

# KOMBINIERTER VERKEHR IM ÜBERBLICK

## Leitartikel

Für das Jahr 2006 möchten wir Ihnen in dieser ersten Ausgabe des Newsletters unsere besten Wünsche – gegebenenfalls ein zweites Mal – überbringen und wir hoffen, dass in diesem Jahr sowohl Ihr persönliches Wohlergehen als auch Erfolg bei Ihren beruflichen Aktivitäten im Vordergrund stehen. Wir selbst erwarten in diesem Jahr bedeutsame Fortschritte im Verkehrssektor, vor allem beim Kombinierten Verkehr.

Im vergangenen Jahr gab es in der Tat zahlreiche Ereignisse und Veränderungen: die Eröffnung der Europäischen Eisenbahngesellschaft (ERA), die Halbzeitrevision des Weißbuchs zum Verkehr, die Prüfung wichtiger Vorhaben durch das Parlament und den Rat, wie z.B. das dritte Bahnpaket, die Eurovignette oder das Programm Marco Polo II zur Verbesserung des Umweltbeitrages im Güterverkehr. Einige dieser Themen sind weiter hinten im vorliegenden Newsletter angesprochen; sie werden die Entwicklungen dieses Jahres bestimmen und gehören größtenteils zu den Bereichen, auf die sich unsere Bemühungen richten.

Das gesamte UIRR-Team hofft für das Jahr 2006 auf entscheidende Erfolge bei der weiteren Entwicklung des Kombinierten Verkehrs, besonders durch eine lang erwartete und hoffentlich auch nachhaltige Verbesserung der Qualität der Eisenbahndienstleistungen, aber auch durch eine konkrete Umsetzung neuer Ergebnisse aus vielen, durch die Europäische Kommission co-finanzierten Projekten, denen unsere internationale Vereinigung üblicherweise und aus berechtigtem Interesse einen Großteil ihrer Tätigkeiten widmet.

All dies kann am besten umgesetzt werden, wenn uns weitere, ausgezeichnete Kontakte, die wir im Laufe der Jahre mit den gemeinschaftlichen und nationalen Instanzen, mit anderen Verbänden sowie mit unseren erfreulicherweise expandierenden Kunden aufbauen konnten, vergönnt sein werden.

Wir bitten Sie, die nachfolgenden Artikel aus diesem Blickwinkel zu lesen.

**Rudy COLLE**  
Generaldirektor



## **UIRR-Kongress 2006**

Die UIRR organisiert im Rahmen ihrer Generalversammlung in Wien am **22. Juni 2006** mit Unterstützung der EU-Kommission einen Kongress mit dem Thema « Chancen und Risiken des KV im erweiterten Europa ». Am Vorabend (21.06.06) laden die KV-Hauptverantwortlichen aus Österreich zu einem Gala-Diner ein.

## **Die UIRR**

### **Treffen zwischen UIRR und EU-Kommissar Barrot**



*Links: Herr Trestour, Vize-Präsident  
Herr Barrot, Herr Sagredo  
Rechts: Herr Mélard, Vorsitzender Herr  
Muzio, Herr Colle*

Am 27. November 2005 haben Vertreter der UIRR Herr J. Barrot, Vizepräsident der EU-Kommission und Verkehrskommissar, getroffen und die Themen und Probleme der besonderen KV-Technik Schiene-Straße aufgezeigt. Anwesend waren ebenfalls Herr M.

Sagredo, Mitglied im Barrot-Kabinett, und Herr J. Trestour, Abteilungsleiter der Einheit «Meeresautobahnen und Intermodalität» der Generaldirektion Energie und Verkehr der Europäischen Kommission.

