



KV IM ÜBERBLICK

Megatrucks—Stand der Dinge

Wenn heute im Bereich Verkehr ein politisches Thema im Vordergrund steht, dann handelt es sich dabei wohl um die Zu- bzw. Nichtzulassung von LKWs in Europa, welche die derzeit durch die Richtlinie 96/53 zugelassenen Normen überschreiten würden.

Die UIRR und ihre deutsche Mitgliedsgesellschaft Kombiverkehr haben als erste mit Hilfe von TIM-Consult die durch den Einsatz längerer und schwererer Straßeneinheiten vorhersehbaren Auswirkungen bestimmt, nämlich die Rückverlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße, weil diese Einheiten logischerweise um ungefähr 20-25% pro angebotene Tkm günstiger werden.

Eine sorgfältige Auswertung von ungefähr 800 door-to-door Verkehrsströmen im KV, deren Strecken zur Zeit vollständig oder teilweise durch Deutschland verlaufen, hat bewiesen, dass in 55% der Fälle der Preisvergleich mit einem traditionellen LKW, der heute zu Gunsten des KV ausfällt, dann zu Gunsten der Megatrucks ausfallen würde. Die daraus resultierende Rückverlagerung würde eine 24%-ige Steigerung der Straßenfahrten mit sich bringen und keine Verringerung, wie die Megatruck-Verfechter aus Industrie und Handel sie ankündigen.

Verschiedene andere wissenschaftliche Analysen wurden bei renommierten Beratern und akademischen Instituten in Auftrag gegeben, wie z. B. diejenigen auf Initiative des deutschen Verkehrsministeriums, der Gemeinschaft europäischer Bahnen und des internationalen Eisenbahnverbandes, welche ebenfalls die Auswirkungen dieser Modalverlagerung auf die Straßenbelastung, Verschmutzung und Sicherheit überprüfen wollten. Die Schlussfolgerungen gehen in etwas unterschiedlicher Größenordnung in die gleiche Richtung: alle diese Parameter würden sich deutlich verschlechtern und die Anpassungen oder Bauarbeiten an der Straßeninfrastruktur wären noch schwieriger zu rechtfertigen, als sie es schon

allein aufgrund ihrer Finanzierung durch die Staaten wären.

Im Hinblick auf die zahlreichen Megatruck-Stellungnahmen hat der Vizepräsident der europäischen Kommission, Herr J. Barrot, die lobenswerte Entscheidung getroffen, ein Konsortium von Beratern mit einer umfassenden Überprüfung der Frage zu beauftragen.

Wie erwartet konnten bei einer ersten Zusammenkunft der interessierten Parteien mit diesen Beratern am 04. März in Brüssel die unterschiedlichen Standpunkte, von welchen einige nicht fundiert waren, nur bestätigt werden.

Die Kommission hat hier richtigerweise verdeutlicht, dass diese Analyse nicht nur die Megatrucks betrifft, sondern auch andere Formen der Liberalisierung der Richtlinie 96/53, wie eine eventuelle Erhöhung des Maximalgewichts auf der Straße im Rahmen der derzeitigen Abmessungen der LKWs. Eine derartige Möglichkeit der Erleichterung für den Straßenverkehr muss umfassender überprüft werden, und zwar im Hinblick auf ihre Auswirkung auf den Modalsplit, welcher sich nur ungünstig auf diejenigen Verkehrsträger auswirken kann, die nachweislich erhöhte Sicherheit vorweisen und weniger Verschmutzung erzeugen, wie die Schiene. So ergab sich für ein paneuropäisches repräsentatives Verkehrsnetz, dass bei gleichen Strecken der KV – verglichen mit dem reinen Straßenverkehr – durchschnittlich ungefähr 30% weniger nicht erneuerbare Energien verbraucht und bis zu 55% weniger CO₂ ausstößt.

Allgemeiner gesagt, eine Änderung - auf welche Art auch immer - der derzeit durch die Richtlinie 96/53 festgelegten Höchstgrenzen zum Nachteil der Verkehrsverlagerung, entspräche nicht der Politik der Co-Modalität der Europäischen Kommission, welche darin besteht, Mobilität mit Hilfe der vorherrschenden wirtschaftlichen und ökologischen Vorteile jedes Verkehrsträgers sowie deren vernünftigsten Kombination zu schaffen.



