



PRESSEMITTEILUNG Nr. 36/2014

Die 4. Ausgabe der Global Rail Freight Conference ("GRFC 2014"), organisiert von der UIC und den Österreichischen Bundesbahnen ÖBB, fand vom 23.-26. Juni in Wien statt

(Wien/Paris, 1. Juli 2014) Die 4. Ausgabe der Global Rail Freight Conference ("GRFC 2014"), organisiert von der UIC und den Österreichischen Bundesbahnen ÖBB, fand vom 23.-26. Juni in Wien statt. Diese internationale Veranstaltung ist zur weltweiten Referenz geworden, um sich über Strategien und Best Practices im Schienengüterverkehr und der Logistik auf der ganzen Welt auszutauschen.

Das Motto der Global Rail Freight Conference 2014 waren "Nahtlose Transportketten dank Harmonisierung". Die Konferenz wandte sich an alle Akteure und Partner, die an der Entwicklung des Schienengüterverkehrs beteiligt sind. Teilnehmer aus 30 Ländern aller 5 Kontinente nahmen an dieser globalen Konferenz teil.

Während der zweitägigen Konferenz hatten die Teilnehmer Gelegenheit, verschiedene Themenbereiche kennenzulernen und zu erörtern. Die Debatten und Diskussionen während der verschiedenen angebotenen Module waren sehr lebhaft. Die Trends und Best Practices bei den Innovationen in den verschiedenen Ländern wurden anhand von Beispielen aus der ganzen Welt dargestellt: automatische Reifenüberprüfung, Lademaß, "Train Scanning System", automatisierte Datenerfassung von Güterwagen im Rahmen des Programms zur Erhöhung der Achslast des Rollmaterials. Raumplanung, Logistik und Integration im Schienengüterverkehr waren ebenfalls Diskussionsthemen: Schienen- und Hafenanbindung als eine Grundvoraussetzung für den Schienenverkehr, unbedingte Berücksichtigung der jeweiligen Betriebsbedingungen und die Bedingungen für die Raumplanung im Schienengüterverkehr. Weitgreifende Spezifikationen - Transportstrategie - müssen aus der Politik kommen und nicht auf lokaler Ebene entschieden werden:

Den Teilnehmern wurde verschiedene Fallbeispiele vorgestellt: Die enge Zusammenarbeit der Rail Cargo Group mit BALO, einen türkischen Transportunternehmen, oder der Fall DB Schenker mit der Ausweitung seines Netzes auf ganz Europa zeigen, wie Marktanteile zu gewinnen sind. Die Teilnehmer erfuhren Details zum Projekt MARATHON, bei dem zwei Züge sehr schnell zusammengekuppelt werden, um einen MARATHON-Zug mit einer sehr zuverlässigen Funkverbindung zu bilden. Dabei geht es darum, ohne massive Investitionen in die Infrastruktur längere und schwerere Züge bilden zu können.

Um Marktanteile im Allgemeinen zu gewinnen, ist echter Wettbewerb auf dem Markt gefragt, Pünktlichkeit, Frequenz und Informationsangebot müssen verbessert werden, sowie solide Managementstrukturen geschaffen werden. Die Zukunft der Eisenbahn ist international und nicht nur national. Die Marktanteile müssen zusammen und nicht auf Kosten der anderen gewonnen werden. Am Beispiel der Seidenstraße und der Transsibirischen Eisenbahn (Zielvorstellung: sieben Tage für diese Strecke) wurden die internationalen Korridore für den kombinierten Verkehr vorgestellt und schließlich die Bedeutung der Standardisierung im Hinblick auf eine gesteigerte Effizienz – eine wichtige Rolle der UIC.

Ferdinand Schmidt, ÖBB, Präsident des UIC Güterverkehrsforums, zeichnete in seiner Ansprache zum Abschluss der Konferenz eine sehr positive Vision der Zukunft, da die Bahn seit jeher von Innovationen lebt. Er gab sich überzeugt, dass die Bahn angesichts der Perspektiven der Hochgeschwindigkeit für die Zukunft Teil der Lösung sein wird. Er unterstrich auch die wichtige Rolle des Projektes MARATHON zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und der Effizienz sowie die Notwendigkeit, sich auf die Verbesserung der Qualität und den Ausbau der internationalen Korridore zu konzentrieren.

