

September 2004

Vorschläge der UIRR zur Erhöhung der Sicherheit im Kombinierten Verkehr



Internationale Vereinigung der Gesellschaften für
den kombinierten Verkehr Schiene-Strasse

<p>Vorschläge der UIRR zur Erhöhung der Sicherheit im Kombinierten Verkehr</p>
--

INHALTSVERZEICHNIS

<i>Vorwort</i> _____	3
<i>Wettbewerbsfragen</i> _____	4
<i>Aufgabenteilung der Beteiligten</i> _____	4
<i>Die KV-Transportkette</i> _____	5
<i>Grundsätze</i> _____	6
<i>Kundenbeziehungen</i> _____	6
<i>Terminal</i> _____	7
<i>Transportinformation</i> _____	9
<i>Ladeeinheiten</i> _____	10
<i>Anforderungen an die verschiedenen Partner</i> _____	11

Anlage Zur UIRR

Vorwort

Die Anschläge des 11. September 2001 in New York haben erhöhte Sicherheitsanstrengungen in der ganzen Welt ausgelöst. Die tragischen Ereignisse am 11. März 2004 in Madrid haben nochmals bestätigt, dass auch Europa betroffen sein kann und wir es mit einem langfristigen Phänomen zu tun haben könnten, das entsprechende Antworten verlangt.

Die auf europäischer Ebene getroffenen Maßnahmen sind vielfältig und reichen von der Einführung eines Europäischen Haftbefehls über Schwarze Listen von Personen und Organisationen, deren Güter und Bankguthaben eingefroren werden, bis hin zur Gründung von Eurojust (mit Sitz in Den Haag) zur europäischen Koordination in der Terrorismusbekämpfung. Die polizeiliche Zusammenarbeit wurde im Rahmen von Europol verstärkt. Es wurden vielfältige Übereinkommen mit den USA und anderen Drittstaaten zur Verhaftung und Auslieferung von Personen, zum Datenaustausch personenbezogener Daten (Listen von Flugpassagieren bis hin zu Informationen über straffällig gewordene oder verdächtige Personen) getroffen und Standards für die Einführung fälschungssicherer Pässe mit biometrischen Merkmalen ausgearbeitet.

Neben diesen Maßnahmen, die Personen und Organisationen betreffen, wurden in mehreren Sektoren spezifische Sicherheitsmaßnahmen ergriffen oder sind in Vorbereitung, darunter im Bereich des Transports. In der GD.TREN wurde eine neue Direktion „Sicherheit“ eingerichtet mit einer Abteilung, die speziell für Gefahrgut und intermodale Sicherheit zuständig ist. Es gibt bereits Richtlinien für die Sicherheit im Luft- und Seeverkehr und man ist dabei, einen Entwurf für eine Richtlinie zur Sicherheit des intermodalen Verkehrs vorzubereiten.

Es kommt sicherlich darauf an, wie die Kommission selbst an vielen Stellen betont hat, mit Augenmaß zu reagieren. Ziel der terroristischen Anschläge des 11. September war es, die westliche Wirtschaft in ihrem Herz zu treffen. Auch wenn das Ausmaß der menschlichen Opfer und materiellen Schäden für ein Attentat beträchtlich war, konnten diese direkt die Weltwirtschaft nicht in ernsthafte Probleme bringen. Wir müssen aber aufpassen, dass die militärischen und zivilen Maßnahmen, die zur Erhöhung der Sicherheit zunächst ad hoc und nun auch langfristig in allen bedeutenden Sektoren ergriffen werden, nicht ein Ausmaß annehmen, das Wirkungen zeigt, die terroristische Attentate niemals haben können: nämlich der Weltwirtschaft Kosten und administrative Hemmnisse aufzubürden, die in eine Rezession führen könnten.

Die Internationale Vereinigung der Gesellschaften des Kombinierten Verkehrs Schiene-Straße (UIRR) hält es für wichtig, sich weiter aktiv an der Ausarbeitung von Sicherheitsmaßnahmen für intermodale Verkehre zu beteiligen, um sicherzustellen, dass solche Massnahmen effektiv und praxisgerecht sind. Ziel der „Vorschläge der UIRR zur Erhöhung der Sicherheit im Kombinierten Verkehr“ ist es sich an der Gefahrenanalyse zu beteiligen und Maßnahmen vorzuschlagen, die das Sicherheitsniveau erhöhen ohne grundsätzlich die Wirtschaftlichkeit des Kombinierten Verkehrs zu gefährden.

