



Aktuelle Themen des europäischen Kombinierten Verkehrs und das Projekt DESTINY

*Martin Burkhardt, Generaldirektor
CombiNet Tagung 08.11.2012, Wien*





Aufgaben

**Unterstützung der Entwicklung
des Kombinierten Verkehrs
Schiene-Strasse in Europa**



Verbindungsbüro Brüssel

- Förderung
- Koordination
- Dienstleistungen
- Projekte

• Sitz: Rue Montoyer 31 box 11
1000 Brüssel (Belgium)
www.uirr.com
headoffice.brussels@uirr.com

**Mitgliedsgesellschaften
(17 KV-Operateure)**

- Organisation und Marketing von KV
- Zur Verfügung stellen von Ganzzügen auf einem europäischen Netzwerk
- Investitionen in Wagons und moderne EDV-Systeme
- Management von Terminals
- Sitze in 15 (EU/nicht EU) Staaten



Unbegleiteter KV



Transport von Ladeeinheiten
(Wechselbehälter, Container,
Sattelanhänger)

*87% des UIRR Verkehrs
(2011)*

Begleiteter KV



Bahntransport kompletter
Lastkraftwagen
(inkl. Fahrer im Begleitwagen)

*13% des UIRR Verkehrs
(2011)*

Aufschwung nach der Krise: UIRR Zahlen 2011



	Border Crossing			Domestic			Total		
	2010	2011	% 11-10	2010	2011	% 11-10	2010	2011	% 11-10
Unaccompanied									
Consignments	1 509 152	1 655 651	10%	1 073 461	1 132 193	5%	2 582 613	2 787 844	8%
TEU	3 018 303	3 311 302	10%	2 146 922	2 264 386	5%	5 165 225	5 575 688	8%
mIn TKM	29 892	32 458	9%	8 337	8 036	-4%	38 229	40 494	6%
Accompanied									
Consignments	250 663	277 170	11%	197 589	149 153	-25%	448 252	426 323	-5%
TEU	501 326	554 340	11%	395 178	298 306	-25%	896 504	852 646	-5%
mIn TKM	3 346	3 623	8%	792	594	-25%	4 138	4 217	2%
TOTAL									
Consignments	1 759 815	1 932 821	10%	1 271 050	1 281 346	1%	3 030 865	3 214 167	6%
TEU	3 519 629	3 865 642	10%	2 542 100	2 562 692	1%	6 061 729	6 428 334	6%
mIn TKM	33 238	36 081	9%	9 129	8 630	-5%	42 367	44 711	6%

