

Neuer Code für KV-Behälter

Mitte 2014 müssen Ladeeinheiten neuen Eigentümerschlüssel aufweisen



Der Ilu-Code und seine Bestandteile: Eigentümerschlüssel (DSVA), Registriernummer (910059) und Prüfziffer (7).

FOTO: UIRR

Die Zeit läuft: Es dauert noch ein- einhalb Jahre, bis Ladeeinheiten im Kombinierten Verkehr (KV) mit Intermodal-Loading-Units (Ilu)-Codes ausgezeichnet sein müssen. Dann werden Operateure und Bahnen nur noch entsprechend markierte Einheiten akzeptieren. Beim zuständigen Verband wächst die Sorge, dass Kunden das Thema nicht ernst genug nehmen.

von Werner Balsen

Die Leute müssen begreifen, dass sie sich bereits in diesem Jahr um die Ilu-Eigentümerschlüssel kümmern müssen“, betont Martin Burkhardt, der Generaldi-

rektor der internationalen Kombi- vereinigung UIRR. Denn vom 1. Juli 2014 an akzeptieren die in der UIRR organisierten KV-Firmen und die im internationalen Eisenbahnverband UIC zusammengeschlossenen Bahnen nur noch Ladeeinheiten, die mit Ilu-Codes versehen sind - oder Bic-Codes für Container. Burkhardt sorgt sich: „Die Firmenmanager haben ihre Einheiten ja nicht ständig auf dem Betriebshof zur Verfügung, weil die oft lange unterwegs sind.“

Seit mehr als eineinhalb Jahren ist die UIRR bemüht, Transportfirmen von den Vorteilen der Kennzeichnung zu überzeugen. „Wir wollen ihnen zeigen, dass ihre Rationalisierungsgewinne bedeutend sind.“

„Ich verstehe, dass mancher ganz sicher gehen will, ob er alles verstanden hat, bevor er seine Flotte von Ladeeinheiten entsprechend kennzeichnet.“

Martin Burkhardt, UIRR-Generaldirektor

Der Ilu-Code hat in der Tat Vorteile: Die diversen an den Transport- und Logistikketten beteiligten Abteilungen brauchen bei ihrer Kommunikation nicht jedes Mal Firmennamen, Anschrift, Telefon- und Faxnummer sowie E-Mail-Adresse zu übertragen, sondern können sich

auf einen Kurzcode beschränken. Er ist mit einer für alle Akteure zugänglichen Datenbank verbunden, in der wiederum alle erforderlichen Details niedergelegt sind. Das spart Zeit bei der Dateneingabe.

Darüber hinaus enthält jeder Code eine Prüfziffer. Durch sie werden Fehleingaben sofort ermittelt. Das Vermeiden der Fehler hilft Zeit und Geld sparen. „Es kann teuer werden, wenn etwa ein LKW am Terminal eine Ladeeinheit abholen möchte, die dort niemand identifizieren kann“, erläutert Burkhardt. Teurer jedenfalls als der finanzielle Aufwand, der mit der Registrierung eines Eigentümerschlüssels pro Firma und der Markierung der Ladeeinheiten verbunden ist. 250 EUR berechnet die UIRR, die mit Vergabe und Verwaltung betraut ist, dafür. Alle zwei Jahre sind 100 EUR Erneuerungsgebühr fällig.

Dennoch räumt Burkhardt bei allen Vorteilen der Standardisierung ein, „dass die Einführung in der Anfangsphase mit Mehrarbeit verbunden ist und die Vorteile vielleicht erst eintreten, wenn das neue System von der überwiegenden Zahl der Marktteilnehmer angewandt wird“.

Deshalb freut sich der UIRR-Generaldirektor, dass die EU-Kommission die Informationskampagne über die Ilu-Codes mit Mitteln aus ihrem Marco-Polo-Programm fördert. Das Fachprogramm trägt den Namen „Destiny“ (Deployment of Standards for Intermodal Efficiency). Es dient generell dazu, Effektivität zu steigern, „indem eine unnötige Vielfalt von Varianten durch gemeinsam vereinbarte Produkte und Verfahren reduziert wird“.

www.ilu-code.eu