Während des Gesprächs haben Herr E. Muzio, Vorsitzender des Verwaltungsrates der UIRR, Herr Rudy Colle, Generaldirektor der UIRR, und Herr J.-L. Mélard, Generaldirektor von TRW nachfolgend die aktuelle Marktsituation sowie die Rahmenbedingungen geschildert, die eine Verlagerung der Güter von der Straße auf die Schiene begünstigen sollen: vordergründige Themen waren hierbei die Notwendigkeit, die Unterstützungen für die Rollende Landstraße gezielt nur auf die nutzbringenden Achsen zu richten, die Benachteiligung des KV gegenüber der Straße aufgrund mangelnder Interoperabilität der europäischen Eisenbahnsysteme sowie die Rolle der ERA, welche dieses Ungleichgewicht beheben soll. Die UIRR hat auch dafür plädiert, dass man dem KV gezielte Hilfen zukommen lässt, vor allem durch die Weitergabe eines Teils der Einnahmen aus der LKW-Eurovignette an den Eisenbahnsektor. Im Hinblick auf die erneute Verschlechterung der Qualität der Eisenbahndienstleistungen hat die UIRR eine Qualitätsüberwachung in der Kommission befürwortet, an welcher sie ebenfalls aktiv teilnehmen würde.

Herr Barrot hat hierzu bestätigt, dass die Bahnhilfen sich nach ihrem Beitrag zur Interoperabilität richten werden. Nach der Ablehnung des Teils „Qualität im Güterverkehr“ des dritten Eisenbahnpakets durch das Parlament, will die Kommission die Qualitätsentwicklung eine zeitlang beobachten; sie fordert dazu weitere Informationen und ihre Bemühungen werden weitergehen, da sie sich der Bedeutung des Themas bewusst ist. Herr Barrot hat zudem erklärt, dass er das Thema „Hilfen“ auf Grundlage der für die Meeresautobahnen vorgesehenen Unterstützungen überprüfen wird.



## Ausarbeitung von Fahrplänen

Auf ihrer Konferenz in Wien am 2. Dezember 2005 hat RailNetEurope, eine Vereinigung von 29 Infrastrukturmanagern (IM), die Frage der internationalen Ausarbeitung von Fahrplänen behandelt. Obwohl betont wurde, dass dieser Prozess schon schneller ist als in der Richtlinie 2001/14 gefordert, ist er im Vergleich zu den Bedürfnissen des Marktes noch zu langsam.

Während der Diskussion der Teilnehmer hat Herr M. Burkhardt, Generaldirektor der UIRR, auf das Problem hingewiesen, dass die gleiche Trassenanfrage durch verschiedene Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und somit mehrfach eingereicht werden kann. Der durch die Marktöffnung zwischen den EVU entstandene Wettbewerb lässt die KV-Operateure oder andere wichtige Kunden Angebote von mehreren EVU einholen, die diese verschiedenen Anfragen wiederum an die IM weiterleiten. Er erklärte, dass es infolgedessen für alle Akteure nützlich wäre, wenn die KV-Operateure und die wichtigen Frachtkunden als autorisierte Kandidaten anerkannt seien, damit sie direkt ihre Trassenanfragen einreichen und Mehrfach-Anfragen dadurch vermieden werden könnten. Wo dies nicht möglich ist, schlägt die UIRR erneut bei den IM vor, zumindest eine Liste zu führen, aus welcher hervorgeht, für wen das EVU die Trasse beantragt. Dieser Vorschlag ist auf deutliches Interesse gestoßen.

## AVV Wagons



Das neue zwischenstaatliche Abkommen zum Eisenbahnverkehr COTIF wird voraussichtlich im Frühjahr 2006 in Kraft treten, wenn der 27te Staat das Abkommen ratifiziert hat. Damit wird auch das RIV „Übereinkommen über

