



KV-NEWSLETTER

Neu : Newsletter der UIRR

Seit ihrer Gründung 1970 hat sich die UIRR ständig um eine gute Information ihrer Geschäfts- und Ansprechpartner in nationalen und internationalen Behörden und Organisationen bemüht. Hauptinstrument war die Veröffentlichung des UIRR-Reports, in dem jährlich ein Gesamtüberblick der Entwicklung im kombinierten Verkehr und Informationen über Projekte sowie Trends in den Mitgliedsgesellschaften gegeben werden. Diese generelle Information wurde durch Presseerklärungen oder ausführlichere Stellungnahmen zu bestimmten Themen vervollständigt.

Wir haben uns entschlossen, nun einen Newsletter hinzuzufügen, der dazu dienen soll, alle am KV interessierten über aktuelle Entwicklungen zusammenfassend zu informieren. Der Newsletter wird in Deutsch und Französisch per E-Mail versandt. Bitte weisen Sie Freunde, Geschäftspartner und Kollegen darauf hin das UIRR Büro zu benachrichtigen wenn Sie in den Verteiler aufgenommen werden wollen. Die Telekommunikation wird immer wichtiger. Zu den meisten Themen des Newsletters finden Sie ausführlichere Dokumente auf der Webseite www.uirr.com unter den Rubriken „Aktuelles“ und „Virtuelle Bücherei“.

Viel Spaß beim Lesen wünschen



Rudy Colle
Generaldirektor



Martin Burkhardt
Stellv. Generaldirektor

Die UIRR: Aktuelles

Generalversammlung UIRR und INTERUNIT in Brügge



Empfang im Rathaus

Die Herbst-Generalversammlung der UIRR hat am 23. und 24. September 2004 in Brügge stattgefunden. Gegenstand dieser Versammlung war in erster Linie das wichtige Thema der Qualität des Schienengüterverkehrs. Es ging auch um die intermodalen Ladeeinheiten, um die für den KV zur Verfügung stehenden Kapazitäten sowie um die Sicherheit im KV.

Fortsetzung Seite 3

Qualität

Die Europäische Kommission hat eine Reihe neuer Initiativen im Bahnsektor gestartet, insbesondere einen Verordnungsvorschlag zur Qualität des Schienengüterverkehrs. Dieser stellt eine gemeinsame Basis dar, die nur dann angewendet würde, wenn das Eisenbahnunternehmen (EBU) und sein Kunde es nicht schaffen, eine spezifische Vereinbarung zur Verbesserung der Qualität zu finden. Der Vorschlag zielt damit darauf ab, verpflichtende Mindestklauseln in den Beförderungsverträgen einzuführen um die EBUS zu motivieren, die Qualität über Verträge zu regeln.

Zur Erinnerung: Bereits seit einigen Jahren fordern die UIRR und ihre Mitgliedsgesellschaften vertragliche Verpflichtungen der Eisenbahnunternehmen im Bereich Qualität. Der Vorschlag der Kommission ist damit kein Ziel an sich, sondern ein Anreiz, damit die allgemeinen Leistungen des Schienengüterverkehrs das Niveau erreichen, das die Kunden fordern.

Die Generalversammlung in Brügge hat es begrüßt, dass eine Arbeitsgruppe mit Vertretern der EBUS und der UIRR gegründet wurde, um ein Rahmenabkommen in diesem Bereich auszuarbeiten.

	1999	2000	2001	2002	2003	2004 (9 Monate)
Anzahl Züge	18.347	20.016	21.324	20.189	27.247	21.115
Pünktlich	60%	48%	43%	48%	57%	64%
Verspätet	40%	52%	57%	52%	43%	36%
Mehr als 3 Stunden	17%	28%	32%	30%	24%	18%
Mehr als 24 Stunden	3%	5%	7%	7%	5%	4%

Mitglieder

Verkehr

- Am 19. Juni 2004 hat **Bohemiakombi** die Rola-Verbindung Dresden (D) - Lovosice (CZ) aufgrund eines Rückgangs des Auslastungsgrades infolge des EU-Beitritts der Tschechischen Republik ausgesetzt.
- **Kombiverkehr** hat seine geschäftliche Zusammenarbeit mit **Ökombi** zum 1. Januar 2005 beendet. Die deutsche Gesellschaft wird ihren Verkehr von und nach Österreich in Zusammenarbeit mit Rail Cargo Austria (RCA) durchführen.

