

Kombi-Verkehr

EIN SPECIAL DER INTERNATIONALEN WOCHENZEITUNG VERKEHR

Seite 1A

www.verkehr.co.at

21. Februar 2014 | Nr. 8



RockTainer ORE für die Stahlindustrie

Spedition Innofreight weitet ihren Aktionsradius aus

SEITE 3A



Null-Emissionen sind das große Ziel

Carlos Jahn von Fraunhofer über die Energiewende im Kombi-Verkehr

SEITE 6A



Cargo Center Graz blickt nach Koper

Neues Potenzial für Kombi-Ladung aus Oberösterreich nach Koper

SEITE 7A

AKTUELL

Umfrage: Wo liegen Potenziale für Kombi-Verkehr?

ABC Consulting, GAHO-Consult, Traffix und combinat wurden vom Verkehrsministerium beauftragt, im Rahmen des Projekts KV-FTI Potenziale mit Fokus Forschung und Innovation im Kombi-Verkehr auszuloten. In persönlichen Interviews und mit einem Fragebogen via Internet können Unternehmen daran teilnehmen und ihre Wünsche und Anregungen zu diesem Thema kundtun. Bei diesem Projekt gilt es herauszufinden, wo die Produktionsprozesse im Kombi-Verkehr am besten und schnellsten optimiert werden können, sagt ABC-Geschäftsführer Alexander Chloupek.

CCG errichtet flexible Halle in Werndorf

Im Cargo Center Graz Nord entsteht eine neue Lagerimmobilie, die potenzielle Nutzer kurz bis langfristig mieten können. Das Flächenangebot reicht von 500 bis 2.500 m² und kostet je nach Mietdauer und Fläche zwischen 4,50 Euro bis 9 Euro pro/m². Nutzer können alle Infrastrukturanlagen des Terminals in Anspruch nehmen, die Anschlüsse zu Bahn und Autobahn befinden sich praktisch vor der Tür. Graz liegt 13 km und die Staatsgrenze zu Slowenien 33 Kilometer vom CCG entfernt. Im Herbst diesen Jahres ist die Halle bezugsbereit.

Terminalumbau in Wolfurt startet im Herbst

Alle Vorarbeiten für den Umbau des ÖBB-Terminals Wolfurt sind abgeschlossen, die Pläne eingereicht. Bis Herbst wird der Baubescheid erwartet, und dann könnten die Bauarbeiten beginnen und im Jahr 2018 enden. Kernstück des Ausbauprojekts sind von vier bis auf 800 Meter verlängerte Containerladegleise, zwei neue Containerkräne sowie eine großzügige Erweiterung des bestehenden Terminalareals von derzeit 54.000 m² um weitere 20.000 m², erklärt Arnold Fink, Projektverantwortlicher bei ÖBB Infrastruktur. Wolfurt platzt derzeit aus allen Nähten. Der Ausbau ist ein Investment für die Zukunft, zumal dieser Standort für die ÖBB als Drehscheibe für die Abwicklung des Kombi-Verkehrs eine wichtige Rolle spielt.

ANALYSE

UIRR: Der Kombinierte Verkehr braucht Kooperation

Die International Union for Road-Rail Combined Transport (UIRR) will Rail Cargo Operator, dem Geschäftsbereich Kombi-Verkehr in der Rail Cargo Group, wieder einen Vollmitglied-Status einräumen. Kombi-Verkehr muss den Lkw übertreffen, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Eine Analyse von Ralf-Charley Schultze und Martin Burkhardt.

Am Kombinierten Verkehr (KV) sind mindestens zwei Verkehrsträger beteiligt, die Zahl der Akteure liegt aber wesentlich höher. Bei einer kontinentalen Transportkette beispielsweise sind das in der Regel die Industrie/Verlader, ein oder mehrere Spediteure, Logistikunternehmen, Straßentransporteure/Trucker, KV-Operateure, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Infrastruktur- und Terminalbetreiber. Als Referenz im Transportmarkt dient der Marktführer „Lkw“: Er bestimmt das Preis- und Leistungsniveau, das kombinierte Transportketten übertreffen muss, um wettbewerbsfähig zu sein.