Wettbewerbsfragen

Die Frage des Wettbewerbs stellt sich im Kombinierten Verkehr grundsätzlich anders als im maritimen Verkehr und im Luftverkehr. Für den Welthandel gibt es in der Regel keine Alternative, die meisten Güter werden per Schiff einem Hafen der EU eintreffen, für andere, hochwertige Güter gibt es zum Lufttransport keine realistische Alternative. Soweit für alle europäischen Häfen oder Flughäfen gleiche Sicherheitsmaßnahmen eingeführt werden, führen zusätzliche Kosten zu keinem Wettbewerbsproblem.

Anders beim Landverkehr. Der Kombinierte Verkehr steht im heftigen Wettbewerb zum Straßenverkehr. Alle Sicherheitsmaßnahmen, die mit Kosten verbunden sind und nur den Bereich Terminal oder Schiene betreffen, könnten zu Rückverlagerungen auf die Straße führen. Es ist daher besonders darauf zu achten, dass keine unterschiedlich hohen Sicherheitsanforderungen an die Verkehrsträger Straße und Schiene gestellt werden.

Aufgabenteilung der Beteiligten

In der Praxis kann die Sicherheit nur erhöht werden, wenn jeder Akteur in der Transportkette seine Verantwortung ernst nimmt und eine enge Zusammenarbeit mit den öffentlichen Sicherheitskräften Polizei, Feuerwehr und Behörden besteht. Eine Transportkette ist nur so stark, wie ihr schwächstes Glied. Sicherheitsbemühungen müssen bevorzugt dort gesteigert werden, wo die höchste Gefährdung vorliegt.

Die UIRR Gesellschaften werden ihren Teil dazu beitragen, die Gefahren zu analysieren und lokalisieren.

Dabei ist es richtig die verschiedenen Bedrohungen getrennt zu analysieren:

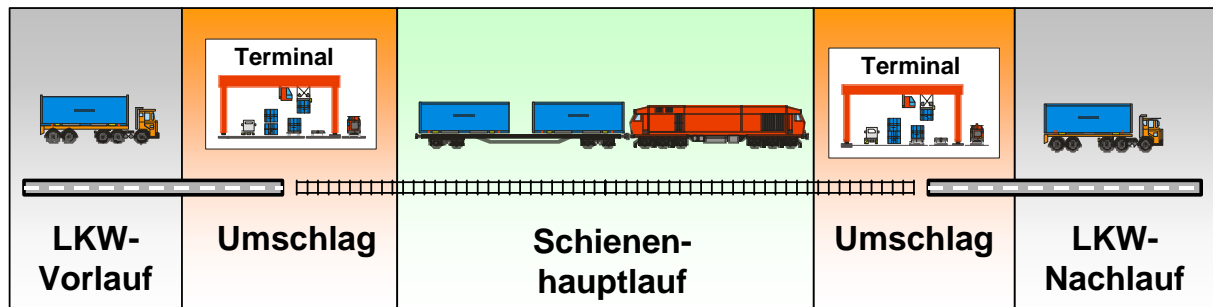
- Arbeitssicherheit,
- Verkehrsicherheit,
- Ladungssicherheit,
- Sicherheit gegenüber kriminellen Eingriffen und
- Sicherheit gegenüber terroristischen Bedrohungen.

Bei der Umsetzung warnt die UIRR davor, wie es heute vielfach der Fall ist, Sicherheitsmaßnahmen gegenüber terroristischen Eingriffen isoliert von denen zur Verringerung anderer Gefahren zu betrachten. Auch wenn wir unser gesellschaftliches Budget für sicherheitserhöhende Maßnahmen beträchtlich erhöhen: es wird nie unendlich sondern immer beschränkt sein. Leitgedanke sollte ganz allgemein sein, die Personen und Sachschäden zu minimieren. Daher müssen Kosten und Nutzen aller Sicherheitsmaßnahmen im Verhältnis zueinander beurteilt und die Mittel entsprechend eingesetzt werden.