Miklos Kopp, Direktor der Abteilung Güterverkehr der UIC, sprach von der Notwendigkeit der Harmonisierung und der Interoperabilität im Schienengüterverkehr. Demnach müssten auf allen Ebenen verschiedene Schritte eingeleitet werden, um dieses Ziel zu erreichen:

- Auf Regierungsebene ist die gesetzliche Grundlage für die Vereinheitlichung der Eisenbahnen sehr wichtig sowie die Vereinfachung der Formalitäten beim Grenzübertritt.
- Auf Ebene der Fachverbände wie der UIC müssen die Ausgangssituation, die Markttrends, mögliche Routen und Korridore analysiert werden, um den Weg zu interoperablen Lösungen aufzuzeigen und harmonisierte Regeln und technische Normen für den Betrieb vorzubereiten.
- Auf Ebene der Eisenbahnunternehmen wurde über neuen Trends informiert, die zu neuen kundenfreundlichen Produkten führen, wie zum Beispiel Logistikdienstleistungen für die gesamte Transportkette.

Jean-Pierre Loubinoux, UIC-Generaldirektor, erklärte in einer Video-Botschaft, dass die GRFC in Sachen Networking schon immer eine wichtige Rolle bei der UIC gespielt hat und das es sich auch dieses Mal wieder bewahrheitet hat. Nach Sankt Petersburg und Tanger und fanden jetzt in Wien sehr wichtige Debatten statt, wurden sehr interessante Ideen ausgetauscht und wurde insgesamt mit dem Thema der nahtlosen Transportketten durch Harmonisierung eine sehr wichtige und notwendige Vision für die Zukunft des Güterverkehrs in Europa und der Welt gestaltet.

Francesco Parisi, FIATA-Präsident, eröffnete die Zeremonie zur Verleihung der "Golden Chariot Awards" und übergab die Preise den Unternehmen mit außergewöhnlichen Ergebnissen in der internationalen Zusammenarbeit: CCTT, OTIF, CIT, RCA und UIC.

Technische Besichtigungen in Wien

Am 3. Konferenztag wurden für die Teilnehmer technische Besichtigungen organisiert. Die erste Besichtigung ging zum neuen Hauptbahnhof Wien, in der Nähe von Schloss Belvedere, der im Dezember eröffnet werden soll. Die Bauarbeiten fingen 2003 mit dem Abriss des alten Südbahnhofs an und wurden von der Stadt mit 1,5 Mill. Euro und von den Bundesbahnen mit 2,5 Mill. Euro finanziert. Es ist nicht nur ein Projekt der Eisenbahnen sondern auch ein Stadtentwicklungsprojekt.

Auf einem Areal von 109 Hektor und 6 km Länge entstanden 100 km neuen Schienen und 600 Weichen. Die Idee eines Hauptbahnhofs ist schon vor 100 Jahren entstanden, aber wegen der neuen Mobilität ist die Durchquerung der Stadt und damit ein Durchgangsbahnhof notwendig geworden. Der Bahnhof wird damit zum wichtigsten nationalen und internationalen Verkehrsknoten und zu einer zentralen Schnittstelle für das europäische Eisenbahnnetz.

Nirgendwo sonst in Wien können Ziele in Österreich, Europa und anderswo in der Welt so schnell und einfach erreicht werden - mit dem Hauptbahnhof, dem innerstädtischen öffentlichen Verkehrssystem und der Anbindung an den Flughafen Wien.

Das gesamte Stadtentwicklungsgebiet schafft rund 20 000 neue Arbeitsplätze, und für die Konzernzentrale der ÖBB wurde ein neues Bürogebäude errichtet. Visueller Blickfang des neuen Bahnhofs ist das gefaltete, rautenförmige Dach mit Fotovoltaik-Tafeln, das die Bahnsteige überspannt. Mithilfe von Geothermie-Anlagen und Sonnenenergie-Systemen produziert der Wiener Hauptbahnhof 13% seines gesamten Energiebedarfs selbst.

Die zweite technische Besichtigung betraf die moderne und innovative Betriebsleitzentrale von ÖBB Infra.

Ein nationales Verkehrsmanagement-Zentrum und fünf Betriebsführungszentralen (BFZ) sollen die Sicherheit und Pünktlichkeit sowie kosteneffizientes Betriebsmanagement für den Schienenverkehr gewährleisten. Im Durchschnitt fährt auf dem Schienennetz von ÖBB Infrastruktur, das rund 5000 Schienenkilometer umfasst, alle 12 Sekunden ein Zug ab. Die Schienenverkehrsunternehmen transportieren auf diesem Netz mehr als 210 Mill. Reisende und 100 Mill. t Güter pro Jahr. ÖBB hat das Verkehrsmanagement zentralisiert, so dass der Betrieb von Lokomotiven und Zugführern, das Notfallmanagement, die Kundenbetreuung und die Presseinformationen an einer Stelle gebündelt werden. Österreich wurde in fünf Zonen aufgeteilt, für die jeweils ein Expertenteam zusammengestellt wurde, das sich um die verschiedenen Aufgaben und Aspekte kümmert.

KONTAKT

PRESSEKONTAKT: Maguelonne de Cossart: decossart@uic.org