den Austausch und die Benutzung von Güterwagen zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen“ ausser Kraft gesetzt. Bahn- und Privatwagons werden somit gleichgestellt. Um die freie Zirkulation von Wagons weiter zu gewährleisten und eine Vielzahl unterschiedlicher Verträge zwischen den Akteuren zu vermeiden, haben UIC, ERFA und UIP einen Allgemeinen Verwendungsvertrag (AVV) ausgearbeitet. Er formuliert die Vertrags- und Haftungsbedingungen zwischen Eisenbahnunternehmen und Wagonhaltern. Mit Inkrafttreten der neuen COTIF sollten möglichst viele europäische Bahnen und Wagonhalter dem AVV beitreten, damit die oben erwähnte freie Zirkulation in der gesamten EU und darüber hinaus ermöglicht wird. Der Beitritt erfolgt durch Erklärung gegenüber einem in Gründung befindlichen AVV-Büro. Die UIRR-Gesellschaften verfügen über etwa 13.000 Privatwagons.

## Unsere Mitglieder

### Entwicklung des deutschen Verkehrs

Im November 2005 hat **Kombiverkehr** sein Betriebsnetz durch den Erwerb von Anteilen am Kapital von Optimodal (NL), von Intercontainer Austria (A) und von der KV-Gesellschaft für unbegleiteten Verkehr Hungaria Intermodal (HU), die derzeit gegründet wird, erweitert. Diese Beteiligungen werden den Ausbau des bestehenden Ganzzugnetzes im Korridor Benelux – Südosteuropa für Züge z.B. nach Griechenland, Rumänien und darüber hinaus in die Türkei ermöglichen.

### Rollende Landstraße von und nach Österreich

Seit Oktober 2005 gewährleistet **Ökombi** den Service Rollende Landstraße zwischen Wels (A) und Arad/Oradea (RO). Die österreichische Gesellschaft bietet seit dem 2. November letzten Jahres Verkehr zwischen Graz (A) und Regensburg (D) per Nachtsprung an. Zudem hat **Ökombi** die Frequenz ihrer Züge über den Brenner von 3 auf 10 Hin- und Rückfahrten pro Tag erhöht.

### Service von und nach Mittel- und Osteuropa

ICA und **Kombiverkehr** bieten seit September dreimal pro Woche einen Ganzzugservice zwischen Wels (A) und dem Terminal BILK in Budapest (HU) an, von welchem auch andere ungarische Terminals angefahren werden. Im Oktober 05 haben **Bohemiakombi** und **Kombiverkehr** die Verbindung Duisburg – Lovosice eingeführt. Der «Bohemia express» ermöglicht die Beförderung von Containern und Wechselbehältern mit 2 Abfahrten/Woche.

### Neues Terminal in Busto Gallarate

Am 09. September 2005 hat **Hupac** das neue Terminal von Busto Arsizio - Gallarate, in der Nähe von Mailand in Anwesenheit der Verkehrsminister Italiens und der Schweiz eingeweiht. Der Terminal ist die Drehscheibe des Shuttle Net des Schweizer Operateurs und hat eine Anfangskapazität von 23 Zugpaaren pro Tag.

### CNC wird Naviland

Letzten Oktober hat die Gesellschaft **CNC** ihre Aktivitäten auf den maritimen KV konzentriert und wurde zu **Naviland Cargo**. Ab sofort läuft sie die Häfen von Antwerpen, Le Havre, Marseille und Zeebrugge an. **Naviland** entwickelt zudem NaviTrucking, einen Zusatzservice für den durchgehenden Straßenverkehr.

### Hungarokombi konzentriert sich auf RoLa

Ab dem 01. Januar 2006 bietet die Gesellschaft **Hungarokombi** ausschließlich den Service der Rollenden Landstraße an. Den unbegleiteten Verkehr wird die neue Gesellschaft Hungaria Intermodal übernehmen. Anteilseigner dieser neuen Gesellschaft sind die Gesellschaften **Kombiverkehr**, MAV Kombiterminal, Speditions Holding (ÖBB) sowie die Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn.