Bemerkung: die Tkm beinhalten nur die Schienenstrecke Terminal-Terminal

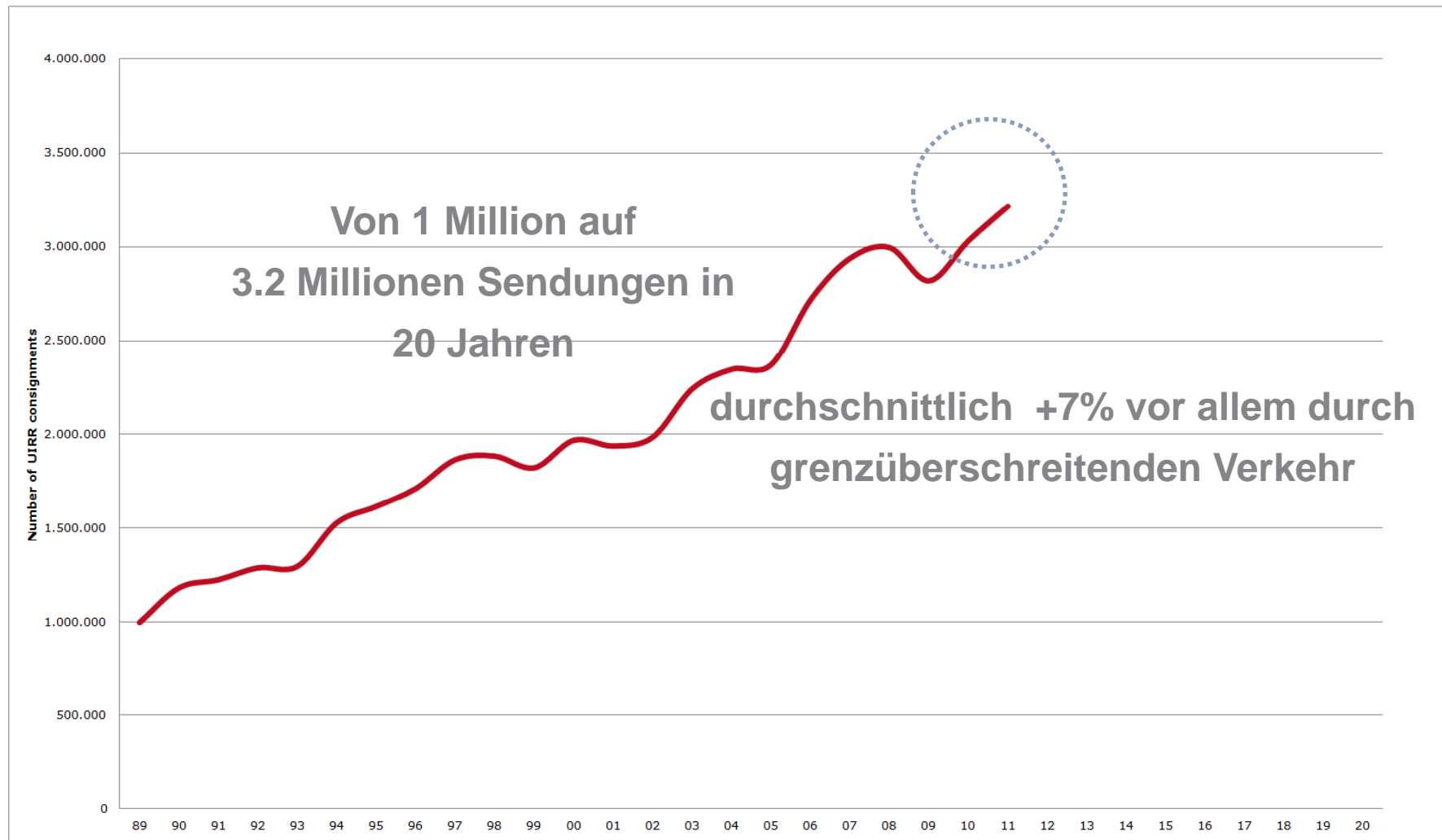
2011 Zusammenfassung

- Insgesamt +6%. Tkm auf Vorkrisenniveau, Sendungszahl liegt darüber
- Unbegleitet +8% (besonders gut: Kernnetz, maritime Gateways und Ostrelationen)
- Begleitet RoLa: -5% (grenzüberschreitend positiv – bedeutender Rückgang auf nationalen Strecken)

Kombinierter Verkehr: 1989 – 2011 (in Sendungen)



Eine UIRR - Sendung entspricht der Kapazität eines Lastzuges auf der Straße (2.0 TEU).



Kombinierter Verkehr – Zahlen die für sich sprechen



Jeder Dritte Güterzug war in 2011 ein KV-Zug

- 95 Mrd. tkm in 2011, oder ~34% der Eisenbahn-Güterverkehrsleistung

12% der europäischen Güterverkehre nutzen Dienstleistungen im KV Schiene-Strasse

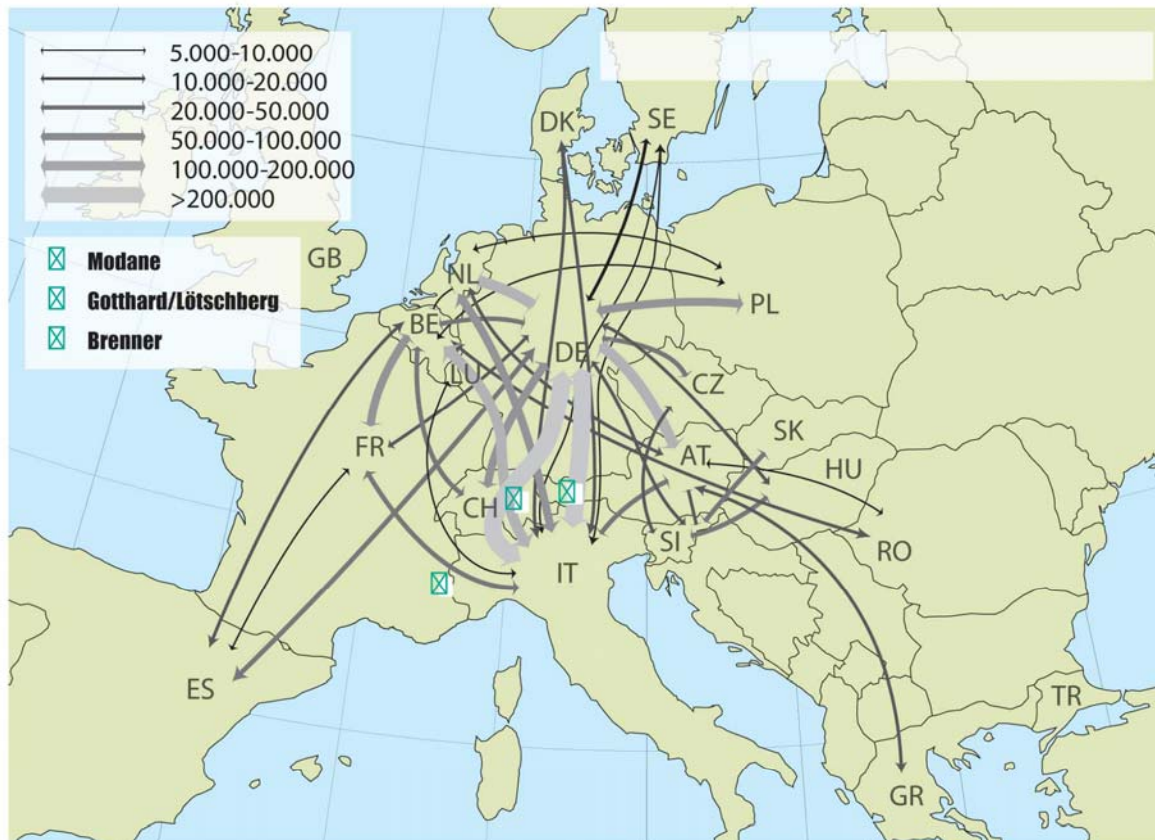
400 Terminals verbunden mit 2000 täglichen Zügen

