

Kombi-Verkehr

EIN SPECIAL DER INTERNATIONALEN WOCHENZEITUNG VERKEHR

Seite 1A

www.verkehr.co.at

9. August 2013 | Nr. 32-34



Mit NEWS mehr
Cargo auf das Wasser
Forschungsprojekt lotet Kombi-
Optionen für Binnenschifffahrt aus

SEITE 3A



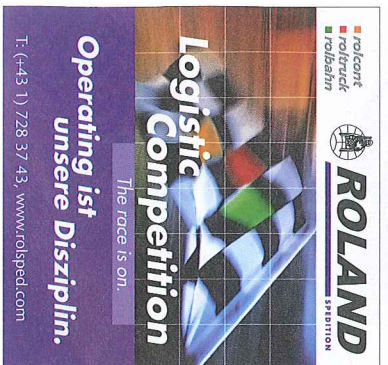
Kombiverkehr setzt auf
transparente Züge
Mit durchgehender Zugverfolgung
mehr Service für die Kombi-Kunden

SEITE 5A



„Go multimodal“ mit
Gomultimodal
Gerhard Oswald und Wolfgang
Osond profilieren sich als Berater

SEITE 6A



Operating ist
unsere Disziplin.

The race is on
T. (+43 1) 728 37 43, www.rolsped.com

AKTUELL

EU kritisiert Marco-Polo-Programm als unwirksam

Der Europäische Rechnungshof hat EU-Programme zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene als unwirksam kritisiert. Die dafür vorgesehenen Marco-Polo-Programme sollten eingestellt werden, lautet die Forderung. „Vereinfacht gesagt waren die Programme unwirksam, da die gesetzten Ziele nicht erreicht wurden, im Hinblick auf die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf andere Verkehrsträger nur wenig bewirkt wurde und Daten fehlten, um das Erreichen der politischen Zielsetzungen zu bewerten“, verläutert seitens des EU-Rechnungshofs. Seit dem Jahr 2003 werden durch die Marco-Polo-Programme I und II Güterverkehrsprojekte finanziert, mit denen Güterverkehr von der Straße auf die Schiene, die Binnenschifffahrt und den Kurzstreckensewerkehr verlagert wird. Bei der Prüfung des Rechnungshofes habe man festgestellt, dass nicht genügend relevante Projektvorschläge eingebracht wurden, weil Unternehmen durch die Marktsituation und die Programmbedingungen davon abgehalten wurden, die Regelung zu nutzen.

CCG feierte zehnjähriges Bestehen
Der Cargo Terminal Graz (CCG) feierte Ende Juni sein 10-Jahre-Jubiläum. Die Bilanz des Betreibers fällt positiv aus. Seit 2010 zeichnen die Steiermärkischen Landesbahnen (STLB) bahnsseitig für den gesamten Terminalbetrieb verantwortlich. Rund hundertverantwortlich TEU werden im CCG pro Jahr umgeschlagen. Für die Zukunft will man sich verstärkt auf internationale Ganzgüterverkehr konzentrieren und die Drehscheibenfunktion ausbauen.

„Maße und Gewichte“ im Kombinierten Verkehr sind heiß umstritten

Die EU-Kommission schlägt eine Änderung der Richtlinie 96/53/EG zu den Maßen und Gewichten im grenzüberschreitenden Straßenverkehr vor. Dieses Thema sei für den Kombinierten Verkehr wichtig, betont Martin Burkhardt, Generaldirektor der UIRR, in einer aktuellen Analyse für *Verkehr*.

VON M. BURKHARDT/U. MÜLLER

Das Thema sei deshalb so wichtig, weil die Kompatibilität der Straßenzüge und der auf ihnen beförderten Ladeeinheiten mit dem Schienenverkehr erhalten bleiben muss, argumentiert Martin Burkhardt, Generaldirektor der UIRR. Denn eines der grundsätzlichen im EU-Verkehrsweißbuch formulierten Ziele ist die Verlagerung eines großen Teils des Straßengüterverkehrs auf alternative Verkehrsmittel, in erster Linie die Schiene. Wer die Diskussion um Maße und Gewichte Anfang der neunziger Jahre miterlebt hat, erinnert sich, dass diese äußerst schwierig war und nach jahrelangen Streitigkeiten zwischen Verbänden, Kommission und Mitgliedsstaaten in der zitierten Richtlinie 96/53 endete, die eine Erhöhung der Maße und Gewichte mit sich brachte. Damals waren sich alle Parteien einig: Nachdem endlich ein Kompromiss gefunden war, sollte dieses Thema am besten nie wieder angertührt werden.