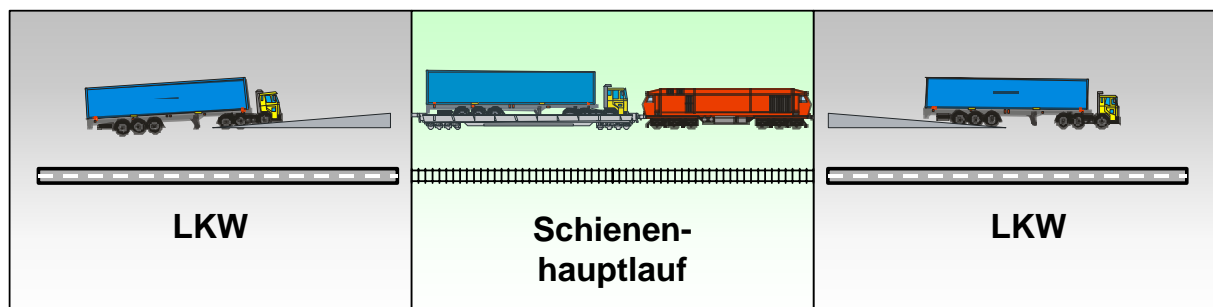
Die KV-Transportkette

Die KV-Operateure organisieren den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße, der im Mittelpunkt der folgenden Betrachtungen steht.

Dabei muss grundsätzlich unterschieden werden zwischen dem unbegleiteten Verkehr, wo Wechselbehälter, Sattelaufleger oder Container auf der Schiene befördert werden:



und dem begleiteten Verkehr der Rollenden Landstraße/Autobahn, bei dem der LKW Fahrer den Schienentransport im Liegewagen begleitet:



Als Akteure sind in der Regel beteiligt: Die Industrie bzw. der Verlader, Spediteure oder Logistikunternehmen, KV-Operateure, Terminalbetreiber und Eisenbahnunternehmen sowie Eisenbahninfrastrukturbetreiber. Zum Teil können mehrere Funktionen von einem Partner wahrgenommen werden.

Im Mittelpunkt dieses Papiers stehen die Aktivitäten im Bereich der KV-Operateure, der Umschlag im Terminal, sowie einige Betrachtungen zum Schienenhauptlauf.

Die Analyse der Gefahren und Maßnahmen für den Straßenvor- und nachlauf unterscheiden sich nicht vom allgemeinen Straßengüterverkehr.

Grundsätze

Die Bemühungen zur Erhöhung der Sicherheit im Kombinierten Verkehr sollten sich auf zwei Bereiche konzentrieren:

- Schadensvermeidung: Anheben der Schwelle für mutwillige oder auch durch Fehler ausgelöste Störungen.
- Schadensbegrenzung: Erhöhung der Flexibilität, bevorzugen dezentraler Lösungen, Vorhalten von Backup Konzepten.

Kundenbeziehungen

Generell geht man davon aus, dass Beziehungen mit bekannten Partnern weniger Risiko bergen, während bei wechselnden Partnern bzw. Kunden von einem erhöhten Risiko und damit einem erhöhten Kontrollbedarf auszugehen ist.

Im Kombinierten Verkehr sind zwei grundsätzliche Geschäftsbereiche zu unterscheiden:

Unbegleiteter Verkehr

KV-Operateure arbeiten im unbegleiteten Verkehr weitgehend nur mit bekannten Partnern in dauerhafter Geschäftsbeziehung. Dies ist schon allein dadurch üblich, als diese besondere technische und organisatorische Voraussetzungen erfüllen müssen, um am KV teilzunehmen. Logistikunternehmen müssen in intermodale Ladeeinheiten investieren: Wechselbehältern, Sattelaufliegern oder Containern. Diese müssen aufgrund des beschränkten Lichtraumprofils der Schienenwege (Tunnel, Brücken, Bahnhofsvordächer) dazu speziell kodifiziert (vermessen und gekennzeichnet) werden, damit Eisenbahner erkennen können, auf welchen Strecken und welchen Waggons diese befördert werden dürfen. Aus wirtschaftlichen Gründen setzt der Kombinierte Verkehr meist paarige Verkehre voraus, die eine effiziente Organisation des Strassenvor- und -nachlaufs erfordern. Dieser wird entweder durch den Kunden oder durch den KV-Operateur selbst organisiert.