## Europäische Verkehrspolitik

### Halbzeitrevision des Weißbuches zum Verkehr



Zur Kontrolle des exponentiellen Verkehrsanstiegs in Europa und zur Begrenzung der damit verbundenen Nachteile hatte die Europäische Kommission 2001 ein Weißbuch mit dem Titel « Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft » verabschiedet. Dieses Dokument schlägt Maßnahmen vor, die zu einem besseren

Gleichgewicht bei der Aufteilung unter den verschiedenen Verkehrsträgern verhelfen sollen. Mit einem Eisenbahnpaket, welches vor allem „Maßnahmen zur Gewährleistung der Qualität der Schienenverkehrsdienste“, die Entwicklung der Sicherheit, der Interoperabilität bzw. der Infrastrukturen beinhaltet, plante das beigefügte Aktionsprogramm verschiedene Maßnahmen zur Wiederbelebung der Schiene, darunter auch die Liberalisierung des Marktes. Seither wurden zwei Eisenbahnpakete im Jahr 2001 beziehungsweise 2004 verabschiedet. Sie enthielten u.a. Bestimmungen zur Liberalisierung des Schienengüterverkehrs, zu den Genehmigungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen, zur Tarifgestaltung der Infrastrukturen, zur Interoperabilität bzw. zur Gründung einer europäischen Eisenbahnagentur. Die UIRR hat an der durch die Kommission geleiteten Anhörung zur Beurteilung der Umsetzung des Weißbuches von 2001 mit einem schriftlichen Beitrag sowie durch Teilnahme an einer am 1. Dezember 2005 stattgefundenen Konferenz zu diesem Thema mitgewirkt. Sie konnte somit begrüßen, dass die Union sich mit konkreten Maßnahmen engagiert, hat jedoch auch betont, dass die Maßnahmen durch die Mitgliedsstaaten nur langsam umgesetzt werden. Die UIRR fordert eine wirksamere Umsetzung der Liberalisierung der Eisenbahn in den Mitgliedsstaaten sowie weitere Bemühungen um eine Verbesserung der oft noch unzureichenden Qualität der Eisenbahndienstleistungen, damit die Schiene ihre Marktanteile erhöhen kann. Unsere Vereinigung hat zudem auf die Notwendigkeit hingewiesen, die transeuropäischen Verkehrsnetze fertig zu stellen und eine gleichberechtigte Tarifierung der verschiedenen Verkehrsträger für die Infrastrukturbenutzung zu erwirken, um deren jeweilige Marktanteile wieder ins Gleichgewicht zu bringen. Wichtig ist auch die Umsetzung der leistungsabhängigen Entgeltregelungen, die laut Richtlinie 2001/14 Entschädigungen bei Störungen vorsehen, durch die Infrastrukturmanager.

### Drittes Eisenbahnpaket - Qualität

Im Oktober letzten Jahres hat das Europäische Parlament über das von der Kommission im März 2004 vorgelegte dritte Eisenbahnpaket abgestimmt und hat unter Vorbehalt gewisser Änderungen der Öffnung des Verkehrsmarktes für Reisezüge, der Schaffung einer harmonisierten Zertifizierung für Zugpersonal sowie der Entschädigung für Reisende im Falle großer Verspätungen zugestimmt. Jedoch hat das Parlament die vorgeschlagene Bestimmung, Kunden des Schienengüterverkehrs im Falle von Verspätungen Entschädigungen zu zahlen, abgelehnt. Das Parlament war der Meinung, dass diese Bestimmung den Interessen des Eisenbahnsektors nicht entspreche. Die UIRR hat in Bezug auf diese Abstimmung darauf hingewiesen, wie kostspielig die Nichtbeachtung der Pünktlichkeit für die Transportkette sei und dass die ursprünglich von der Kommission vorgesehenen Entschädigungen im Güterverkehr weit unter den für Reisezüge geplanten Summen lägen (5 - 25% für den Güterverkehr gegenüber 50 - 100% für die Reisenden gemäß Vorschlag der Kommission, zwischen 25 - 75% für die Reisenden gemäß Stellungnahme des Parlaments). Die UIRR hofft, dass die Kommission sich weiter mit der Qualitätsfrage im Güterverkehr mit allen geeigneten Mitteln auseinandersetzt und dass die Marktgespräche nach Unterzeichnung eines freiwilligen Qualitätsabkommens durch Vertreter der UIRR und des Frachtforums der UIC (siehe Newsletter 2) die Pünktlichkeit der Eisenbahndienstleistungen und die KV-Wettbewerbsfähigkeit günstig beeinflussen werden.