Konferenz « Internalisierung der externen Verkehrskosten »

Am 31. Januar hat die Europäische Kommission bei einer Veranstaltung mit ausgedehntem Meinungsaustausch zwischen den Behörden, den Consultants und den Vertretern aller Verkehrssektoren, die Ergebnisse der Befragung zu diesem Thema veröffentlicht. Ergebnis war eine deutliche Unterstützung des Projektes über die Internalisierung der externen Kosten. Die UIRR hat während der Sitzung betont, dass eine derartige Entwicklung nicht nur den verschiedenen Verkehrsträgern gleichen Zugang zum Verkehrsmarkt gewähren soll, sondern ebenfalls den KV unterstützt, da dieser darauf abzielt, den größten Teil der Gesamtstrecke über Verkehrsträger durchzuführen, die geringere externe Kosten erzeugen, was voll und ganz der europäischen Politik der Co- und Intermodalität entspricht. In einer engagierten Rede hat der Vizepräsident und EU-Verkehrskommissar Herr Barrot erklärt, dass die Internalisierung zuerst den Straßenverkehr betreffen wird, welcher einerseits am meisten für

Verschmutzung sorgt und für welchen andererseits die Angaben bezüglich der externen Kosten zur Zeit am zuverlässigsten sind. Spätestens für den 10. Juni wurde somit ein Maßnahmenpaket angekündigt. Es sollte folgendes vorgeschlagen werden: u.a. Methoden zur Internalisierung externer Kosten, eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie zur Eurovignette sowie zwei Strategien, nämlich eine für die langfristige Internalisierung der externen Kosten anderer Verkehrsträger sowie eine weitere für die durch die Schiene verursachte Lärmbelästigung.

In seiner Rede hat der Vorsitzende des Ausschusses für Verkehr und Tourismus des europäischen Parlaments, Herr Paolo Costa, die Notwendigkeit betont, in die von umweltfreundlicheren Verkehrsträgern genutzte Infrastruktur zu investieren und mit dem vom Nutzer gezahlten Kostenanteil den Modalshift und die Finanzierung dieser Infrastruktur zu fördern. Dies sind zwei Vorschläge, welche die UIRR seit langem unterstützt.

Mitteilung des Europäischen Kommission: « Aufbau eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schiennetzes » und « Aktionsplan für die Güterverkehrslogistik »

Die UIRR freut sich über den gemeinsamen Nenner dieser Dokumente, der in der Tat den Willen der EU-Behörden zum Ausdruck bringt, die Entwicklung des Eisenbahngüterverkehrs zu fördern, in einem Kontext, der derzeit durch stärker werdende Einschränkung der Mobilität gekennzeichnet ist. Die UIRR, die traditionell auf konstruktive Beiträge bedacht ist, hat mehrere Maßnahmen definiert, welche mit Hilfe des vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schiennetzes ganz gewiss das bis 2015 auf 40% geschätzte Wachstum des Eisenbahngüterverkehrs auffangen könnten.

So schlägt die UIRR bei der Qualität vor, dass die Steigerung der Schienenkapazitäten mit Anreizen oder sogar Verpflichtungen für die Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiber erfolgen soll, zu Gunsten der Kunden, d.h. des Marktes. Um zu verdeutlichen, dass sie keine Mühe scheut, die Eisenbahnservicequalität zu verbessern, bereitet die UIRR in diesem Zusammenhang gemeinsam mit der UIC ein Projekt zur Labellisierung und Weiterverfolgung von KV-Dienstleistungen auf bestimmten Achsen vor, mit der Perspektive einer allgemeinen Einführung dieses Systems. Außerdem sollte für diese Dienste die Aufstellung von Prioritätsregeln für gerechten Zugang

