl den Straßenverkehr als auch den maritimen Verkehr und intermodale Transportketten einheitlich erfasst.

Terminalbesichtigung der GD TREN in Dourges



Am 24. Oktober 06 hat die UIRR eine Besichtigung des Terminals

LDCT Delta 3 in Dourges (Nordfrankreich) für alle Vertreter der GD TREN, Abteilung Landverkehr, organisiert. Von Seiten der UIRR nahmen Präsident Eugenio Muzio und die beiden Generaldirektoren Rudy Colle und Martin Burkhardt teil. LDCT ist sowohl Binnenhafen als auch intermodale Plattform und kombiniert somit drei verschiedene Verkehrsträger: Straße, Schiene und Binnenschifffahrt. LDCT liegt günstig am Autobahnzubringer A1 Lille-Paris und verfügt über zwei getrennte Schienenzugänge und einen breiten Kanal der Deûle, der Zugang zu den großen Häfen Europas

ermöglicht. Nach Vorträgen des UIRR-Büros und von Tony Struyf (TRW) erläuterte der LDCT-Geschäftsführer, Hervé Joseph-Teyssier (Novatrans) in einer kurzen Präsentation die Schlüsseldaten und Funktionsweise des Terminals.

Der Direktor der Abteilung Landverkehr, Herr E. Grillo Pasquarelli, und sein Team verfolgten mit großem Interesse die verschiedenen Vorträge sowie die Erläuterungen von Betriebsdirektorin Nelly Severac während der Rundfahrt innerhalb des Terminals. Die Gäste waren von der Größe und Funktionalität des Terminals beeindruckt und erhielten einen umfassenden Einblick in die Praxis des intermodalen Verkehrs.

Ein gemeinsames Mittagsessen auf Einladung der UIRR, rundete diesen interessanten Ausflug ab und ermöglichte weiteren Gedankenaustausch und besseres Kennenlernen untereinander.

Kodifizierung im Kombinierten Verkehr

Im Rahmen der gemeinsamen Organisation INTERUNIT haben Vertreter der UIRR-Gesellschaften und der UIC-Bahnen ein System von Codes entwickelt, welches die reibungslose Beförderung von KV-Sendungen auf den wichtigsten europäischen Bahnstrecken ermöglicht, obwohl diese regelmäßig das normale Lademaß der Bahnen überschreiten.

Durch eine Kodifizierung der Linien, der Ladeeinheiten und der Wagons kann einfach und schnell festgestellt werden, ob eine auf einem Wagon verladene Ladeeinheit auf einer bestimmten Strecke fahren darf oder nicht. Dieses bisherige Kodifizierungssystem beruhte auf dem RIV-Vertrag, der wiederum auf UIC Merkblätter verweist. Beides war in der Vergangenheit für die UIC-Bahnen und die UIRR-Gesellschaften verbindlich und sorgte für eine schnelle und sichere Abfertigung im KV.

Inzwischen hat sich der gesamte, europäische Rechtsrahmen geändert und es erscheint sinnvoll, die Vorschriften wie bisher vertraglich zwischen den nun zahlreichen Marktteilnehmern zu vereinbaren. Die Technische Kommission der INTERUNIT hat daher bei ihrer letzten Sitzung Ende Ok-

tober in Bad Godesberg vorgeschlagen, derartige Bedingungen in einen für den Kombinierten Verkehr spezifischen Anhang des AVV aufzunehmen. Es wurde eine Arbeitsgruppe von Experten der UIC-Bahnen und UIRR-Gesellschaften gegründet, die sich mit dem Entwurf dieses Anhangs beschäftigen wird und die allen AVV-Mitgliedern offen steht. Ein erstes Treffen dieser Gruppe findet am 19.12.06 im UIRR-Büro in Brüssel statt.