### Europäische Eisenbahnagentur

Die Errichtung der durch die gemeinschaftliche Verordnung im April 2004 gegründete Europäische Eisenbahnagentur (ERA) schreitet voran. Die ERA soll gemeinsame Lösungen für Entwicklung und Weiterbearbeitung von Fragen der Sicherheit und Interoperabilität in Europa (besonders für die Einrichtung neuer technischer Spezifikationen für die Interoperabilität TSI sowie die Überprüfung existierender TSI) ausarbeiten.

Dr. J. Berenyi, Vize-Vorsitzender des UIRR-Verwaltungsrates vertritt die Güterverkehrskunden im Verwaltungsrat der ERA und nimmt in dieser Funktion, unterstützt von Herrn M. Burkhardt, an den Verwaltungsratsitzungen teil. Die ERA hat keine direkte Entscheidungsgewalt, sondern gibt Empfehlungen an die Kommission weiter, welche aufgrund dieser Beiträge EU-Gesetzesentwürfe verfassen kann. Betrieblich ist die ERA in fünf Einheiten unterteilt, die jeweils für Sicherheit, Interoperabilität, ERTMS (European Rail Traffic Management System - Eisenbahnverkehrsleit- und Signalgebungssystem), wirtschaftliche Bewertung und Verwaltung zuständig sind. Das Arbeitsprogramm der ERA für 2006 wird derzeit festgelegt, dazu gehören vor allem die ersten Sitzungen der Arbeitsgruppen. ([www.era.eu.int](http://www.era.eu.int))



## Projekte

### Sicherheit und Gefahrenabwehr im KV

Die in New York und später in Madrid und London verübten Attentate haben die Vorstellung terroristischer Bedrohung in den westlichen Ländern grundlegend verändert. Der Transportsektor reagierte mit zahlreichen Erwägungen und Maßnahmen auf diese Anschläge. Im KV gibt es bereits viele gesetzliche oder auf Initiative der Operateure der Transportkette beruhende Bestimmungen. Bei einem Seminar des Internationalen Containerbüros BIC (12.-13. September 2005) wurden die wichtigsten internationalen Maßnahmen zur Absicherung der Logistikkette erwähnt: sie beruhen auf den Vereinbarungen zwischen den Zollbehörden und den Regierungen (Container-Sicherheits-Initiative) bzw. zwischen den Zollbehörden und der Industrie (Programm C-TPAT gegen den Terrorismus). Ebenso führt der ISPS-Code Regeln für die Häfen ein (elektronische Identifizierung von Personen und Registrierung 24h im Voraus). Die internationale Organisation für Normung (ISO) dagegen wird bei Normung von Containern (Verstärkung der Türen, mechanische und elektronische Versiegelungen bzw. elektronische Identifizierung) tätig.

Auch in Europa ist die Verkehrssicherheit eines der Hauptprobleme: die Europäische Konferenz der Verkehrsminister hat einen Bericht über die „Gefahrenabwehr des intermodalen Containerverkehrs“ verfasst, welcher die Risiken hervorhebt und Empfehlungen formuliert. Die GD Verkehr der Europäischen Kommission hat eine Studie über die Risiken im Landverkehr in Auftrag gegeben, deren Resultate uns als problematisch erscheinen, da sie flächendeckende Sicherheitsmaßnahmen vorschlägt ohne nach der Wahrscheinlichkeit von Anschlägen zu differenzieren. Zuletzt hat die GD Steuern und Zollunion einen Vorentwurf zu den Anwendungsbestimmungen des gemeinschaftlichen Zollkodes zur Sicherheit an den Außengrenzen verfasst. Derartige Maßnahmen sowie ihre Harmonisierung sind notwendig, jedoch sollten sie im richtigen Verhältnis zu den realen Risiken stehen, damit sie keine zusätzlichen unnötigen Kosten verursachen. Eine erhebliche Steigerung der Mehrkosten aufgrund übertriebener Sicherheitsbestimmungen im KV würde den Verkehr automatisch auf die Straße als alleinige Verkehrsträger-Alternative verlagern und somit der gemeinsamen Bestrebung nach einem wirtschaftlichen und umweltfreundlichen Güterverkehr mit höherem Sicherheitsstandard schaden. Zudem haben die KV-Operateure bereits bei ihren Beförderungen verschiede-