Widersprüchliche Interessen

17 Jahre später macht eine inzwischen neue Generation von Kommissionsbeamten die Erfahrung, dass dieses Thema nicht einfacher geworden ist. Denn es müs-

sen viele zum Teil widersprüchliche Interessen unter einen Hut gebracht werden:

- Verlager haben ein Interesse an billigeren Transporten, d.h. einer Ausweitung der Maße und Gewichte.
- Straßentransporture haben daran nur bedingt ein Interesse, denn sie müssten ihre Flotten umstellen, um am Ende zum gleichen Preis mehr zu befördern, mit erhöhtem Stress für die Fahrer.
- Straßeninfrastruktur: Straßen- und Brückenabnutzung steigen überproportional mit Fahrzeuggewicht und Achslast und damit steigen die Unterhaltungskosten.
- Verkehrssicherheit: Auf der Straße begegnen leichte Pkw, Fahrradfahrer und Fußgänger schweren Nutzfahrzeugen. Je größer die Gewichtsumterschiede sind und je länger die Nutzfahrzeuge, desto gefährlicher wird es.
- Im Kombinierten Verkehr sind stabile Maße und Gewichte notwendig, damit die verschiedenen Akteure Investitionsstabilität haben, denn Waggons und Terminals haben lange Amortisationszeiten.
- Energieeinsparung und Umwelt: Längere (mit aerodynamischen Luftleitblechen ausgestattete) und schwerere Fahrzeuge senken zwar tenden-

ziell den Verbrauch pro tkm, riskieren aber eine Minderverlagerung auf den Kombinierten Verkehr, der mit 30% bei Energieeinsparung und 75% CO₂-Reduktion die bei weitem wirkungsvollste Umweltmaßnahme bei einer erheblichen Erhöhung der Sicherheit darstellt.

Beispiel: Fahrzeuglänge

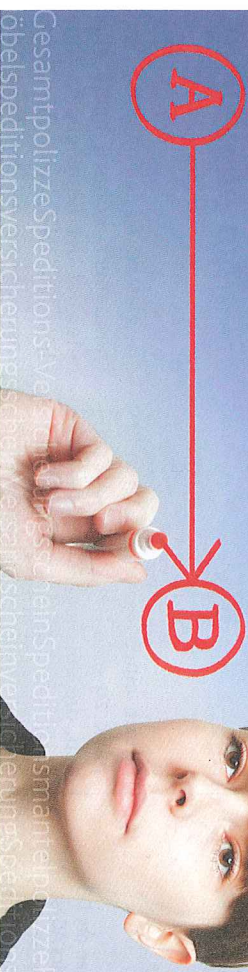
Nach öffentlichen Meinungsfragen und Anhörung aller interessierten Verbände und UIRR-Mitgliedsstaaten ist die EU-Kommission bereits von ursprünglichen Vorstellungen zur generellen Zulassung von überlangen Fahrzeugen (+/-25 m) abgerückt, schlägt aber leider immer noch vor, solche Fahrzeuge grenzüberschreitend zwischen Mitgliedsstaaten zuzulassen, die diese Fahrzeuge national erlauben. Bei konstanter Ladelänge wird eine Erhöhung der Maße vorgeschlagen, indem aerodynamische Zusätze von bis zu zwei Metern am Fahrzeugheck und bis zu einem Meter vorne in Aussicht gestellt werden, soweit sie verkehrssicher und kompatibel zum



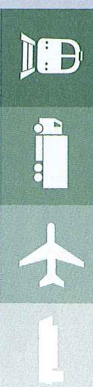
Martin Burkhardt, Generaldirektor der International Union for Road-Rail Combined Transport (UIRR)

Kombinierten Verkehr sind. Man muss keine langen Studien anstellen, um zu sehen, dass diese Punkte nicht ohne Weiteres vereinbar sind. Zwei Meter lange Luftleitbleche passen sicherlich nicht auf KV-Waggons und es dürfte auch höchst fraglich sein, ob solche Fahrzeuge, vor allem wenn sie leer fahren, bei heftigen Seitenwinden auf der Straße noch verkehrssicher sind.

► FORTSETZUNG AUF SEITE 2A



www.fiala.at



Sie bewegen, wir versichern.