Ein erhöhter Kontrollbedarf ist nur gegeben, wenn wechselnde „unbekannte“ Trucker eingesetzt werden.

Begleiteter Verkehr

Im begleiteten Verkehr ist es ohne speziellen organisatorischen Aufwand und ohne technische Voraussetzungen möglich, im Kombinierten Verkehr auf die Schiene zu gehen. Dies ist auch der einzige Bereich in dem es einige Barzahler gibt, während aber die meisten Firmen regelmäßige und bekannte Kunden sind. Ein erhöhter Kontrollbedarf kann bei diesen unbekanntem Kunden zwar angenommen werden. Insgesamt relativiert sich das potentielle Sicherheitsproblem aber, da bei der Rollenden Landstraße/Autobahn der LKW-Fahrer seinen Lastzug im Liegewagen begleitet. Er nimmt selber Kontrollfunktionen wahr und seine persönliche Sicherheit ist mit der der Ladung verknüpft.

Terminal

Welche Gefahren

Als potentielle terroristische oder kriminellen Gefahren im Terminalbereich können genannt werden:

- Hinzufügen oder Abziehen von Fahrzeugen und Ladeeinheiten
- Manipulationen, Hinzufügen oder Stehlen von Teilen der Ladung aus Behältern oder Fahrzeugen

Zur Vermeidung dieser Vorgänge sind effiziente Zugangskontrollen für Fahrzeuge, Ladeeinheiten und Personen angezeigt.

Zugangskontrolle Fahrzeuge, Ladeeinheiten

Straßenseitiger Zugang

An den Straßenein- und -ausfahrten der Terminals sollte eine effiziente Kontrolle erfolgen. Bei größeren Terminals sind Check-in Gates üblich. Es sollten Sicherheitseinrichtungen vorhanden sein, die ein Umgehen der Zugänge mit Straßenfahrzeugen erschweren oder unmöglich machen. (Zäune, Gräben, unbefestigtes bzw. nicht befahrbares Land, geeignete Beleuchtung, Alarmanlagen, Videoüberwachung usw.)

Dort wo die Installation von Ein- und Ausfahrtstoren nicht mittelfristig zu realisieren ist, könnten die Zufahrten als Empfehlung außerhalb der Öffnungszeiten mit abgestellten Fahrzeugen oder Ladeeinheiten zusätzlich blockiert werden.

Identifizierung von Fahrzeugen

Fahrzeuge und Ladeeinheiten müssen an der straßenseitigen Zufahrt eindeutig identifiziert werden, wobei Fahrername und Kraftfahrzeugkennzeichen dokumentiert werden. Es ist zu empfehlen, dass in der Regel nur vorgebuchte Sendungen von bekannten Kunden angenommen werden und der Fahrer eine Buchungs- oder Referenznummer vorlegt, die mit der vom KV-Operateur übereinstimmen muss. Ist diese Übereinstimmung gegeben, darf das Fahrzeug in den Terminalbereich einfahren um eine Ladeeinheit zu anzuliefern. Anderenfalls sind besondere Kontrollen zur Legitimität erforderlich. Für Abholungen werden lückenlose Ausfahrtkontrollen vorgenommen, die die Übereinstimmung der angeforderten Ladeeinheit mit der tatsächlich übergebenen Einheit sicherstellen.

Identifizierung von Ladeeinheiten

Alle intermodalen Ladeeinheiten sollten eine eindeutige Identifizierungsnummer tragen. Dies ist in der Regel für ISO-Container die weltweit gebräuchliche BIC Nummer und für Wechselbehälter und kranbare Sattelaufleger die Kodifizierungsnummer, für letztere ebenfalls das Kraftfahrzeug-Kennzeichen.