- Ein Netzwerk in konstanter Ausweitung speziell nach Osten

KV ist der am dynamischsten wachsende Sektor im Schienengüterverkehr

- 7% = Wachstum im langjährigen Mittel realisiert im Kombinierten Verkehr Schiene-Straße seit den späten 90iger Jahren

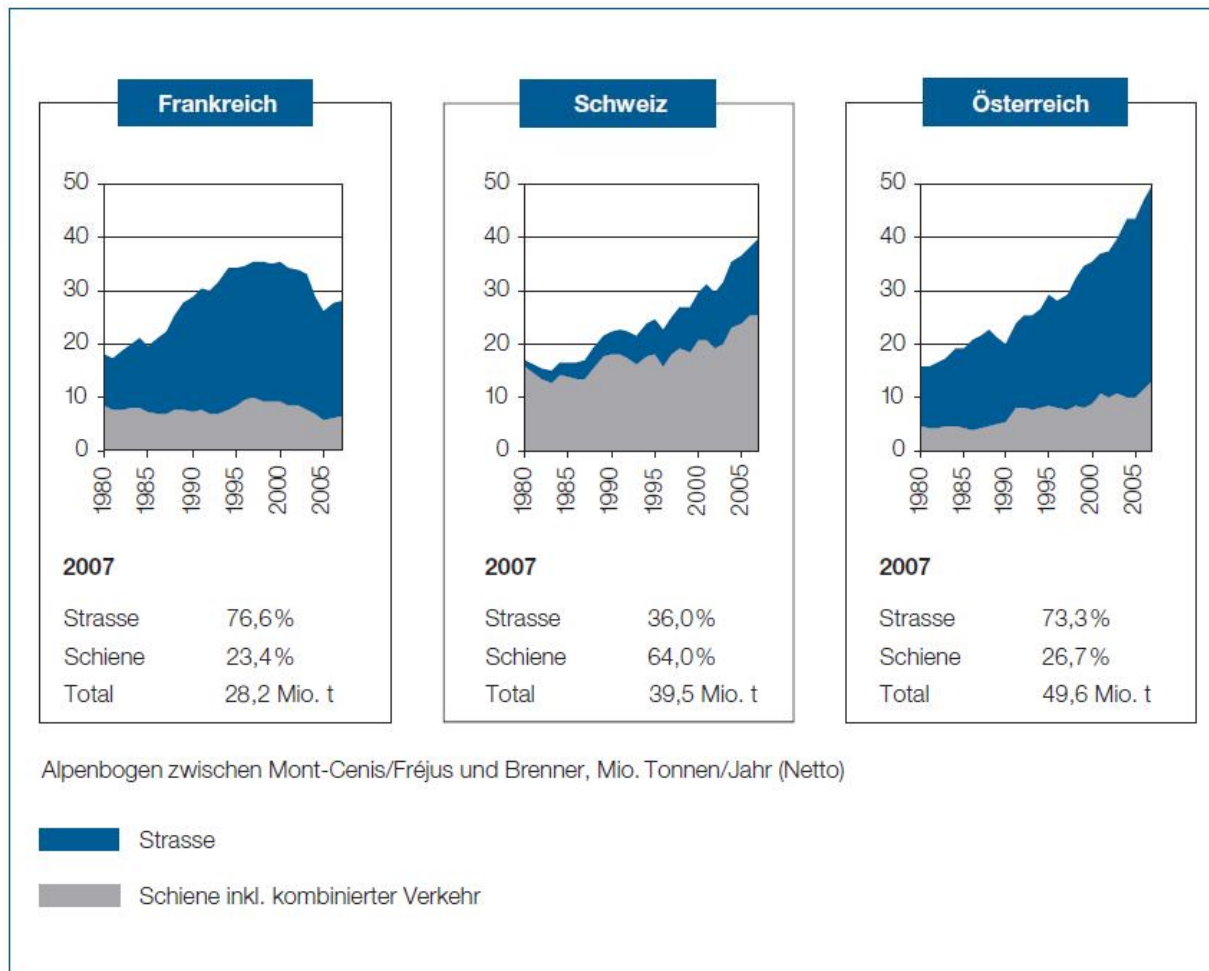
UIRR Verkehrsflüsse – Unbegleiteter Verkehr 2011



Gründe

- Dominierend ist Nord-Süd Verkehr
- 100 Relationen insgesamt
- 2/3 transalpine Korridore (Brenner-Gotthard)
 - Bessere Rahmenbedingungen
 - Mehr Wettbewerb
 - Gute Eisenbahn-Infrastruktur

Vorbildlich: Transalpine Verkehre



Alpenquerender Güterverkehr 1930 bis 2007.