Stroßgasse 45/3, A-1030 Wien
T. +43 (1) 533 66 17-0, M. office@fiala.at

GesamtpolizeiSpeditionen: V...
S...
Sch...
G...
sicherer aus Überzeugung
Ein Vergleich mit Vorteilen

rischen BLS Cargo sollen ab 2014 Shuttlezüge von der Ostsee über die Gotthard-Route im Alpen transit verkehren. Vorbereitende Profil-Messfahrten wiesen nach, dass Cargobeamer das ein-zige System im kombinierten Verkehr ist, das mit einem vier Meter hohen, nicht kranbaren Standard-Sattelauflieger die

senheit des Zuges bereits vorgege-ben werden, der Umschlag auf die Schiene ist danach konventio-nell per Kran oder in automati-sierten innovativen Umschlagan-lagen parallel ohne Krantechnik möglich. Lkw und Züge müssen nicht aufeinander warten. In den automatisierten Terminals nimmt der gesamte Umschlagprozess

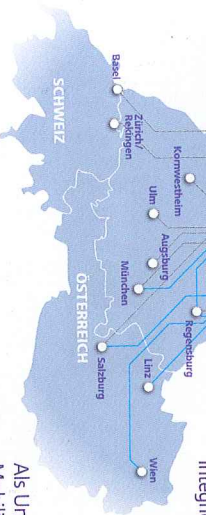


TFGG
TRANSPRACHT
Immer eine Spur besser.

» Das europäische Netzwerk

Mit dem Albatros-Express verbindet TFG die Deutschen Nordseehäfen mit den Ländern Deutschland, Österreich und Schweiz.

Und das mit einem attraktiven Produktportfolio und integrierten Serviceleistungen.



Als Unternehmen der DB Mobility Logistics AG ist TFG Transfracht der leistungsfähigste Operateur im europäischen Seehafeninterlandverkehr.

www.transfracht.com



gobeamer seine Vorzüge hervor-zuheben: CO₂-Emissionen wür-den durch den Cargobeamer um bis zu 60 Prozent reduziert, heißt es dazu. Insgesamt senkt jeder

führender Gesellschafter der Spe-dition Duvenbeck, unterstreicht die Vorteile des Systems für Lo-gistiker: „Mit dem Cargobeamer

marum markiert der Cargobea-mer einen Durchbruch für mehr Wirtschaftlichkeit und Umwelt-freundlichkeit im Güterverkehr.

ANALYSE

„Maße und Gewichte“ sind heiß umstritten

Die EU-Kommission schlägt eine Änderung der Richtlinie 96/53/EG zu den Maßen und Gewichten im grenzüberschreitenden Straßenverkehr vor.

» FORTSETZUNG VON SEITE 1A

Arbeitsgruppe wurde einberufen

Die Kommission hat eine Arbeitsgruppe einberufen, die praktische Kriterien definieren soll, die allen diesen Kriterien genügen.

Selbst wenn man einklappbare oder demontierbare Luftfleible-che zulässt, besteht die Gefahr,

schlag einen Freibrief zu geben, ohne zu wissen welche Maße am Ende dabei herauskommen.

Unumstrittene Maßnahmen vorgeschlagen

Aber der Kommissionsvorschlag enthält auch einige unumstrittene Maßnahmen. Das ist einmal die moderate Erhöhung der Fahrzeuglängen zur Beförderung von 45-Fuß-Behältern. Diese haben

von Übergewicht, mit abgestuftem Bußgeldkatalog bei Überschreitungen. Bei den Maßen ist es allerdings zu lasch, wenn auch hier nur Bußgelder bei Überschreitungen vorgeschlagen werden.

Die Fahrzeugproduktion ist auf den Millimeter genau und Überschreitungen sollten gar nicht toleriert werden.

Auf der Schiene gibt es auch

» Die Kompatibilität der Straßenfahrzeuge und der auf ihnen beförderten Ladeeinheiten mit dem Schienenverkehr muss erhalten bleiben. «

damit einen gespaltenen Fuhrpark zu schaffen, mit Fahrzeugen, die nur noch auf der Straße verkehren, da das Abmontieren oder Einklappen zu umständlich ist, und Fahrzeugen und Ladeeinheiten, die auch für andere Verkehrsträger kompatibel bleiben. Auf alle Fälle wird es einigen Mitgliedsstaaten schwer fallen, der Kommission mit der Zustimmung zu ihrem Änderungsvor-

die gleiche Ladellänge wie Sattelanhänger, können heute aber aufgrund der bestehenden kompakteren Definition der Ladellänge, die sie an den Ecken um wenige cm überschreiten, nur mit abgerundeten, patentierten Ecken beschlügen oder mit Sondergenehmigung gefahren werden.

Null-Toleranz, denn jede Überschreitung der Maße gefährdet die Verkehrssicherheit. Während die Kommission die Länge und Breite erwähnt, hat sie die Höhe komplett vergessen. Die Kommission hat sich mit ihren Vorschlägen auf ein schwieriges Terrain gewagt, und es bleibt zu hoffen, dass Europaparlament und Mitgliedstaaten konsequent auf KV-Kompatibilität achten.