



Intermodale Ladeeinheiten

INTEROPERABILITÄT FÖRDERN, NICHT ERZWINGEN!

Der Richtlinienentwurf

Als die EU-Kommission im März 2002 ihr Konsultationspapier und im April 2003 ihren ersten Vorschlag KOM(2003)155 für eine Richtlinie über intermodale Ladeeinheiten herausbrachte, hat die Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR) das vorsichtig kritisch unterstützt.

Es erschien logisch und der Sicherheit förderlich, alle Ladeeinheiten zukünftig einer regelmäßigen Inspektion zu unterziehen. Die UIRR hat sich aber dafür eingesetzt, keine häufigeren und strengeren Kontrollen durchzuführen als in der weltweit gültigen Sicherheitsvereinbarung CSC für Container vorgesehen sind. Das Europaparlament hat sich dieser Auffassung angeschlossen.



Wechselbehälter (von unten kranbar)

Der zweite Teil der Richtlinie sah vor, einen „Eurocontainer“ zu normen, praktisch einen Container mit den Maßen der weit verbreiteten Wechselbehälter. Die CEN, in der Industrie und EU-Mitgliedsstaaten vertreten sind, war ohnehin gerade dabei, solche Behälter zu normen. Die UIRR hat jedoch keine Illusionen in die Wirkung einer solchen Normung und schrieb schon in ihrer Stellungnahme

zum Konsultationspapier: Es wäre sicherlich eine bestechende Lösung, mit nur wenigen verschiedenen Ladeeinheiten eine größere Interoperabilität zu erreichen. Der eingeschlagene Weg, eine Normung für stapelbare Wechselbehälter zu Ende zu führen, könnte zu einer Verringerung der Behältervielfalt im Bereich der sogenannten Binnencontainer führen. Dennoch glauben die UIRR Gesellschaften, dass die Intermodalität dadurch in der Praxis nur einen kleinen Schritt vorankommen wird. Der Markt ist frei, Normen anzunehmen oder nicht. Bisherige Erfahrungen lassen den Rückschluss zu, dass stapelbare Wechselbehälter sich vermutlich nur in einem kleinen Marktsegment durchsetzen werden.

Die Intermodalität erzwingen?

Womit aber bisher Keiner gerechnet hat: die EU-Kommission scheint inzwischen eine Harmonisierung erzwingen zu wollen! Schon im Vorschlag für eine Richtlinie vom April 2003 wird in Anhang I für alle intermodalen Ladeeinheiten gefordert: „Ermöglichung einer effizienten Handhabung, u.a. mit auf den Umschlag von ISO Containern ausgelegtem Gerät.“ Streng interpretiert hätte das als Forderung nach Top-Lift ausgelegt werden können, was in letzter Konsequenz das Verbot des Baus von Wechselbehältern bedeutet hätte.

Die UIRR hat die Kommission darauf hingewiesen, dass die Wechselbehälter die am meisten verbreitete und wirtschaftlich effizienteste intermodale Ladeeinheit darstellen und alle genormten Wechselbehälter effizient umgeschlagen werden können, da sie über Greifkanten für den Kranumschlag verfügen.

Die EU-Kommission signalisierte Verständnis und das Europaparlament schlug eine Textänderung vor, die eine solche Fehlinterpretation ausgeschlossen hätte.

In ihrem zweiten Vorschlag für eine Richtlinie KOM(2004)361 verkehrt die EU-Kommission diese



Sattelaufleger (von unten kranbar)

Änderungen im Anhang I in ihr Gegenteil! EP Vorschlag: „Ermöglichung einer effizienten Handhabung von Containern (ISO Serie 1) und stapelbaren und nicht stapelbaren Wechselbehältern unter Berücksichtigung der Umschlageffizienz“. Die EU-Kommission lässt nun die unterstrichenen Worte wegfallen und fügt weiter oben in den Anforderungen für **alle** Ladeeinheiten noch ein: „... und tragen den bestehenden einschlägigen ISO-Normen angemessen Rechnung.“