logischerweise im Mittelpunkt einer gemeinsamen Überlegung stehen, wenn man ein dafür bestimmtes Netz errichten möchte. Im Rahmen der Liberalisierung unterstützt die UIRR jegliche Maßnahme zur Dynamisierung des Eisenbahngüterverkehrsmarktes, vor allem die Möglichkeit für nicht zu den Bahnbetreibern gehörende Unternehmen, überall in Europa Trassen zu erhalten oder zumindest dass diese Trassen denjenigen zuerkannt werden, die für diesen Zug kommerziell verantwortlich sind (wie z.B. die KV-Operateure), selbst wenn sie die Trassen über ein EVU reservieren. Die Terminals und daran angegliederten Rangierbahnhöfe werden zu Recht als Hauptelemente der modernen Verkehrskette angesehen. Dennoch beobachtet die UIRR, dass die intermodalen Terminals nicht ausdrücklich in der Mitteilung der Kommission genannt werden. Aufgrund ihrer wichtigen Rolle bei der Aussicht auf eine verbesserte Logistik in Europa, sollte ihre Entwicklung ebenfalls unterstützt werden. Die Vorschläge im Aktionsplan zur Güterverkehrslogistik gehen im Großen und Ganzen in die richtige Richtung. Dennoch ist eine mögliche Änderung der Richtlinie 96/53/CE, welche die allgemeine Einführung längerer und schwererer LKWs ermöglichen könnte, berechtigter Grund zur Sorge, wie auf Seite 1 bereits erwähnt.

RNE Jahreskonferenz



Auf der Jahreskonferenz der europäischen Infrastrukturbetreiber RailNetEurope sind Ende November 2007 in Wien rund 180 Experten zusammengekommen, darunter E. Muzio und M.

Burkhardt, Präsident und Generaldirektor der UIRR. Beide konnten sich bei einer Life-Demonstration des Programms Europtirails davon überzeugen, dass die Zugbewegungen auf wenige Minuten genau verfolgt werden können. Dieses Programm ist auch für KV-Operateure sehr interessant, denn zusammen mit eigenen Daten über die Wagonkomposition der Züge und die sich darauf befindenden Ladeeinheiten, könnten sie daraus alle benötigten Daten für ein Tracking und Tracing ihrer Kunden ableiten. Im Moment funktioniert Europtirails mit sechs europäischen Bahnen, weitere kommen nach und nach dazu. Martin Burkhardt hat in seinem Vortrag einen direkten Zugang der KV-Operateure zu den Daten ihrer Züge gefordert, auch dort wo die Trassen (und das ist heute noch die Regel) nicht direkt von den Operateuren als „Autorisierte Antragsteller“, sondern über Eisenbahnunternehmen bei den Infrastrukturbetreibern gebucht werden. Die Infrastrukturbetreiber sollten eine Liste führen, in

der die Großkunden/Operateure verzeichnet werden, für die die Bahnen die Zugtrassen gebucht haben. Im Gespräch mit einem Projektverantwortlichen für Europtirails stellte sich heraus, dass es wichtig ist, rechtzeitig diese Möglichkeit bei der Softwareentwicklung vorzusehen.

Ein weiteres Hauptthema der Konferenz war das leistungsabhängige Trassenpreissystem, das laut Richtlinie 2001/14 eingeführt werden muss. Dies wurde bisher leider erst in wenigen EU Mitgliedsstaaten national umgesetzt. Es ist aber die Basis für alle weiteren Qualitätsvereinbarungen zwischen Eisenbahnunternehmen, Operateuren und den Endkunden. Ziel muss es sein, die gesamte Logistikkette zu optimieren. Wir brauchen eine Rückkopplung zu dem Verursacher von Verspätungen, der die Auswirkungen seines Handelns auch finanziell zu spüren bekommen muss. Dies wird einen wesentlichen Anreiz geben die Verschwendung von Ressourcen durch schlechte Qualität zu minimieren. Eine Arbeitsgruppe der UIC ist dabei ein Kompensationssystem auszuarbeiten, dessen Einführung leider erst für das Jahr 2009 vorgesehen ist. Zum Bedauern der UIRR ist allerdings anfangs nur mit geringen Kompensationszahlungen zu rechnen, die die Mehrkosten bei Operateuren und Kunden nicht decken werden.

Wagonlärm – Möglichkeiten der Umrüstung

Am 8. Februar hat die europäische Kommission die betroffenen Parteien gebeten, sich zu einer von Price Waterhouse Coopers durchgeführten Studie über den Bremslärm von Wagons zu äußern, welche zwei verschiedene Lösungen zur Behandlung dieser Problematik vorschlägt:

- Subventionen für die Wagonhalter, die nach einigen Jahren mit betrieblichen Restriktionen für lärmerzeugende Wagons und freiwilligem Einverständnis zur Umrüstung auf lärmvermindernde K- oder LL-Bremsklötze (auch Retrofitting genannt) einher gehen.
- unterschiedliche Tarifierung der Trassen mit einem "Lärmbudget" für die Strecken und freiwilligem Einverständnis zum Retrofitting.