Terminals

- Der Bau eines neuen Terminals in Ulm (D) hat im Oktober 2004 begonnen und wird eine Verdopplung der vorhandenen Kapazitäten ermöglichen. Die Fertigstellung des ersten Moduls ist für Juli 2005 vorgesehen. Darüber hinaus hat **Kombiverkehr** seine Sendungen von und zum Terminal Berlin HuL im Dezember 2004 auf das Terminal Wustermark verlagert.
- **Hupac** wird ab September 2005 das neue Terminal Milano Gallarate "Busto 3" in Betrieb nehmen.

Neues UIRR-Mitglied

- Auf seiner Sitzung vom 14. Dezember 2004 hat der Verwaltungsrat der UIRR sich einstimmig für die Aufnahme von Intercontainer Austria (ICA) zum 1. Januar 2005 als Vollmitglied entschieden. Der Vereinigung gehören damit 20 KV-Operateure aus 14 europäischen Staaten an.

Kapazitätsstudie im KV

Die KV-Gruppe der UIC hat in Zusammenarbeit mit der UIRR eine Studie über die Infrastruktur-Kapazitätsreserven in Auftrag gegeben, die dem Kombinierten Verkehr am Zeithorizont 2015 zur Verfügung stehen werden.

Die Studie wurde von Kessel+Partner und Kombi-Consult durchgeführt und hat ausgehend von der Analyse der gegenwärtigen Situation Verkehrsprognosen aufgestellt und deren Auswirkungen auf die Schienen- und Terminalinfrastruktur untersucht. Sie zeigt aber auch auf, dass selbst die geplanten Maßnahmen auf vielen Achsen nicht ausreichend sind, um die erwarteten Verkehrsflüsse zu bewältigen und formuliert eine Reihe von Empfehlungen. Auf Basis dieser Studie werden UIC und UIRR einen Aktionsplan ausarbeiten, der sich auch an die Infrastrukturbetreiber, Mitgliedsstaaten und EU-Kommission richten wird.

Der Endbericht in englischer Sprache kann von der Webseite der UIRR herunter geladen werden.

Interoperabilität fördern, nicht erzwingen!

Im April 2003 hat die Europäische Kommission den Vorschlag für eine Richtlinie mit dem Ziel eingebracht, die Interoperabilität zu fördern und eine europäische Ladeeinheit UECI normen, die den Umschlag zwischen Straße, Schiene, Binnenschiff und Kurzstreckenseeschiff erleichtern soll.

Dieser „Eurocontainer“ soll die Vorteile von Wechselbehältern (größeres, an die europäischen Maße von Paletten angepasstes Volumen) mit denen der weltweit verwendeten ISO-Containern verbinden (Stapelbarkeit, Umschlag durch Top-Lift).

Die Kommission schien aber eine Harmonisierung erzwingen zu wollen! Denn über die vorgesehene Normung eines Eurocontainers hinaus, die von der UIRR begrüßt wird, wurden in dem Anhang I, der für alle intermodalen Ladeeinheiten gilt, eine Reihe von Merkmalen gefordert, die von Wechselbehältern nicht erfüllt werden können: „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 den Verbot des Baus von Wechselbehältern bedeutet hätte. Die UIRR hat die Kommission darauf hingewiesen, dass der Wechselbehälter die häufigste, leichteste und damit wirtschaftlichste und umweltfreundlichste intermodale Ladeein-

heit darstellt und dass alle genormten Wechselbehälter effizient umgeschlagen werden können, da sie über Greifkanten für den Kranumschlag verfügen. Ebenfalls kann die Forderung „UCI dürfen im Falle eines Sturzes weder brechen noch sich öffnen“, von Wechselbehältern nicht immer erfüllt werden.

Ein Zwang nur noch die schweren ISO- oder Eurocontainer einzusetzen, würde nur theoretisch mehr Interoperabilität bringen, praktisch aber das Gegenteil erreichen, da ein Großteil des Verkehrs aufgrund der Nutzlastdifferenz, geringeren Universalität (Wechselbehälter lassen sich von allen Seiten beladen) und höherer Kosten, wieder auf die Straße verlagert würde. Außerdem wird nicht genügend berücksichtigt, dass das Gros der Ladeeinheiten nur zwischen Straße und Schiene wechselt und die Stapelbarkeit selten benötigt wird. Das Argument vereinfachten Umschlags durch nur noch Top-Lift übersieht, dass auch der Sattelaufleger eine intermodale Ladeeinheit ist, die in den Umschlagbahnhöfen Greifzangen zum Umschlag voraussetzt.

Die UIRR hofft, dass Änderungen von Ministerrat und Europaparlament die Normung eines Eurocontainers vortreiben, ohne die Verwendung und den Bau neuer Wechselbehälter einzuschränken, die schließlich aufgrund der CEN Normen hinreichend kompatibel, d.h. „kombifähig“ sind.