Wenn Ladeeinheiten zurückgewiesen werden, wird als mittelfristige Maßnahme vorgeschlagen, ein Informations-/Warnsystem zu errichten. Wenn Zweifel an der Verkehrssicherheit der Ladeeinheit bestehen, wird der Kunde informiert, und die Ladeeinheit für den Bahntransport gesperrt, bis die Mängel behoben sind.

Wenn die Ladung für den Schienenverkehr ungenügend gesichert ist, wird der Kunde informiert, der Maßnahmen zur Ladungssicherung ergreifen muss. In der Regel bedeutet das auch auf der Straße eine Gefährdung. Wenn die Annahme der Ladeeinheit verweigert wird, sollte man prüfen, inwieweit Terminals oder KV-Operateure derselben Region verständigt werden könnten, um die Auflieferung an einem Nachbarterminal zu vermeiden.

Nicht eindeutig identifizierbare und vom Versender nicht vorgebuchte oder sonst bestätigte Ladeeinheiten sollten nicht in den Terminalbereich eingelassen werden.

Schienenseitiger Zugang

Das schienenseitige Hinzufügen oder Abziehen von Ladeeinheiten erfordert besondere Kenntnisse des Schienenverkehrs und in der Regel ein Zusammenwirken von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiber. Manipulationen sind äußerst unwahrscheinlich. Es sollten aber Vorkehrungen getroffen werden, dass alle in ein Terminal hereinkommenden und abgehenden Waggons- und Ladeeinheiten erfasst und registriert werden. Ein Abgleich mit vorgemeldeten Daten erlaubt eine effiziente Kontrolle.

Zugangskontrolle Personen

Alle Personen, die auf einem Terminal ein- oder ausgehen/fahren sollten einer geeigneten Kontrolle unterzogen werden. Das betrifft:

- Personal des Terminalbetreibers, der Agenturen der KV-Operateure und Bedienstete der Eisenbahnen.
- LKW-Fahrer die Ladeeinheiten bringen oder abholen.
- Andere Dienstleister.
- Es sollten soweit möglich Vorkehrungen getroffen werden, dass sich keine Personen unkontrolliert den Installationen, Fahrzeugen und Ladeeinheiten nähern können.

Da die Terminals von ihrer Größe, Lage und den behandelten Gütern (Gefahrgüter ja oder nein) völlig unterschiedliche Ausgangssituationen ausweisen, sollte ein Sicherheitsplan die getroffenen Maßnahmen beschreiben.

Eventuell können Sperrbereiche, in denen besonders gefährdete Einheiten gelagert werden, eingerichtet werden, für die besondere Zugangskontrollen erfolgen. Die Terminalmitarbeiter werden mittels Schulungen für alle Sicherheitsbelange sensibilisiert, darunter auch um auf Personen zu achten, die sich unberechtigt auf dem Gelände aufhalten.

Transportinformation

In der kombinierten Transportkette arbeiten verschiedene Akteure zusammen. Die vertraglichen Beziehungen sollten die Verantwortungsbereiche der Akteure auch im Hinblick auf Sicherheit und Kontrollen von Sicherheitsmaßnahmen klar regeln.

Dokumentation

Der Verantwortungs- und Haftungsübergang, sowie die erfolgten Kontrollen sollten durch Dokumente festgehalten werden. Wo möglich sollte der Informationsaustausch elektronisch erfolgen. Die Akteure sind gehalten, die Austauschformate zu harmonisieren.

Laufüberwachung (Tracking und Tracing)

Der Status von Ladeeinheiten und Fahrzeugen wird im Kombinierten Verkehr vom Zeitpunkt der Buchung bis zur Abholung nach Transportende kontinuierlich mit Hilfe von EDV-Systemen dokumentiert. Den Kunden vieler Operateure stehen darüber hinaus passwortgeschützte Internet-Plattformen zur Verfügung, die es ihnen ermöglichen zeitnah lückenlose Informationen zu erhalten. Diese Statusinformationen dokumentieren jeden Übergang von einem Beteiligten auf den nächsten. Den KV-Operateuren wiederum stehen Informationssysteme der Bahnen zur Verfügung, die auf manuellen und automatischen Unterwegsmeldungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen basieren. Um keine unnötige Datenflut zu erzeugen, ziehen es die Akteure in der Regel vor nur dort Informationen zu generieren, wo relevante Abweichungen von Sollwerten vorliegen.