Die Vorteile der Schiene

Vorteil des Verkehrsträgers Schiene ist, große Mengen über weite Entfernungen rationell, wirtschaftlich, sicher und umweltfreundlich zu befördern. Dabei wird der zeitliche und finanzielle Aufwand für den Umschlag durch die Einsparungen des gebündelten Transportes in Zügen aufgewogen. Ganzzüge mit 25 bis 40 Waggons voll auszulasten, ist selbst für große Verlader und Logistikunternehmen nur auf wenigen Relationen im Alleingang möglich: Hier kommt der KV-Operateur ins Spiel, er bündelt die Verkehre vieler Kunden und übernimmt dafür das Risiko. Bei Bahnkonzernen steht häufig der Personenverkehr im Vordergrund, und im Güterverkehr hat der Wagenladungsverkehr oft Vorrang. Die KV-Operateure haben eigentlich nur eine Aufgabe:



Noch haben nicht alle Kombi-Verkehr-Akteure einen Eigentümerschlüssel für ihre Behälter reservieren lassen. Ab Anfang Juni diesen Jahres wird deren Verwendung zwingend notwendig.

gegenüber allen Kunden, allen Partnern und allen Abteilungen bei den Bahnen (gegebenenfalls bei ihrer Muttergesellschaft) und unabhängig von deren Hierarchie die optimale Kombi-Verkehr-Abwicklung sicherzustellen.

UIRR auf breiteres Fundament stellen

Güterverkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern und als unabhängige Vertretung die Interessen der gesamten Kombi-Branche zu vertreten, sind die wichtigsten Ziele der UIRR. In diesem Jahr geht es darum, die Diversität des Verbandes zu erhöhen und die UIRR insgesamt auf breitere Beine zu stellen.

► FORTSETZUNG AUF SEITE 2A

DIE STRATEGIE DER UIRR IM JAHR 2014

In diesem Jahr will sich die UIRR, die Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den Kombinierten Verkehr Schiene–Straße mit Sitz in Brüssel, auf eine breitere Basis stellen. Im Sinne der Neutralität der Interessenvertretung werden nur noch Unternehmen in die UIRR aufgenommen, deren Tätigkeit das Kombi-Operator-Geschäft bildet. Das bedeutet, dass zum Beispiel die heimische Rail Cargo Group in der UIRR keinen Status mehr als Vollmitglied hat. Warum das so ist, skizzieren die beiden derzeit gemeinsam agierenden UIRR-Generaldirektoren Martin Burkhardt und Ralf-Charley Schultze in der obigen Standortbestimmung für die *Verkehr*-Leser. Burkhardt zieht sich zur Jahresmitte in den Ruhestand zurück, und Schultze tritt ab diesem Zeitpunkt die Nachfolge als neuer UIRR-Generaldirektor an.

Advanced Containerlogistics.
Solutions that work. For your business.

IMS
Advanced Containerlogistics.

OUR SERVICES

- RAIL**
Our maritime and continental railway networks connects Europe
- TRUCK**
National and international Truckings for Container, heavy lift cargo, tanks and dangerous goods
- CUSTOMS**
Customs processing within Europe
- BUSINESS SOLUTIONS**
Our logistic solutions fits your business requirements and helps you to focus on your business
- ADVANCED LOGISTICS**
As a Full Service Provider we offer our customers customized services and overall concepts for intermodal transports

Austria, Germany, Hungary, Poland, Slovakia, Switzerland
worldwide partners
imscargo.com

KOMBI-VERKEHR

ANALYSE

UIRR: Der Kombinierte Verkehr braucht Kooperation

Der Kombi-Verkehr muss den Lkw bei Leistung und Preis übertreffen, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Eine aktuelle Standortbestimmung von Ralf-Charley Schultze und Martin Burkhardt, Generaldirektoren der UIRR.

► FORTSETZUNG VON SEITE 1A

Um die Interessenhomogenität und die Neutralität des Verbandes zu sichern, werden derzeit als Vollmitglieder nur Unternehmen aufgenommen, deren Haupttätigkeit

das Kombi-Operator-Geschäft ist. Dies erklärt, warum nach der Verschmelzung von Intercontainer-Austria und Ökombi mit dem Mutterkonzern Rail Cargo Austria (RCA) das Eisenbahnverkehrsunternehmen RCA satzungsgemäß