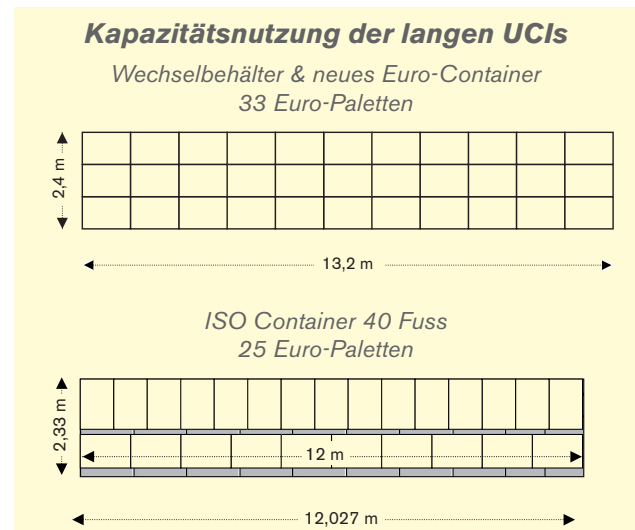
Container (von oben kranbar)

Kann das wiederum ein Irrtum oder eine Nachlässigkeit sein oder ist das ein klares Zeichen, dass die EU-Kommission auf dem Weg ist eine Interoperabilität erzwingen zu wollen, indem über kurz oder lang ein Top-Lift von allen Ladeeinheiten gefordert wird, was nichts anderes bedeutet als das Verbot der Verwendung von Wechselbehältern?

Theoretisch ideal – praktisch ein Flop?

Der ursprüngliche Richtlinienvorschlag Kom(2003) 155 wurde als Teil des Programms zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs veröffentlicht und wie aus den oben genannten Ausführungen hervorgeht hätten in erster Linie Binnenschiff und Kurzstreckenseeschiff von der Stapelbarkeit der

Behälter profitiert. Der Eurocontainer mit den Massen eines Wechselbehälters passt zwar nicht in die für ISO-Container mit kleineren Außenmassen konstruierten Schiffszellen, kann aber in der Regel auf Deck mitgenommen werden.



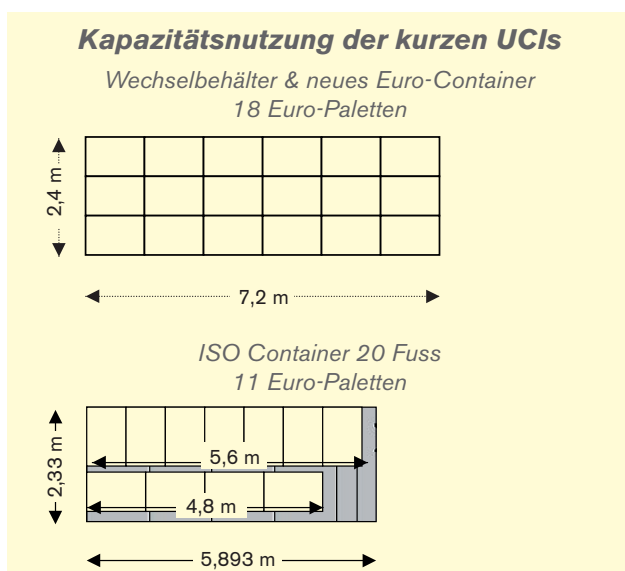
Sollte der neue Eurocontainer Erfolg haben und mehr Verkehr auf Binnen- und Kurzstreckenseeschiff bringen, würden deren Eigentümer bei Neubestellungen sicher reagieren und die Schiffszellen so abändern, dass diese neuen Märkte bedient werden könnten. Leider haben die zuständigen Verbände der Schifffahrt das nicht so gesehen, sondern zunächst einmal gefordert, der neue Behälter sollte in die bestehenden Schiffszellen passen. Das Europaparlament ist dieser Argumentation gefolgt und die Kommission hat in die Neuauflage der Richtlinie KOM(2004)361 hineingeschrieben: „Die äußere Breite muss eine sichere Verstaung im inneren und auf dem Deck von Zellen-Containerschiffen gemäß den geltenden ISO-Normen gewährleisten.“ Schließlich hatten ihr die Hersteller versichert, es sei kein Problem, Container mit entsprechend dünneren Wänden innen palettenweit und außen schiffszellenkompatibel bauen zu können. In der Praxis würde das aber die Kosten des Eurocontainers in unrealistischer Weise erhöhen.