Zusammenfassung

- Schienengüterverkehr (vor allem KV) besitzt bereits heute einen beträchtlichen Marktanteil
- Der Marktanteil des KV hängt sehr von den generellen Rahmenbedingungen ab.
- Er ist in der Schweiz dank guter Rahmenbedingungen 2,5 mal größer als in Österreich und Frankreich-Italien



Ziele des Weißbuches Verkehr

- 30% des Straßengüterfernverkehrs in tkm über 300km sollten bis 2030 und 50% bis 2050 auf Schiene, Binnenschiff oder Kurzstreckenseeverkehr verlagert werden.
- Reduzierung der Abhängigkeit vom Öl durch Verkehrsverlagerung
- Deutliche Verringerung der GHG Emissionen des Verkehrs (KV -75%, in AT -90%)

Diese Vision der Europäischen Kommission würde die Verdreifachung des Schienengüterverkehrs bis 2050 bedeuten. Das ist in 40 Jahren machbar.

Wenn wir 40 Jahre zurücksehen: Damals begann gerade die Containerisierung des maritimen Verkehrs. Die UIRR wurde gegründet und der KV begann sich zu entwickeln. Heute stellt der ein Drittel des Eisenbahngüterverkehrs in tkm dar.

Der Alpentransitverkehr, insbesondere durch die Schweiz zeigt bereits heute, dass derartige Marktanteile keine Illusion sind sondern erreichbar, wenn die Rahmenbedingungen entsprechend gesetzt werden und die notwendigen Investitionen ins Schienennetz vorgenommen werden.

Kombinierter Verkehr braucht stabile Rahmenbedingungen



Ein wichtiges aktuelles Thema:

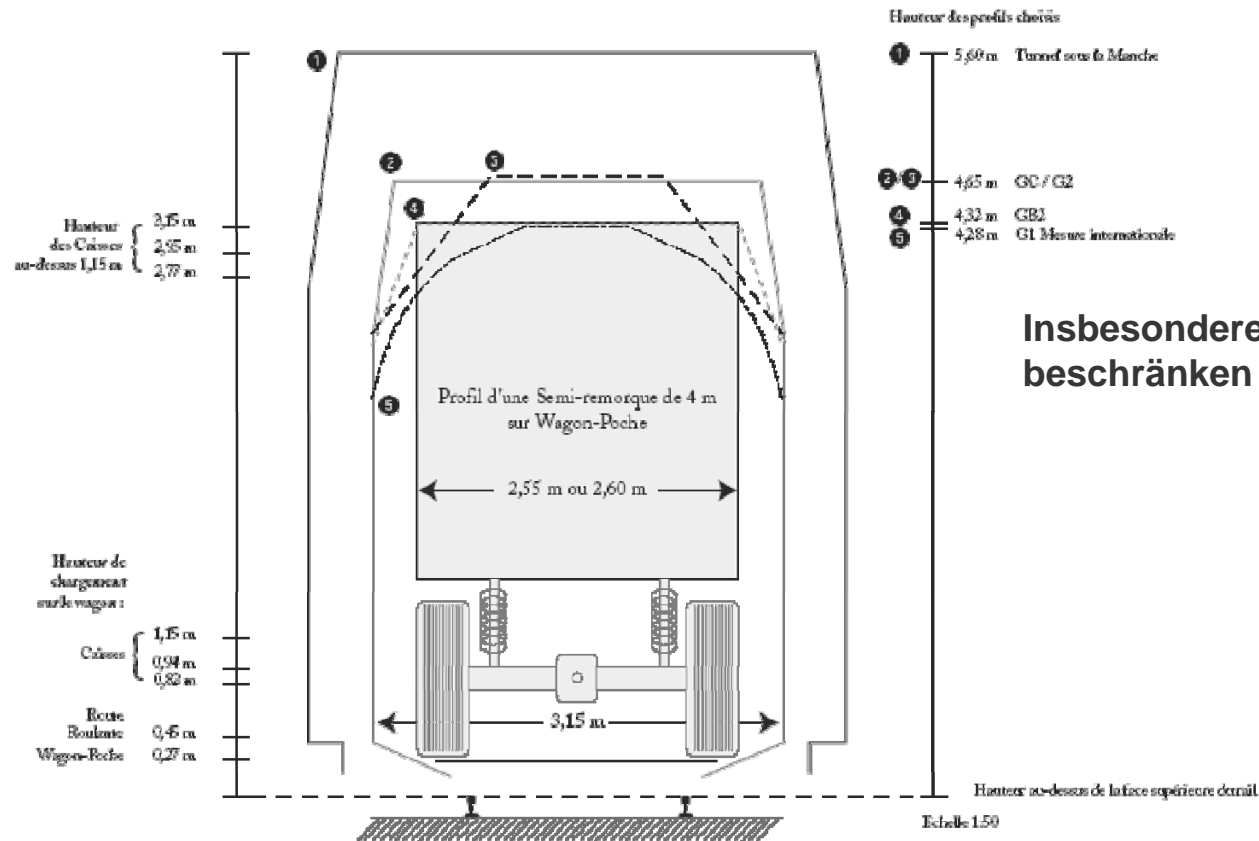
Die europäische Kommission ist dabei die Richtlinie 96/53 über Maße und Gewichte zu überarbeiten