nicht als Vollmitglied zugelassen werden konnte – für die Zusammenarbeit in den Bereichen Verkehrspolitik, Standardisierung und technische Harmonisierung eine für beide Seiten sehr unbefriedigende Lösung. Mit der Auslagerung des Kombi-Verkehrs von RCA zu Rail Cargo Operator bahnt sich aber eine Entwicklung an, die die Rückkehr des österreichischen und ungarischen Kombi-Verkehrs in die UIRR wieder möglich macht. Als eine der wichtigsten Aufgaben für 2014 hat sich die UIRR diese „Wiedervereinigung“ vorgenommen. Die Vision der Generaldirektion ist eine UIRR, die die gesamte Branche und damit einen beträchtlichen Teil aller nationalen und internationalen KV- und Terminaloperatoren vertritt und damit in Brüssel noch mehr Gehör findet. Denn die Ziele des EU-Verkehrsweißbuches, bis 2050 die Hälfte des Güterverkehrs über 300 km Entfernung umweltfreundlich primär auf der Schiene abzuwickeln, sind zwar realistisch und können nur verwirklicht werden, wenn rechtzeitig die richtigen Weichenstellungen vorgenommen werden. 1991 ist die erste Eisenbahnrichtlinie erschienen. Mehr als zwei Jahrzehnte später wird es

nun höchste Zeit, den einheitlichen europäischen Eisenbahnmarkt zu verwirklichen. Ein in einem EU-Land zugelassener Lkw kann heute in allen EU-Ländern und weit darüber hinaus fahren. Dasselbe muss endlich auch für Waggons und Lokomotiven gelten. Im Mai finden die Wahlen zum Europaparlament statt, in der zweiten Jahreshälfte wird es dann auch einen neuen Verkehrskommissar geben. Die wirtschaftliche Gesamtlage und das allgemeine Umfeld, wie beispielsweise Energieverteilung oder Klimawandel, werden aber bleiben und damit steht der Ausbau des Kombinierten Verkehrs auch weiterhin ganz oben auf der Tagesordnung. Die UIRR wird jedenfalls ihre Rolle als Dienstleister für die gesamte Branche weiter ausbauen. Ein Beispiel für eine gelungene Standardisierung im Interesse aller an der Transportkette beteiligten Verkehrsträger und Akteure ist der ILU-Code zur Eigentümerkennzeichnung intermodaler Ladeeinheiten, die im Jahr 2010 als europäischer Standard (EN13044) beschlossen wurde. Die UIRR wurde dabei zu dessen Verwalter bestimmt und nimmt diese Rolle mit großem Engagement und der gebotenen Neutralität wahr.

ZUR PERSON



Ralf-Charley Schultze, 50, wurde zum neuen Generaldirektor der UIRR ernannt. Schultze ist studierter Jurist und zeichnete zuletzt fünf Jahre als Direktor für den Bereich Intermodal-Verkehr innerhalb der Gefco-Gruppe verantwortlich. Zuvor war er in verschiedenen Management-Funktionen bei verschiedenen europäischen Logistik-Unternehmen tätig, u.a. fünf Jahre bei SBB Cargo, wo er den Ausbau des Kombi-Verkehrs maßgeblich mitgestaltete. Schultze spricht fünf Sprachen fließend und lebt mit seiner Familie in Wien.

AB ANFANG JUNI GILT DER ILU-CODE

Ab 1. Juli 2014 werden im Kombinierten Verkehr auf der Schiene grundsätzlich nur noch Wechselbehälter und kranbare Sattelaufleger mit einem ILU-Code oder bei See-Containern einem BIC-Code akzeptiert. Es ist aus UIRR-Sicht höchste Zeit, einen Eigentümerschlüssel zu reservieren, denn bis dahin müssen alle Ladeeinheiten entsprechend gekennzeichnet werden. Bisher haben über 450 Transport- und Leasingunternehmen aus 20 europäischen Ländern einen Eigentümerschlüssel registrieren lassen, mit dem sie unter eigener Regie ihre Ladeeinheiten durchnummerieren. Anstatt bei jeder Kommunikation alle Firmenkoordinaten zu übertragen, reicht jetzt ein Code aus, der mit einer öffentlich zugänglichen Datenbank (www.ilu-code.eu) verbunden ist, in der alle Details hinterlegt sind.

Die Vorteile:

- Jedermann kann über das Internet schnell den Eigentümer ermitteln.
- Tracking und Tracing-Informationen erreichen zuverlässig den Eigentümer.
- Es bedarf keiner Neukodifizierung beim Verkauf der Ladeeinheit.
- Software, die den BIC-Code verarbeiten kann, ist auch für den ILU-Code geeignet.
- Die Eignung für optische Zeichenerkennung (OCR-Systeme) ist gegeben.
- Eine schnellere Abwicklung in „Fast Lanes“ von Terminals und Häfen wird möglich.
- Die Prüfziffer deckt 95 Prozent aller Eingabefehler auf. (Eine falsche Übermittlung kann teuer werden, wenn beispielsweise ein Lkw eine Ladeeinheit am Terminal abholen will, die dort aber nicht bekannt ist.)