Moderne Technologien, GPS

Die Verwendung moderner Technologien stellt keinen Wert an sich dar. In der Praxis hat sich der Grundsatz KIS (keep it simple) bewährt. Einfache und billige Lösungen dort verwenden, wo diese ausreichend sind. Selbstverständlich ist es Aufgabe eines jeden Firmenmanagements sich regelmäßig über neue Entwicklungen und Technologien zu informieren. Bisher hat sich herausgestellt, dass eine laufende GPS Kontrolle aller Fahrzeuge oder Ladeeinheiten überflüssig ist. Gerade im Kombinierten Verkehr auf der Schiene reicht es meist aus, die Standorte der Züge sowie deren Komposition zu kennen. Lokführer und Betriebsleiter der Schieneninfrastruktur stehen in Kommunikation, so dass auch ohne GPS in der Regel eine hinreichende Überwachung gegeben ist. Besondere Verkehre, wie temperaturgeführte Ladeeinheiten, verlangen dagegen manchmal die Überwachung spezieller Parameter.

Gerade die Kunden (Speditionen und Logistikunternehmen) wünschen keine Datenflut, sondern möchten nur bei Unregelmäßigkeiten informiert werden. Analog dürfte eine ständige Information der Behörden keine erhöhte Sicherheit bringen. In Zusammenarbeit mit Sicherheitsbehörden könnten aber Schnittstellen definiert werden, wie in konkreten Fällen, z.B. bei einem Unfall oder einem begründeten Verdacht, der eine bestimmte Ladeeinheit betrifft, schnell die notwendigen Informationen über Standort und soweit vorhanden (z.B. im Falle eines Gefahrguttransportes) Informationen über die transportierte Ware zur Verfügung gestellt werden können.

Sicherheitspläne, Gefahrenbeauftragter

Die Aufstellung von Sicherheitsplänen für bestimmte Bereiche, z.B. für Terminals ist für die Sicherheit förderlich. Die getroffenen Sicherheitsmaßnahmen und Schulungen von sowie Übungen mit Mitarbeitern sollten von Sicherheitsbeauftragten überwacht werden. Für Gefahrguttransporte gelten die Vorschriften von RID und ADR, die ohnehin solche Maßnahmen vorsehen und näher definieren.

Besondere Aspekte von Gefahrgut

Im Straßenverkehr wie im Kombinierten Verkehr laufen Gefahrguttransporte im normalen Verkehr mit. Es sprechen eine Reihe von Gründen dafür, dies auch so zu belassen, da eine Massierung von Gefahrgütern in speziellen Zügen oder Terminals der Sicherheit nicht förderlich ist. Insgesamt ist davon auszugehen, dass der Transport von Gefahrgut auf der Schiene aufgrund der besseren Überwachung viel sicherer ist als auf der Straße.

In der Praxis zeigen regionale Behörden oft die Tendenz für Umschlagbahnhöfe mehr und mehr Vorkehrungen zu verlangen, um deren Sicherheit weiter zu erhöhen, während man sich im dezentralisierten Straßenverkehr mit weit weniger Maßnahmen zufrieden gibt. Hier muss vor einer Wettbewerbsverzerrung gewarnt werden, die dazu noch auf Kosten der Gesamtsicherheit geht, da Rückverlagerungen auf die Straße befürchtet werden müssen, was im Sinne der Transportsicherheit kontraproduktiv ist.

Wenn man vom Verkehrsträger Schiene, der ohnehin schon recht sicher ist, noch weitere Sicherheitsmaßnahmen verlangt, müssen die entsprechenden Mittel von der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden.

Ladeeinheiten

Es kann zur Erhöhung der Sicherheit beitragen, Ladeeinheiten zu verschließen oder mit Einrichtungen auszustatten, die ein unbefugtes Öffnen anzeigen. Für Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger gibt es Einrichtungen und Plomben, die bisher vor allem für Zollzwecke benutzt wurden. (TIR Versiegelung)

Solche Hilfsmittel können dort vorteilhaft sein, wo Ladeeinheiten längere Zeit lagern oder abgestellt werden. Sie erübrigen sich aber dort, wo ein kontinuierlicher Verkehrsfluss vorliegt.