ne Maßnahmen zur Sicherheit und Gefahrenabwehr ergriffen; Cemat, Hupac, Novatrans und TRW haben Terminal-Prozeduren entwickelt (Registrierung, Überprüfung der Identität der Fahrer, ADR-Genehmigungen bei Gefahrgut, Buchungsnummern, Versiegelung, Kontrolle des Zustandes der Ladeeinheit, Personalschulung ...). Gleichzeitig sind die großen Terminals eingezäunt und mit Eingangsschaltern ausgestattet. Systematische Kontrollen von Ladeeinheiten und Frachtpapieren sind Vorschrift. Diese Maßnahmen wurden im Rahmen des am 19. September 2005 gestarteten Projektes INSECTT über Sicherheit in KV-Terminals (Marco Polo Programm der EU) erfasst. Die UIRR, die an diesem Projekt mit mehreren Mitgliedsgesellschaften teilnimmt, hatte im September 2004 „Vorschläge zur Erhöhung der Sicherheit im KV“ zusammengefasst und plant, mit Hilfe des INSECTT-Projektes harmonisierte Verfahren festzulegen und abgestimmte Personalschulungen einzuführen.



Das BRAVO-Projekt zur Entwicklung des KV auf der Brenner-Achse läuft weiter. Die Forschungsaktivität Nr. 2 wurde letzten November mit einer ausführlichen Vergleichsanalyse der Trassenvergabeprozesse in den verschiedenen Ländern sowie Vorschlägen zu deren Verbesserung, abgeschlossen. Im ersten Teil werden die aktuellen Kapazitäten aufgeführt, die zwar zufriedenstellend sind, jedoch teilweise Engpasssituationen zu bewältigen haben. Der zweite Teil behandelt die Erwartungen der Kunden bei der Trassenverteilung, bei welcher zusätzliche Wege und Mittel erforderlich sind, wie z.B. die im letzten Teil des Berichtes untersuchte elektronische Trassenzuteilung.

([www.bravo-project.com](http://www.bravo-project.com))



Im Rahmen des Projektes TREND über neue Konzepte im Schienenverkehr, vor allem im Abschnitt über Innovationen, betreut die UIRR einerseits eine Studie über temperaturregulierte Beförderung von Ladeeinheiten auf der Schiene und die damit verbundene Energiebereitstellung und andererseits eine Studie zum automatisierten Güterverkehr, der eine Alternative sowohl zum Straßenverkehr als auch zum herkömmlichen Schienenverkehr darstellen könnte. ([www.trend-project.com](http://www.trend-project.com))

### Agenda

Konferenz Eurorail 2006	31.01-01.02.2006	Brüssel (B)
Konferenz EIM/ERFA/ERFCP/UIRR "Öffnung des Schienennetzes: best practices"	29.03.2006	Brüssel (B)
Technische Kommission INTERUNIT	16-17.05.2006	Belgien
UIRR Generalversammlung	20-22.06.2006	Wien (A)
→ UIRR Kongress "Der KV im erweiterten Europa"	22.06.2006	Wien (A)



UIRR scr1

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](mailto:headoffice.brussels@uirr.com)

Internet [www.uirr.com](http://www.uirr.com)