Die Kommission scheint derzeit zur zweiten Lösung zu tendieren. Im weiteren Verlauf wäre ein Bonus für einige Jahre für die umgestalteten und geräuschärmeren Wagons vorgesehen.

Die Mitteilung, welche die Kommission im Juni diesbezüglich zu veröffentlichen plant, sollte auf die Fragen des Sektors Antwort geben, und vor allem die Modalitäten der Umrüstung auf K- oder LL-Bremsen der aktuellen Wagonflotte präzisieren.

Die UIRR hat bei keiner Gelegenheit versäumt vorzubringen, dass diese Maßnahmen - sollten sie tatsächlich die Attraktivität des Eisenbahngüterverkehrs steigern - keine so hohen Kosten erzeugen dürften, dass diese die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gefährden.



Programm Marco Polo II

Seit Anfang 2008 nimmt die UIRR aktiv an zwei neuen Projekten im Rahmen des Programms Marco Polo II teil. Dabei ist sie hauptsächlich für die administrative Koordination dieser Projekte verantwortlich, welche in Südosteuropa eine Verkehrsträgerverlagerung anstreben.

Rolling Motorways Network Through Eastern Europe (RoMo-Net)

Durch die fortwährende Ausweitung der bestehenden Serviceleistung zwischen Szeged (HU) und Wels (A) werden die UIRR-Mitglieder Hungarokombi (HU, Projektleitung) und Ökombi (A) innerhalb von 3 Jahren eine Kette von Rollenden Landstraßen (RoLa) zwischen Bukarest (RO) und Regensburg (DE) aufbauen.

Neben den daraus hervorgehenden Umweltvorteilen, wird dieses RoLa-Netz dem LKW-Fernverkehr einen beachtlichen Zeitgewinn bringen. Nach mehreren Fahrtstunden wird der Fahrer sich im Schlafwagen der Rollenden Landstraße ausruhen können, während die Waren ihre Reise fortsetzen. Die technische Innovation steht im Mittelpunkt des Projektes, da die Partner unter anderem die Entwicklung eines Systems der Online-Reservierung sowie eines "Tracking-and-Tracing-Systems" beabsichtigen, mit welchem es möglich ist, die per RoLa beförderten LKWs in Echtzeit zu lokalisieren.

Im Hinblick auf die geplante Verkehrsverlagerung soll dieses Projekt über eine Milliarde TKM von der Straße auf die Schiene verlagern.



South East European Intermodal Services (SEEIS)

Die KV-Operateure Adria Kombi (betriebliche Koordination, SI), Cemat (IT), Kombiverkehr (DE) und Rocombi (RO) werden fünf neue KV-Züge von Slowenien (Ljubljana als Knotenpunkt) zu den südosteuropäischen Ländern (Bulgarien, Griechenland, Rumänien, Serbien und die Türkei) einführen. Die neuen Angebote werden in das bestehende, beim erfolgreichen SINGER-Projekt entwickelte KV-Netz aufgenommen werden (dort verbinden Direktzüge Ljubljana mit wichtigen wirtschaftlichen Regionen, wie München, Budapest und Verona). Die Partner haben ebenfalls die Absicht, ihre Informationssysteme zu verbessern, um ihre Kunden über die Lokalisierung ihrer Ladeeinheiten bei der Beförderung von einem Terminal zum andern zu informieren. Dazu werden diese Züge im CESAR-System aufgenommen, welches täglich von über 500 KV-Kunden als Schnittstelle für die Verfolgung der Ladeeinheiten genutzt wird. Sie wollen auch das globale Sicherheitsniveau über verstärkte Maßnahmen beim Zugang und Verlassen der Terminals erhöhen. Die Ergebnisse des SINGER-Projektes werden benutzt und getestet. Das Projekt SEEIS hat sich als Ziel gesetzt, in zwei Jahren über 504 Millionen TKM von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Agenda

DIOMIS Konferenz
UIRR Generalversammlung und Kongress

17. April 2008
6. Juni 2008

Paris (F)
Portoroz (Koper, Slowenien)



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

Internet www.uirr.com