- Breite und Höhe von Straßenfahrzeugen haben Grenzen erreicht
 - Sicherheitsgrenzen auf der Straße (25 mal mehr Todesfälle pro tkm als Schiene!)
 - Grenzen des Lichtraumprofils auf der Schiene
- Wagons, Schiffe und Umschlagmaterial erfordern hohe Investitionskosten und haben eine lange Lebensdauer.
- Stabile Rahmenbedingungen für Maße und Gewichte sind eine Voraussetzung für Intermodalität.
- Maße (oder Toleranzen) über 4m Höhe und 2,55m oder 2,60m Breite gefährden die Intermodalität.

Beschränktes Lichtraumprofil von Bahnlinien



Problem besonders für Sattelaufleger und den Transport ganzer LKW (RoLa)



Insbesondere Tunnel beschränken das Profil

Es ist teuer die Infrastruktur auszubauen oder besonders niedrige Wagons zu betreiben. Die Wagons haben die Grenzen des technisch machbaren erreicht.

Standardisierung und stabile Rahmenbedingungen



Kräne mit Greifzangen



Transport von Sattelanhängern in Taschenwagen da das Lichtraumprofil beschränkt ist

Rollende Landstraße für den Transport kompletter LKWs



Präzisionsarbeit – jeder cm zählt



Keine Vergrößerung der Maße für Aerodynamik



Überarbeitung der Richtlinie 97/27 zur Typenzulassung von Motorfahrzeugen:
aktueller Vorschlag: +75 cm Länge für aerodynamische Zusätze, Breite bis 2,65m

- Aerodynamisch Zusätze haben nur beschränkte Effekte bei langen Fahrten mit hoher Geschwindigkeit.
- Aerodynamik kann auch schon innerhalb der erlaubten Maße erzielt werden, darüber hinausgehende Effekte sind relativ gering.
- Kombiniertes Verkehr ist gerade auf langen Entfernungen wettbewerbsfähig. Nichts darf getan werden, das die Kompatibilität von Straßenfahrzeugen mit anderen Verkehrsträgern behindert.
- Verkehrsverlagerung auf die Schiene ist bei weitem die effizienteste Maßnahme, wo CO₂ Emissionen bereits heute um 75% mit dem Potential zu Null-Emissionen gesenkt werden können.
- Aerodynamische Zusätze riskieren eine Rückverlagerung auf die Straße
- Keine Erhöhung der Maße und Gewichte, bevor die Auswirkungen nicht genau untersucht wurden.

Eine einheitliche europäische Höchstgeschwindigkeit für LKW von 80 km/h hätte viel größere Effekte bei gleichzeitiger Kostenreduktion und Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit.

DESTINY: DEployment of STandards for INtermodal efficiencY

Standardisierung

- ideal für die Erhöhung der Effektivität durch gemeinsam vereinbarte, einheitliche bewährte Praktiken.
- Besonders wichtig im intermodalen Transport mit zahlreichen beteiligten Akteuren.

Normen können ihre positiven Effekten nur entfalten, wenn sie angewendet und Teil von bewährten Praktiken werden.

DESTINY schlägt vor, die Anwendung von bestehenden Normen einfacher zu machen:

- EN13044 (Identifizierung und Kodifizierung von intermodalen Ladeeinheiten)
- Sicherheit (Ladungssicherung)
- Gefahrguttransport

Koordinierung

UIRR scrl (Belgien)

Aktionspartner

SGKV (Hauptconsultant)

Hupac Intermodal BVBA (KV Operator)

KombiConsult (Consultant spezialisiert in KV)

Kombiverkehr (KV Operator)

Mari Term (spezialisiert in Frachtsicherung)

Novatrans (KV Operator)

Terminali Italia (Terminal Operator)