Die verschiedenen Behälter haben einen völlig unterschiedlichen Anwendungsbereich. ISO-Container haben auf ihrer Reise viel längere Zwischenlagerzeiten und müssen daher eher gegen unbefugtes Öffnen gesichert werden als die im kontinentalen Kombinierten Verkehr Schiene-Straße verwendeten Wechselbehälter, die meist direkt vom LKW zum Waggon ohne Zwischenlagerung umgeschlagen werden.

Auf alle Fälle muss davor gewarnt werden, Sicherheitsgründe zum Anlass zu nehmen, bestimmte Ladeeinheiten zu bevorzugen.

Feste Container lassen sich leichter verschließen und schwerer öffnen als die Wechselbehälter oder Sattelaufleger mit Plane und Spriegel. Aber für die Verkehrssicherheit muss ebenfalls bedacht werden, dass Schäden aufgrund mangelhafter Ladungssicherung im Straßenverkehr und Kombinierten Verkehr ein ständiges Problem sind. Häufigere Kontrollen, die Verkehrssicherheit erhöhen, wären erforderlich. Sie erfordern aber ein leichtes Öffnen der Ladeeinheiten.

Es gibt keine Indikationen dafür, dass bestimmte Ladeeinheiten (Wechselbehälter, Container oder Sattelaufleger) unterschiedliche Sicherheitsrisiken aufweisen.

Anforderungen an die verschiedenen Partner

Eisenbahnunternehmen: Schienenhauptlauf

Interoperabilität verwirklichen

Die Erfahrungen der UIRR-Gesellschaften mit illegalen Einwanderern nach Großbritannien haben gezeigt, dass während des Schienenverkehrs vor allem dort Manipulationen an Ladeeinheiten vorgenommen werden können (in diesem Fall eindringen von Personen), wo Züge regelmäßig anhalten: an Grenzen, dort wo Lokomotivwechsel vorgenommen werden usw. Die mittelfristig beste Maßnahme, um solche Manipulationen zu verhindern ist, den Verkehr fließender zu gestalten, vor allem durch Förderung der Interoperabilität. Die Verringerung der Anzahl der unterschiedlichen Signal- und Stromsysteme in Europa und die Verwendung von Mehrstrom- oder Diesellokomotiven kann hier deutliche Verbesserungen bringen.

Auf diese Weise lassen sich die Punkte wo Züge, Waggons und Ladeeinheiten stehen, auf wenige reduzieren, im Idealfall auf das Abgangs- und Empfangsterminal wo ohnehin besondere Sicherheitsmaßnahmen getroffen werden.

Flexibilität erhöhen

Der Schienenverkehr ist komplizierter und viel mehr geregelt als der Straßenverkehr. Deshalb sind bestimmte Gefahren geringer einzuschätzen, z.B. die Möglichkeiten der Entführung einer Lokomotive oder eines Zuges. Auf der anderen Seite sind spurgebundene Verkehrsmittel bei Störungen unflexibler. Das zeigte sich bereits mehrfach bei Naturereignissen. Erdbeben auf dem Gotthard haben vor zwei Jahren tagelang die Verkehre blockiert und zu monatelangen Problemen im Alpen transit geführt. Generell sollte daher vermehrt auf Flexibilität gesetzt werden. Bevor Strecken stillgelegt oder Weichen abgebaut werden, sollte genau untersucht werden, dass dadurch nicht die Störanfälligkeit erhöht wird.

Das gleiche gilt generell für alle baulichen, technischen und betrieblichen Maßnahmen, bei denen die Frage nach Kosten und Nutzen von „Zentralisierung oder Dezentralisierung“ in Zukunft unter erhöhter Einbeziehung von Sicherheitsaspekten vielleicht anders beurteilt werden könnte als bisher. Dort, wo man weiter auf zentrale Lösungen setzt, werden erhöhte Vorkehrungen für Backup Lösungen im Störfall nötig sein.