Wechselbehälter
(von unten kranbar)



Wechselbehälter auf Füßen



Generalversammlung UIRR und INTERUNIT in Brügge *Fortsetzung von Seite 1*



Die Herren Damar, Vinois, Liberadzki, Muzio und Martens

Die Generalversammlung der UIRR hatte die Teilnahme der Eisenbahnunternehmen an den Konsultationen zur Erarbeitung eines Rahmentextes, in dem die Qualitätsbestimmungen (Kompensationssystem) bei Nichteinhaltung des Transportvertrags festgelegt werden sollten, mit großem Interesse aufgenommen. Nun wurde der erste Entwurf von den UIRR-Gesellschaften genehmigt, jedoch am selben Tag bei der UIC-GKLV Versammlung von den Eisenbahnunternehmen, die verschiedene Abschwächungen des Inhalts wünschten, abgelehnt. Die Verhandlungen über diesen Text werden fortgesetzt, um eine adäquate Lösung zu finden, von der man im Moment allerdings noch weit entfernt ist. Darüber hinaus wurde die Studie über die Kapazitäten für den KV bis 2015 vorgestellt. Aus dieser Studie geht hervor, dass trotz der geplanten Investitionen zahlreiche Engpässe

auch in Zukunft bestehen bleiben werden. Die Generalversammlung hat sich des Weiteren für eine Stellungnahme der UIRR zum Richtlinienentwurf der Europäischen Kommission über intermodale Ladeeinheiten sowie über die Sicherheit im KV ausgesprochen (siehe Seite 2 und weiter unten).

Der UIRR-TRW-Kongress hat sowohl die operativen als auch die politischen Akteure des KV zusammengeführt; so haben W. Vos (Vos Logistics), M. Damar (Belgisches Verkehrsministerium), J.-A. Vinois (Europäische Kommission), Prof. Dr. B.M. Liberadzki (Europaparlament), Ing. E. Muzio (Präsident des Verwaltungsrates) und A. Martens (Präsident von TRW) zu einer sehr interessanten Reflexion zum Thema „Der Kombinierte Verkehr, strategisches Element des Schienengüterverkehrs?“ beigetragen.

Europäische Verkehrspolitik

Sicherheit

Im Dezember 2003 hat die Europäische Kommission ein Konsultationsdokument veröffentlicht, das sich mit Sicherheit im Güterverkehr befasst.

In ihrer Stellungnahme unterstreicht die UIRR, eine verbesserte Sicherheit liege im Interesse der KV-Operateure, die bereits selber mehrere Maßnahmen in dieser Richtung ergriffen haben. Der KV steht im engen Wettbewerb zum durchgehenden Straßenverkehr. Er hängt sowohl von den Aktivitäten der verschiedenen Akteure als auch von den Rahmenbedingungen ab. Daher ist es wichtig, auf den KV nur Sicherheitsmaßnahmen, die tatsächliche Risiken begrenzen, anzuwenden. Dies sollte stets auf der Grundlage von Kosten-Nutzen-Analysen erfolgen.

Die UIRR möchte, dass der Schutz vor terroristischen Handlungen stets in Zusammenhang mit allen anderen Sicherheitsrisiken gesehen wird. Aufgrund der technischen und organisatorischen Besonderheiten arbeiten die Operateure im unbegleiteten KV stets mit bekannten Kunden. Dies garantiert bereits einen höheren Sicherheitslevel. Nur bei der Rollenden Landstraße gibt es wechselnde Kundschaft, aber die persönliche Sicherheit des Fahrers, der die Sendung begleitet, ist in diesem Falle mit der seiner Ladung verbunden.

Im Güterverkehr sind die Terminals ein wichtiger Sicherheitsbereich. Die UIRR hat eine Reihe von Empfehlungen zur Erhöhung der Sicherheit gemacht (Einzäunungen, Beleuchtung, Videoüberwachung ...). Darüber hinaus wäre es wünschenswert, wenn nur zuvor registrierte Sendungen sowie befugte Abholer akzeptiert würden. Die Ladeeinheiten müssten eine eindeutige Identifikationsnummer besitzen, und ihr Umschlag müsste in geschlossenen Bereichen mit besonderen Zugangskontrollen erfolgen.

Der Austausch vereinheitlichter Informationen zwischen den verschiedenen Akteuren der Transportkette ist ein weiteres wesentliches Sicherheitselement. Es müsste eine enge Zusammenarbeit mit allen Akteuren, wie etwa den Betreibern benachbarter Terminals oder den zuständigen Behörden, eingerichtet werden.

Die auf den KV anwendbaren Sicherheitsmaßnahmen sollten angemessen sein. So erweisen sich die bestehenden Kommunikationssysteme häufig bereits als ausreichend. Der Einsatz verbesserter Schließsysteme kann bei nicht gelagerten Ladeeinheiten auch überflüssig und bei Kontrollen, die eine problemlose Öffnung erfordern, sogar hinderlich sein.

