

Zahlreiche Herausforderungen für die Transportwirtschaft im Bereich Gefährdungs

Utl.: Bei einer hochkarätig besetzten Konferenz in der WKÖ
diskutierten Experten über Trends und Veränderungen in der
Branche =

Wien (OTS) -

Im Rahmen der Österreichischen Gefährdungs-Konferenz, die vom 10.
bis 11. Oktober 2018 in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ)
stattfand, haben hochkarätige Vertreter des Verkehrsministeriums, der
Logistikwirtschaft und von internationalen Gefährdungs-Organisationen
über die zukünftigen Herausforderungen in der Transportwirtschaft
gesprochen.

Sektionsleiter Gerhard Gürtlich vom BMVIT sprach über das erst
kürzlich von Bundesminister Norbert Hofer gestartete Projekt
„Zukunftsoffensive Verkehr & Infrastruktur“, das sich zum Ziel
gesetzt hat, den Logistikstandort Österreich weiter zu verbessern und
ihn an die Spitze Europas zu bringen. In diesem Zusammenhang sah er
auch Chancen für den Hub Österreich in Verbindung mit dem Ausbau der
Breitspur auf der Schiene als Anbindung des chinesischen und
russischen Marktes an Österreich und Europa in einem Durchlauf, also
ohne dass die Züge von Normalspur auf Breitspur wechseln müssen.
Dieser Wechsel ist mit nicht unerheblichen Kosten für die Wirtschaft
verbunden, wobei die dafür aufgewendeten Gelder derzeit im Ausland
verbleiben.

Jochen Conrad, Leiter der Abteilung Gefährdungs von der
Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen
Eisenbahnverkehr (OTIF), hob die Bedeutung der internationalen
Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Gefährdungsvorschriften
für die Schiene hervor. Internationale Unternehmen suchen seit
längerem eine Alternative zum Seeweg von China nach Europa. Gerade
für den Gefährdungstransport auf der Schiene von China über Russland
nach Europa ist die Anwendung eines einheitlichen Gefährdungs-Rechts
von großer Bedeutung. In wenigen Wochen wird es dazu ein erstes
Treffen in China geben, um abzuklären, inwieweit das chinesische und
russische Gefährdungsrecht mit dem derzeit geltenden RID (49
Mitgliedsstaaten inkl. alle EU-Länder) vereinheitlicht werden kann.

Innovationen werden länderübergreifend erprobt

Clemens Först, Vorstandssprecher der Rail Cargo Group bestätigte, dass derzeit noch viel Handarbeit beim Abfertigen eines Zuges zu leisten ist. Das An- und Abkuppeln von Loks und Waggons, das Erstellen von Wagenlisten und Bremszetteln, sowie die wagentechnische Untersuchung sind zeit-, kosten- und personalintensiv. Auf der anderen Seite werden europaweit bereits zahlreiche Innovationen wie die automatische Kupplung und die elektropneumatische Bremse, die eine erhöhte Fahrgeschwindigkeit, eine bessere Rückspeisefähigkeit und längere Züge ermöglicht, in der Praxis erprobt. Im Rahmen dieser Innovationen beteiligt sich Rail Cargo Austria in Zusammenarbeit mit SBB Cargo und Mercitalia Rail derzeit am Projekt „Intelligenter Güterzug“ mit dem Ziel, bestimmte Produktionsprozesse zu standardisieren und zu automatisieren. Dabei soll vor allem die automatische Bremsprobe länderübergreifend getestet und damit ihre europaweite Anerkennung beschleunigt werden.

Der Geschäftsführer der ASFINAG Service GmbH, Josef Fiala, sieht sein Unternehmen besonders durch die neue behördliche Aufgabe der Durchführung der Technischen Unterwegskontrolle gefordert. Hierfür wurden sowohl die technischen wie personellen Voraussetzungen geschaffen, wobei insbesondere auf die entsprechende Schulung der Mitarbeiter zu achten war. In puncto Infrastrukturausbau liegt das Hauptaugenmerk der Zukunft nicht nur bei der Schaffung von genügend Lkw-Parkplätzen, sondern auch darauf, dass diese entsprechend ausgestattet sind, wobei die Überwachung von Gefahrguttransporten eine besondere Herausforderung darstellt.

Lenk- und Ruhezeit-Regelung oft praxisfremd

Erik Wolf, Geschäftsführer der Bundessparte Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Österreich, betonte die Bedeutung der europäischen Einflussnahme auf die rechtlichen Rahmenbedingungen der Transportwirtschaft für die Zukunft. Den derzeitigen Vorschlag der EU-Kommission zur Revision der Verordnung über die Lenk- und Ruhezeiten hält er zum Teil für völlig praxisfremd. Kein Staat könne gewährleisten, so Wolf, dass genügend „Dedicated Parking Areas“ zur Verfügung stehen, damit der Lkw-Lenker seine wöchentliche Ruhezeit im Fahrzeug verbringen darf. Bei der ebenfalls laufenden Revision der Berufszugangs-Verordnung sollen unbedingt Rehabilitierungsmaßnahmen aufgenommen werden, damit der Verkehrsleiter innerhalb einer angemessenen Frist seine Zuverlässigkeit wiedererlangen kann. Weiters

sprach er sich dezidiert gegen eine unbegrenzte Anzahl an Kabotage-Beförderungen aus, solange es keine einheitlichen sozialen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen innerhalb der EU gibt.
(PWK686/DFS)

~

Rückfragehinweis:

Mag. Robert Wunderl
Wirtschaftskammer Österreich,
Bundessparte Transport und Verkehr
Tel.: +43 5 90 900-3209

~

Digitale Pressemappe: <http://www.ots.at/pressemappe/240/aom>

*** OTS-ORIGINALTEXT PRESSEAUSSENDUNG UNTER AUSSCHLISSLICHER
INHALTLICHER VERANTWORTUNG DES AUSENDERS - WWW.OTS.AT ***

OTS0192 2018-10-12/16:47

121647 Okt 18

Link zur Aussendung:

https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20181012_OT0192