

Der ILU-Code kommt

Kombinierter Verkehr Am 1. Juli beginnt die neue Ära der Kennzeichnung von Kombi-Ladeeinheiten

Von Heinrich Klotz

Die Politik ist begeistert, die Operateure auch. Die Eisenbahnen freuen sich, die Terminalbetreiber mit ihnen. Und die Kunden? Rechnen sich schon jetzt aus, wie viel sie sparen können. So viele „wins“ gibt es künftig im europäischen intermodalen Verkehr: Der Weg ist frei für eine neue einheitliche Kennzeichnung der Ladeeinheiten – und damit einen weiteren wichtigen Rationalisierungsschritt.

Zugegeben: Das Ganze klingt zunächst recht sperrig. „Das Europäische Komitee für Normung CEN hat die überarbeitete Norm EN13044 zur Kennzeichnung intermodaler Ladeeinheiten angenommen“, schreibt die internationale Kombi-Vereinigung UIRR. Allerdings: Was da so spröde daherkommt, bedeutet in der Bahnwelt eine mittlere Revolution. Und die habe stattgefunden, „ohne dass der Gesetzgeber eingreifen musste“, freut sich sogar EU-Verkehrskommissar Siim Kallas.

Die Änderungen, erarbeitet von einer Expertengruppe unter Leitung des europäischen Normungsausschusses CEN, betreffen die Kodifizierung der Ladeeinheiten und die Eigentümeridentifizierung. Beides wird künftig getrennt voneinander nach einem standardisierten Verfahren erfolgen.

Kodifizierung vereinfacht. Beginnen wir mit der Kodifizierung. Die Kombi-Ladeeinheiten (Wechselbehälter, nicht ISO-genormte Container und Sattelaufleger) müssen über eine Kodierung verfügen, die in Abhängigkeit von ihrer Breite und Höhe bestimmt wird. Hintergrund: Kombinierte Verkehre mit Ladeeinheiten auf Waggons überschreiten fast immer das normale Lademaß im Schienenverkehr und müssten daher als Sondertransporte behandelt werden.

In das aktuelle Kodifizierungsverfahren, das in den 70er Jahren entwickelt wurde, sind das zuständige Eisenbahnunternehmen oder der Operateur eingebunden:

- Sie prüfen, ob ein Behälter normgerecht gebaut wurde.
- Sie vermessen den Behälter.
- Sie vergeben eine Nummer, über die der Eigentümer eindeutig zu identifizieren ist.

Wer eine gebrauchte Ladeeinheit kaufen will, erspart sich künftig die lästige und teure Neukodifizierung



Für Tankcontainer gibt es bereits den BIC-Code. Nach der gleichen Logik folgt jetzt der ILU-Code für andere Wechselaufbauten.

Diese drei wichtigen Informationen waren bisher auf dem selben Kodifizierungsschild angebracht. Gebraucht werden diese Angaben zwar auch künftig – aber sie werden voneinander getrennt. Und es werden andere Partner zuständig sein:

- Der Hersteller lässt den normgerechten Bau einer Ladeeinheit prüfen. Ist ein Prototyp kodifiziert, gilt die Zulassung automatisch für alle anderen Ladeeinheiten dieses Typs. Damit fallen – im Unterschied zu bisher – keine weiteren Kodifizierungskosten für den Betreiber an. Selbst diese einmaligen Kosten werden voraussichtlich nicht beim Nutzer landen, weil der Hersteller sie aus Marketinggründen selbst übernimmt.
- Der Hersteller garantiert die Maße.
- Eigentümer, Betreiber oder Vermieter sind für die Identifizierung des Eigentümers zuständig.

Die neue Lösung hat gleich in mehrerer Hinsicht Charme. So wird die Zulassung, wie in anderen Branchen längst üblich, auf die Hersteller übertragen – der Kunde hat mit dem Prozedere nichts mehr zu tun. Und weil die Codes für Ladeeinheit und Eigentümer künftig getrennt sind, entfällt auch die lästige Neukodifizierung, wenn die Ladeeinheit verkauft werden soll: Der Verkäufer entfernt einfach seinen individuellen Eigentümercode, und fertig ist die Laube.

Kompatibel mit BIC-Code. Damit kommen wir zum spannenden zweiten Teil der Änderungen – sie betreffen den Eigentümercode. Er wird künftig für intermodale Ladeeinheiten in Europa vereinheitlicht, und zwar nach der gleichen Logik, nach der bisher nur Container im internationalen Verkehr gekennzeichnet wurden: nach dem BIC-Code. Allerdings heißt die europäische Variante ILU-Code. Er setzt sich zusammen aus:

- vier Großbuchstaben (drei für den Eigentümerschlüssel, einer für die Produktgruppe der Ladeeinheit)
- einer sechsstelligen Registriernummer, die der Eigentümer frei vergeben kann, um seine eigene Flottensteuerung zu optimieren
- einer Prüfziffer.

Weil der ILU-Code technisch mit dem BIC-Code kompatibel ist, können Unternehmer, die bereits einen BIC-Code haben, diesen auch auf ihre kontinentalen Ladeeinheiten übertragen. Ausgenommen sind Sattelanhänger.

Vergeben wird der ILU-Code von der eingangs genannten UIRR. Deren Generaldirektor Martin Burkhardt, der maßgeblich an der Umsetzung beteiligt war, verspricht eine effiziente Verwaltung und niedrige Kosten. 250 EUR soll die Vergabe des ILU-Codes kosten, alle zwei Jahre sind 100 EUR Erneuerungsgebühr fällig. Das gilt für alle Flottengrößen, weil die Gebühr pro Eigentümer berechnet wird.

Für die Umstellung auf die Herstellerkodifizierung und den ILU-Code gibt es bereits einen Fahrplan:

- Ab 1.7.2011 beginnt die UIRR mit der Vergabe der ILU-Codes – die kodifizierenden Bahnen und die UIRR-Gesellschaften geben dann die neuen Kodifizierungsschilder aus.

- Ab dem 1.7.2014 akzeptieren die Partner nur noch Ladeeinheiten mit BIC- oder ILU-Code.

- Ab 1.7.2019 akzeptieren Bahnen und UIRR-Gesellschaften nur noch europäische Ladeeinheiten mit neuen Kodifizierungsschildern.

Auch Revolutionen dauern halt ihre Zeit bei der Bahn. Aber kein Zweifel: Dies hier ist eine.

DVZ 12.5.2011

www.uirr.com

HINTERGRUND

Vorteile des Systems

- Praktisch alle Behälter sind unmittelbar nach Kauf im kombinierten Verkehr einsetzbar.
- Betreiber können ihre Ladeeinheiten nach für ihren Fuhrpark geeigneten eigenen Kriterien nummerieren.
- Der EDV-gerechte Code hilft, nahezu alle Tippfehler sofort durch die Prüfziffer zu erkennen.
- Alle Akteure der Transportkette und auch Dritte (wie Zoll oder Feuerwehr) können jederzeit den Eigentümer einer Ladeeinheit ermitteln, da der Eigentümercode veröffentlicht wird.
- Der ILU-Code ist für optische Lesegeräte (OCR) erfassbar.