Der Traum von der universellen Ladeeinheit, einer „eierlegenden Wollmilchsau“ ist in der Praxis nicht zu erfüllen und es sollte nicht versucht werden, dies dem Markt aufzuzwingen. Realistisch wäre es sich auf den ursprünglichen Ansatz zu besinnen: Die beim CEN im Gange befindliche Normung von stapelbaren Wechselbehältern zu Ende zu führen, wohl wissend, dass man damit die Intermodalität nur in einem Teilmarkt stärken wird.

Einseitiges Falblatt der GD TREN

Parallel dazu veröffentlicht die Generaldirektion Energie und Verkehr ein Falblatt, das die Realität schief darstellt, um die Wechselbehälter schlecht zu reden und die Vorteile der neuen europäischen intermodalen Ladeinheit zu preisen.

Zum Wechselbehälter heißt es in der deutschen Version fälschlicherweise: „... sind sie in der Regel weder stapelbar noch seeverkehrstauglich und können auch nicht von Kränen gehoben werden.“ (In der französischen Version „und können nicht von Kränen von oben gehoben werden“). Letzteres ist zwar so nicht falsch, suggeriert aber auch große Nachteile, vor allem wenn man die Vorteile wie weniger Totlast und geringere Investitionskosten nicht erwähnt.



Dann zitiert man eine Studie von ICF Consulting zum ökonomischen Nutzen des Kommissionsvorschlags: „Je nach Ware, Korridor und vorangegangener Beförderung können die Transportkosten um bis zu 10% gesenkt werden.“ In der Studie steht „zwischen Null und zehn Prozent“. Die UIRR hatte schon auf dem Hearing im Europaparlament am 26.11.03 unter Anwesenheit der EU-Kommission auf die Einseitigkeit der Studie hingewiesen, die über Auswirkungen der Einführung der neuen europäischen Ladeinheit schreibt, ohne zu erwähnen, warum solche Ladeeinheiten, die es schon seit langem gibt, bisher nicht vom Markt angenommen wurden. Oder war das den Autoren nicht bekannt? Die UIRR hat darauf hingewiesen, dass es sich um ein Gutachten handelt, das die Vorteile dieser Ladeinheit vor allem aus Sicht von Kurzstreckenseeschifffahrt und Binnenschifffahrt beschreibt. Und tatsächlich, ver-

gleicht man den neuen palettenweiten Eurocontainer mit herkömmlichen ISO-Containern sind durch das größere Volumen Produktivitätserhöhungen gegeben. Diese sind aber rein theoretisch, denn in der Praxis haben sich im kontinentalen Verkehr reine Straßenfahrzeuge oder Wechselbehälter durchgesetzt, gerade weil sie dieses erhöhte Volumen schon lange bringen und noch zusätzlich, was man gänzlich übersieht, weniger wiegen und universeller sind: sie lassen sich von allen Seiten beladen und im Gegensatz zum Container ohne Kran nur mit Hilfe der Luftfederung abstellen oder zwischen Straßenfahrzeugen umschlagen. Ein Container wiegt aufgrund seiner festeren Konstruktion die Toplift und Stapelbarkeit gewährleistet, mehr als ein Wechselbehälter, der folglich entsprechend mehr Nutzlast befördern kann und selbst dieser ist gegenüber dem Straßenfahrzeug mit festen Aufbauten im Nachteil, das pro Lastzug zwei bis drei Tonnen mehr Nutzlast befördern kann.



Laterale Beladung eines Wechselbehälters

Auch das Argument einer höheren Produktivität beim Umschlag, würde man nur noch Container kranen, zieht nicht. Wer die Studie genau liest, findet immerhin auch dort einen Hinweis, dass der alleinige Umschlag von Containern per Toplift noch nicht helfen würde, die Greifzangen der Umschlagkräne einzusparen, solange man noch Sattelaufleger im Terminal akzeptiert! Warum wird der Sattelaufleger – eigentlich die universellste intermodale Ladeinheit für Straße, RoRo Schiffe und KV-Züge – oft von der Verkehrspolitik vergessen? Juristisch gilt er als Straßenfahrzeug!