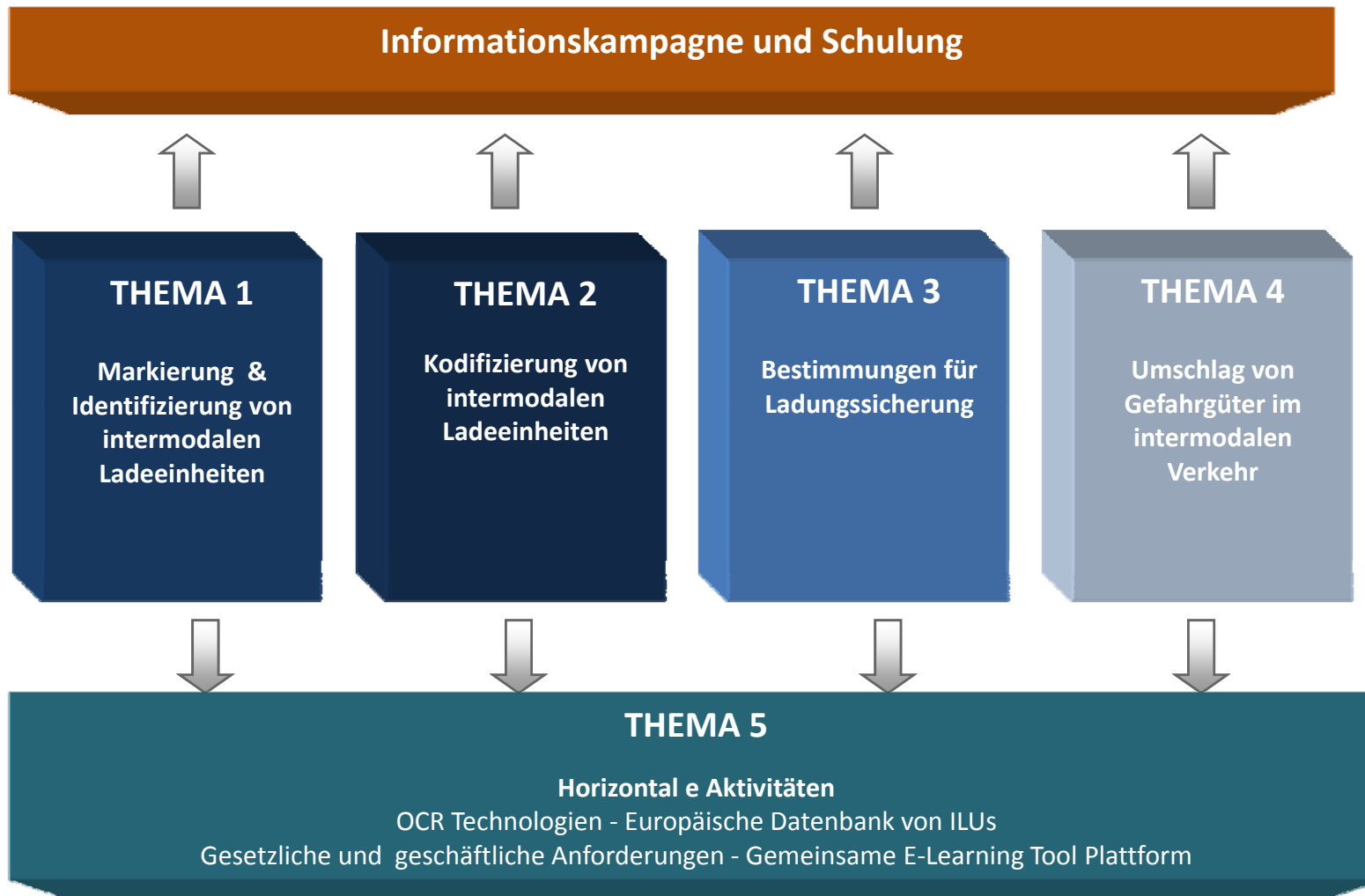


 = Standorte der Partner

 = Aktive Gebiete

Projektdauer

24 Monate (Start: 1. September 2012)





MariTerm AB		Stadengesellschaft für den kombinierten Verkehr e.V. (SGKV)
HUPAC <i>moving together</i>	DESTINY DEployment of Standards for Intermodal efficiencY <small>(a Marco Polo Common Learning initiative)</small>	KombiConsult <small>Services - Solutions - Implementation</small> AGORA <small>Marco Polo Common Learning Project International Services</small>
NOVATRANS	TERMINALI ITALIA <small>GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANO</small>	kombi verkehr

Projekt Partner



MARCO POLO | 
 NEW WAYS TO A GREEN HORIZON



The Voice
of European
Railways



15 Verbände unterstützen offiziell DESTINY
 (weitere werden der Partnerschaft während der Projektdauer beitreten)

Norm zur Markierung von Ladeeinheiten, die eine klare Trennung von Eigentümergebenheiten und der technischen Kennzeichnung der Ladeeinheit vorsieht

Teil 1 Kennzeichnung für die Identifizierung



Teil 2 Kennzeichnung von Wechselbehältern für den Bahnbetrieb (Kodifizierungsschild)

Teil 3 Kennzeichnung von Sattelanhängern für den Bahnbetrieb (Kodifizierungsschild)

Zum ersten Mal wird die Einführung einer Norm von einem Umsetzungsplan begleitet

- Ab Juli 2011 begann die UIRR mit der Vergabe der ILU-Codes, Bahn- und UIRR-Gesellschaften geben die neuen Kodifizierungsschilder aus.
- Nach einer dreijährigen Übergangszeit, ab Juli 2014, werden an den Terminals nur noch Ladeeinheiten mit einem BIC- oder ILU-Code akzeptiert.
- Nach einer achtjährigen Übergangszeit, ab Juli 2019, muss jede Ladeeinheit auch mit dem neuen Kodifizierungsschild ausgestattet sein.