Die Nutzung des KV darf im Bereich der Sicherheit nicht mit strengeren Auflagen verbunden sein als bei den übrigen Verkehrsarten, um so die Gleichstellung im Bereich des Wettbewerbs, aber auch die Zielsetzungen im Bereich des Umweltschutzes, der ein anerkannter Vorteil des KV ist, zu wahren.



Die „Vorschläge der UIRR zur Erhöhung der Sicherheit im Kombinierten Verkehr“ sind auf der Webseite der UIRR unter der Rubrik „Aktuelles“ verfügbar.



Projekte

MARCO POLO

Ab 2003 ist das Programm „Marco Polo“ mit dem vierfachen Budget an die Stelle des PACT-Programms getreten. Das UIRR-Büro hatte gemeinsam mit Cemac, Kombi-Dan und Kombiverkehr ein Projekt „ScanConnect – die intermodale Alternative zu Toll-Collect“ eingereicht, das aber von der Kommission nicht ausgewählt wurde.

Grundsätzlich ist es in Zeiten eines stagnierenden Kombinierten Verkehrs sehr schwer, Projekte zu entwickeln, die bedeutende Neuverkehre auf die Schiene ziehen.

Darüber hinaus förderte die erste Ausschreibung zu einseitig Kurzstreckenseeverkehr und Binnenschifffahrt. Das UIRR-Büro konnte der EU-Kommission nachweisen, dass die Einsparung an externen Kosten, die die EU für diese zwei Verkehrsträger bei den ersten Projektbewertungen angesetzt hatte, viel zu hoch und wissenschaftlich nicht begründet war. So hat die EU-Kommission ihre Bewertungskriterien bei der zweiten Aufforderung zur Einreichung von Projektvorschlägen im Oktober 2004 korrigiert. Zum Jahresende haben die UIRR und einige ihrer Mitgliedsgesellschaften zwei Projekte vorgelegt: eins über den vorgesehenen Hub in Slowenien und eins über die Entwicklung und die Umsetzung von Sicherheitsmaßnahmen für KV-Terminals.

‘Cesar Information Services’

Die Partner des Projekts CESAR (www.cesar-online.com) haben entschieden, im April 2004 die Gesellschaft «Cesar Information Services» zu gründen. Zu ihren Aktionären gehören Cemac, Hupac, Kombiverkehr, Novatrans und UIRR. Diese Gesellschaft wird dafür sorgen, dass CESAR reibungslos funktioniert, sowie die Integration weiterer Operateure koordinieren und für die Einrichtung neuer Funktionalitäten für eine leistungsstarke transeuropäische Kommunikation mit ihren Kunden bzw. auch zwischen Operateuren sorgen.

CESAR verarbeitet momentan 60.000 Sendungsdaten pro Woche, d.h. mehr als 250.000 Nachrichten die aus 120 europäischen Terminals stammen. Zurzeit nutzen 200 Kunden täglich dieses System. Seit dem 01.01.2005 haben die Projektpartner ihre eigenen Kundensysteme aufgegeben und benutzen ausschließlich das CESAR-System.



BRAVO

Das Projekt ‘BRAVO’ wurde offiziell am 10. und 11. Mai 2004 in Bologna gestartet. Dieses wichtige Projekt des 6. EU-Rahmenforschungsprogramms umfasst 15 Partner, darunter die EBUS, die im Verkehr auf der Brennerachse tätig sind und von Seiten der Operateure Cemac, Kombiverkehr, Ökombi sowie das UIRR-Büro.

Dieses Konsortium hat sich zum Ziel gesetzt, strategische Maßnahmen für Güterverkehrsleistungen durchzuführen, die unter anderem verschiedene Entwicklungen umfassen: Schema der Fahrplantrassenzuweisung, Einsatz von Mehrsystemlokomotiven, Qualitätsverfolgung, Informationssystem für Kunden, oder auch innovative Umschlagtechnik für Sattelaufleger. Das Projekt soll die Grundlagen dafür legen, dass der Verkehr auf der Brennerachse konsequent erhöht wird, gleichzeitig jedoch als ein Modell betrachtet werden, das sich auch auf andere paneuropäische Frachtkorridore anwenden lässt.

Kommende Termine

Gefahrgut Expertengruppe
SITL 2005
Technische Kommission
GV UIRR und INTERUNIT

10.03.2005
22-24.03.2005
10-11.05.2005
16.06.2005

Gallarate (I)
Paris (F)
Lugano (CH)
Brüssel (B)



UIRR srl
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

Webseite www.uirr.com