Spediteur/Logistikunternehmen: Straßenvor- und nachlauf

Alle Ladeeinheiten im Kombinierten Verkehr fahren zumindest einen Teil der Strecke auf der Straße. Sie unterliegen dort den gleichen Gefahren und es sollten die gleichen Sicherheitsanforderungen gestellt werden, wie an alle anderen Straßentransporte. Aufgrund der Übergabe an die Schiene unterliegen die Transporte in der Regel zusätzlichen Kontrollen und Dokumentationen an den Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern.

Verlader

Dem Verlader kommt eine besondere Verantwortung für die Beladung und richtige Deklaration zu. Alle weiteren Akteure in der Transportkette müssen auf die fachgerechte Tätigkeit und sorgfältige Deklaration vertrauen und haben nur beschränkte Kontrollmöglichkeiten des Inhalts der geschlossenen Ladeeinheiten. Diese würden durch den Einsatz von Hochsicherheitssiegeln nochmals drastisch reduziert.

Behörden

Die Regierungen und die für Sicherheit verantwortlichen Behörden müssen jedoch auch ihren Teil tun, um die Partner der Transportkette bei ihren Sicherheitsbemühungen zu unterstützen. Im Kombinierten Verkehr fühlten sich die UIRR und ihre Mitgliedsgesellschaften im Stich gelassen, als in erster Linie Großbritannien und Frankreich, aber auch die EU und ihre anderen Mitgliedsstaaten ihre unterschiedlichen Auffassungen in der Einwanderungspolitik vor zwei Jahren auf dem Rücken des Kombinierten Verkehrs austrugen.

Dies führte zu einer schweren Wettbewerbsverzerrung zwischen den Verkehrsträgern und der KV durch den Ärmelkanaltunnel kam schließlich fast ganz zum Erliegen. Das britische UIRR Mitglied, wie auch anderen Operateure mussten Konkurs anmelden, weitere Operateure erlitten schwere finanzielle Verluste. Der Kombinierte Verkehr von und nach Großbritannien hat sich bis heute nicht davon erholt.

Gerade beim Thema Sicherheit muss es eine öffentlich – private Partnerschaft geben, bei der die Verantwortungen jedes Akteurs sowie die Schnittstellen definiert werden, um sich gemeinsam der Herausforderung „optimale Sicherheit“ zu stellen.

Anlage

Zur UIRR

Die UIRR, gegründet 1970, ist der europäische Dachverband der Gesellschaften des Kombinierten Verkehrs mit Sitz in Brüssel.

Sie vertritt die Operateure aus zur Zeit 19 europäischen Staaten, die ihrerseits Tausende von Transportunternehmen als Gesellschafter repräsentieren. Die meisten UIRR-Vollmitglieder wurden von Straßentransporturen und Spediteuren gegründet. Als Privatunternehmen müssen sie bestrebt sein Gewinne zu erzielen, die sie allerdings sofort in die Verbesserung von Serviceleistungen, von Preisen und in neue und hochmoderne Ausrüstungen reinvestieren, um für ihre Kunden kombinierte Verkehre so günstig wie möglich zu organisieren.

Folgende Operateure sind Mitglied der UIRR (Stand: September 2004):

Vollmitglieder

ADRIA KOMBI	Slowenien	KOMBI DAN	Dänemark
ALPE ADRIA	Italien	HUPAC SA	Schweiz
BOHEMIAKOMBI	Tschechien	HUPAC NV	Niederlande
CEMAT	Italien	KOMBIVERKEHR	Deutschland
CNC	Frankreich	NOVATRANS	Frankreich
COMBIBERIA	Spanien	ÖKOMBI	Österreich
CONLINER	Niederlande	RALPIN	Schweiz
CROKOMBI	Kroatien	ROCOMBI	Rumänien
HUNGAROKOMBI	Ungarn	TRW	Belgien

Assoziierte Mitglieder

EUROTUNNEL	Frankreich
------------	------------



UIRR scrl

31 rue Montoyer bte 11 B – 1000 Bruxelles
Tel.: (+32) 02/548 78 90 Fax: (+32) 02/512 63 93
E-Mail: headoffice.brussels@uirr.com
Internet: www.uirr.com