Durch Informations- und Schulungsmaterial unterstützt DESTINY die Umsetzung.

Verschiedene Systeme zur Eigentümeridentifizierung

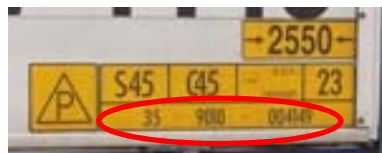


BIC-Code für Container
weltweit verwendet
mit Prüfziffer



Nummernschild für Sattelanhänger

Kodifizierungsschild für Wechselbehälter
unten:
Eigentümergebiet
schwer lesbar



ILU-Code, kompatibel mit BIC-Code für Seecontainer

Eigentümerschlüssel - Registriernummer - Prüfziffer

ABCA 001234 2

Eigentümerschlüssel:

Vergabe durch UIRR

Registriernummer:

Vergabe durch Eigentümer

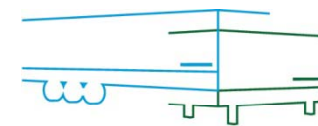
Prüfziffer:

vorgegebenes Berechnungsverfahren

Vierter Buchstabe des Eigentümerschlüssels: “A, B, D, E, K”

“K” reserviert für BIC-Code Inhaber die einen ILU-Code reservieren wollen.

Beide Eigentümercodes, der weltweit anerkannte BIC-Code für Frachtcontainer und der ILU-Code für europäische intermodale Ladeeinheiten haben dieselbe Struktur. Der BIC-Code hat ein “U” als vierten Buchstaben und wird von dem Bureau International des Containers, Paris, verwaltet.



ILU-Code

Mehr Informationen: www.ilu-code.eu

die Identifizierung europäischer intermodaler Ladeeinheiten



Standardisierung erhöht die Produktivität




Vorteile der harmonisierten Eigentümeridentifizierung	für			
	Log/Str	KV	EVU	Zoll
Einheitliche Struktur: BIC-Code für Container, ILU-Code für Wechselbehälter und Sattelaufleger	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Vereinfachter Zugang zum KV Schiene/Straße, ILUs werden vom Hersteller kodifiziert	<input checked="" type="checkbox"/>			
Alle Ladeeinheiten sind für den KV geeignet		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Eigentümer können ihre Ladeeinheiten nach eigenen Kriterien nummerieren (die sechs Ziffern)	<input checked="" type="checkbox"/>			
Keine Neukodifizierung bei Verkauf der LE	<input checked="" type="checkbox"/>			
Prüfziffer entdeckt 95% der Eingabefehler	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Eignung für OCR	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Erhöhte Anforderungen für Sicherheit und Gefahrenabwehr	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Kompatibilität mit TAF-TSI, elektronischem Datenaustausch im Schienenverkehr		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Kodifizierungsschild für Wechselbehälter (das gleiche existiert für Sattelanhänger)

TECHNISCHE INFORMATION

IDENTIFIZIERUNG



The image shows a yellow identification plate for a swap container. It is divided into three horizontal sections. The top section contains the number '2550' with arrows pointing left and right. The middle section is divided into three parts: 'S21 · C19' on the left, a central box containing 'NR GB', '·110 609·', '7 774 579', and 'GCA 774 579', and the number '22' on the right. The bottom section contains the identification number '90·8655A·ST03533'. A red oval highlights the top section, and a blue oval highlights the bottom section. Arrows point from the text labels to the corresponding parts of the plate.