Und wer nach den ersten zwei Seiten des Falblattes noch nicht überzeugt ist, dem soll spätestens auf der dritten Seite Angst und Bange werden: „Der internationale Verkehr ist ein Hauptziel von Terroristen, Schmugglern, Dieben und blinden Passagieren.“

Deshalb „müssen neue UCI mit den besten verfügbaren Alarmanlagen gegen unbefugtes Öffnen (beispielsweise einer elektronischen Versiegelung nach dem neuesten Stand der Technik) ausgestattet sein,...“



Wechselbehälter auf Füßen

Es ist zwar bekannt, dass die Anschläge des 11. Septembers 2001 mit entführten Flugzeugen verübt wurden. Aber Anschläge mit Hilfe von intermodalen Ladeeinheiten hat es bisher noch nicht gegeben. Diebstähle usw. gibt es überall. Letztlich wird also auch das Sicherheitsargument dazu missbraucht, Vorteile des neuen Eurocontainers gegenüber Wechselbehältern zu suggerieren.

Die UIRR wird zur Sicherheit im Kombinierten Verkehr in einem gesonderten Papier Stellung nehmen. Aber soviel kann verraten werden: Der Container hat auch hier nicht automatisch nur Vorteile gegenüber dem Wechselbehälter und es muss nicht immer neueste Technik sein, wo auch bewährte Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit ausreichen. Wo ein Vorhängeschloss oder eine mechanische Plombe reicht, muss man nicht eine Anwendung für das Satellitensystem Galileo suchen!

KV im freien Wettbewerb

Jeder Versuch eine Interoperabilität zu erzwingen wird nur dem Kombinierten Verkehr schaden. Was nützt uns eine Interoperabilität mit einem Universalcontainer, der zwar theoretisch auf allen Verkehrsträgern fahren und von allen Kränen umgeschlagen werden kann, wenn dieser in der Praxis nicht angenommen und der Verkehr wieder auf die Straße zurückverlagert

wird? Die meisten Wechselbehälter fahren ohnehin nur auf den Verkehrsträgern Straße und Schiene und müssen daher nicht stapelbar sein. Was nur wenige wissen: ein beträchtlicher Teil wird sogar nur im reinen Straßenverkehr verwendet, indem die Behälter zwischen Nah- und Fernverkehrsfahrzeugen umgeschlagen werden oder einfach beim Verloader oder Empfänger an der Verloaderampe abgestellt und später wieder abgeholt werden!

Man darf nicht vergessen, die Grundlage unserer Wirtschaft ist der freie Wettbewerb. Der Straßenverkehr weist eine hohe Flexibilität auf und ist in der Lage sich weitgehend den Wünschen der Verloader, der Vielseitigkeit der Produkte und den möglichen Be- und Entladebedingungen anzupassen. Schiene und Binnenschiff verlangen mehr technische Restriktionen. **Die Grundphilosophie der UIRR Gesellschaften ist es, möglichst alles, was auf der Straße befördert wird, auch im Kombinierten Verkehr befördern zu können.** Durch Investition in möglichst vielseitige Tragwagen wurde erreicht, dass die meisten Ladeeinheiten mit unterschiedlichen Längenabmessungen und Volumina, die Logistikunternehmen entwickelt haben, heute im Kombinierten Verkehr Schiene-Straße befördert werden können.



Wechselbehälter an der Verloaderampe

Jegliche Initiative zur Normung darf nicht zu einer Einschränkung dieser relativen Flexibilität des Kombinierten Verkehrs führen. Einschränkungen würden nur den Intermodalen Verkehr unattraktiver machen, während der durchgehende Straßenverkehr weiter frei bliebe, innerhalb bestimmter maximaler Fahrzeugabmessungen Ladelängen, Volumen und Nutzlast zu optimieren.



UIRR

Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße
Rue Montoyer 31/bte 11
B-1000 Bruxelles

Tel.: +32 2 548 78 90
Fax: +32 2 512 63 93
E-mail: headoffice.brussels@uirr.com
Web: <http://www.uirr.com>