Neues Mitglied



Der Hamburger Kombi-Operateur Polzug gehört seit der UIRR-Generalversammlung 2006 zum europaweiten Netzwerk der UIRR-Gesellschaften für kombinierten Verkehr. Polzug wurde vor 15 Jahren gegründet und befördert hauptsächlich Container-Ganzzüge von Hamburg, Bremerhaven und Rotterdam über die Drehscheibe Polen, von wo aus die Container in die GUS-Staaten und neuen EU-Staaten nach Südosteuropa weitergeleitet werden. Polzug wickelte im Vorjahr 75.000 TEU ab, für das laufende Jahr werden über 100.000 TEU erwartet. Die UIRR begrüßt den Beitritt des neuen Mitgliedes und freut sich über die gut laufende Zusammenarbeit (www.polzug.de).



SINGER

Am 08. Juni 2006 wurde eine Konferenz in Ljubljana (Slowenien) organisiert, um die ersten Ergebnisse des für zwei Jahre von der Europäischen Kommission im Rahmen des Marco-Polo-Programms unterstützten SINGER-Projektes vorzustellen. Dieses wichtige Projekt am Knotenpunkt der Korridore V und X der TEN soll über den KV 330 Millionen Tonnenkilometer von der Straße auf die Schiene verlagern. Die Konferenz wurde von Herrn Janez Susnik, dem Vorsitzenden des Nationalrates von Slowenien eröffnet.



Projektkoordinator Janez Merlak (Adria Kombi), hat erklärt, dass während der ersten acht Monate die Operateure des Projektes (Adria Kombi, Cemat und Kombiverkehr) eine Verlagerung von über 85 Millionen tkm erreicht hätten und dies, obwohl bestimmte, im Projekt vorgesehene Verbindungen den Kunden noch nicht zur Verfügung stehen, vor allem der Direktzug zwischen Verona (I) und Ljubljana (SLO).

TREND

Am 04. Juli 2006 haben die TREND-Partner eine Konferenz in Paris zur »Vorbereitung des Schienengüterverkehrs der Zukunft« organisiert. In ihrem Beitrag hat die UIRR erklärt, dass sie ein Hauptakteur bei der Suche nach Qualitätsverbesserung des Güterschienenverkehrs war (und bleiben wird). Seit 1999 hat sie weitere Initiativen unternommen, besonders im Rahmen der Durchführung einer diesbezüglichen Studie mit ihren Partnern, verbunden mit der Erstellung von Statistiken über die Pünktlichkeit der KV-Züge. Es wurde ebenfalls betont, dass angemessene Qualitätsverträge für den Sektor wichtig seien. Es steht fest, dass die Anzahl dieser Verträge ständig steigt, die UIRR jedoch am echten Einfluss dieser Verträge auf den Markt zweifelt, da die Züge wirklich nicht pünktlicher sind, als zuvor. Um Abhilfe zu schaffen, müssten die EVU anders vorgehen, besonders durch die Errichtung einer durchgehenden Traktion zwischen zwei Terminals.

FASTLINK Die Gesellschaften Cemat, Novatrans und TRW haben zusammen mit der UIRR das Marco Polo Projekt FASTLINK begonnen. Im Rahmen einer sogenannten 'katalytischen Aktion' wird zum ersten Mal auf einer langen internationalen Strecke eine besonders schnelle Verbindung aufgebaut. Ziel ist es, mit Hilfe von Wagens die bis 140 km/h fahren und Belgien mit Norditalien in nur 18 Stunden verbinden, auch den Expressgutmarkt auf die Schiene zu bekommen. Damit werden bessere Transferzeiten als auf der Straße möglich erreicht und der Wettbewerb wird auf Leistung und Qualität statt über den Preis ausgetragen. In Dezember veröffentlichen die Projektpartner eine Ausschreibung für die Traktion auf der Verbindung Genk (B)-Novara (I).

Agenda

Arbeitsgruppe AVV—Kodifizierung
BRAVO-Abschlusskonferenz
Interunit Technische Kommission
UIRR Generalversammlung

19.12.2006
April 2007 (KW 16)
22. + 23. Mai 2007
25.06.2007

Brüssel (B)
München (D)
Douges (F)
Brüssel (B)



UIRR srl
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