→ 2550 ←

S21 · C19

NR GB ·110 609·
7 774 579
GCA 774 579

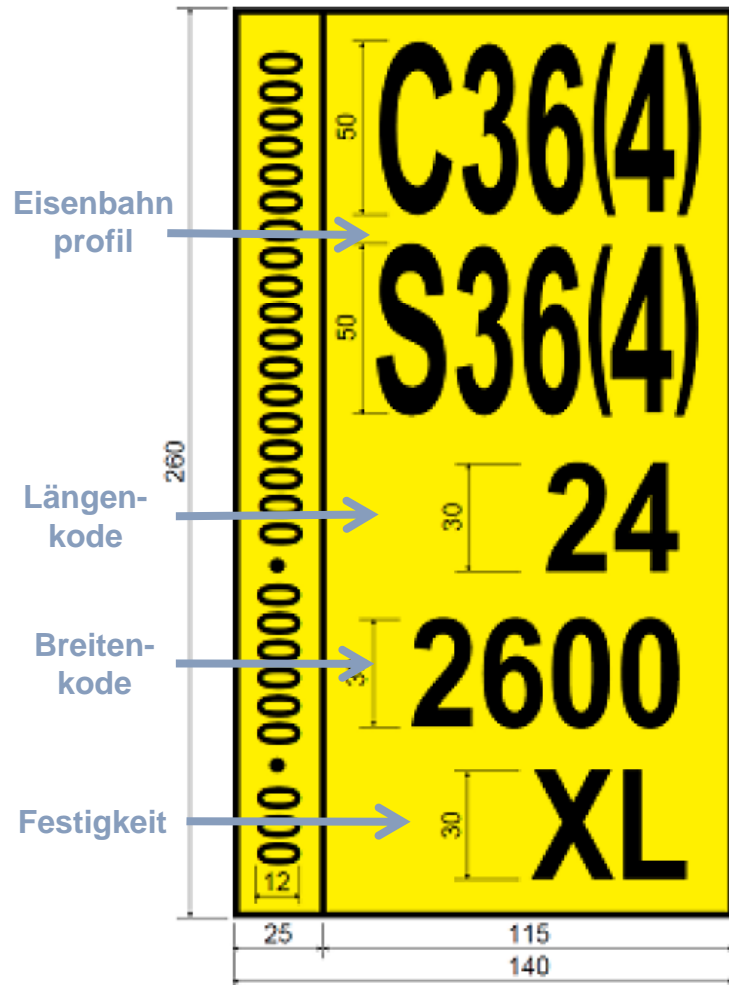
22

90·8655A·ST03533

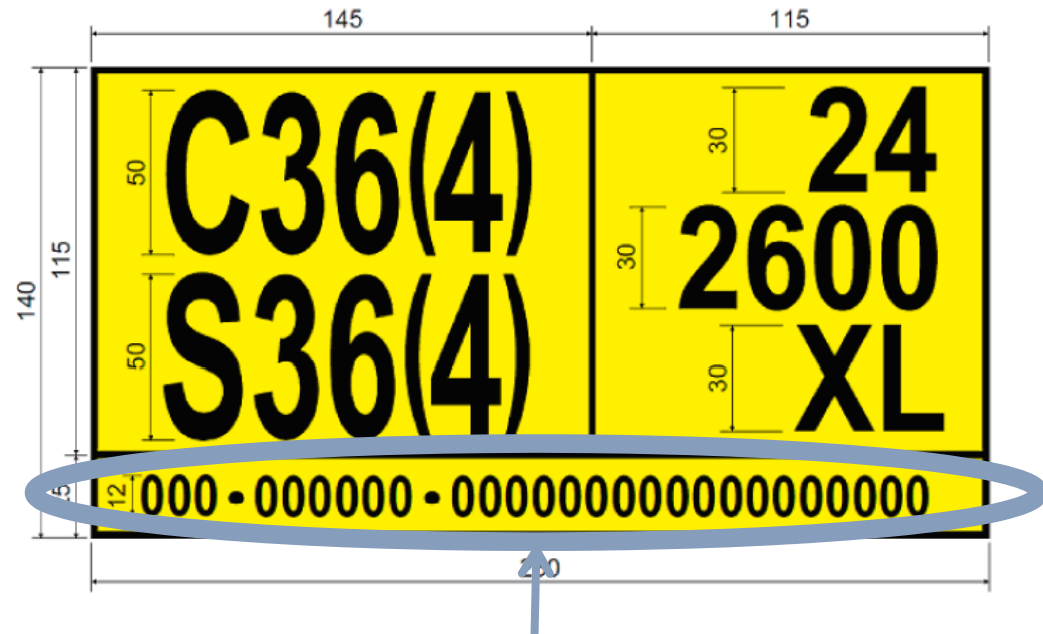
„Nationalität“-Nr. von KV Unternehmen

Kode-Nr. von Straßenverkehrsunternehmen innerhalb von KV Unternehmen

Ladeeinheiten-Nr.



Kennzeichnung von Wechselbehältern für den Bahnbetrieb (Kodifizierungsschild) optional horizontal oder vertikal



Zertifizierungsteil

(Referenz nicht mehr für Identifizierung)

Das neue Kodifizierungsschild ermöglicht eine effizientere Betriebsabwicklung

Zusammenfassung: aktuelle Entwicklungen



Die im Weissbuch der Europäischen Kommission genannten Verlagerungsziele sind erreichbar.

Die UIRR beteiligt sich an der Ausarbeitung eines Aktionsplans zur Erreichung der Verlagerungsziele.

Aufgabenschwerpunkt für Mitgliedsstaaten und Kommission

- Investitionen in ein effizientes Schienennetz
- Langfristig stabile Rahmenbedingungen, beispielsweise bei den Maßen und Gewichten.
- Liberalisierung des Schienenverkehrs
- Interoperabilität

Aufgabenschwerpunkt für die Transportakteure

- Investitionen in Ladeeinheiten, Wagons, Umschlaggeräte und Telematiksysteme
- Standardisierung zur Effizienzsteigerung



Vielen Dank für ihre Aufmerksamkeit



Administrator of the ILU -Code



Martin Burkhardt- UIRR scr1

mburkhardt@uirr.com

+32 2 548 78 90