Businessplan Komitee 163

1 Titel und thematischer Aufgabenbereich

1.1 Titel

de: Güterumschlag
en: Cargo transfer

1.2 Thematischer Aufgabenbereich

Normung für die Planung von Güterumschlagsanlagen und mit dem Güterumschlag zusammenhängender Bereiche (z. B. Ladungssicherung, Container), insbesondere hinsichtlich Terminologie, Sicherheit, Gestaltung, Ausführung und Prüfung.

2 Markt, Umfeld und Ziele des Komitees/Workshops

2.1 Marktsituation

2.1.1 Grundsätzliche Informationen über den Markt

Die Arbeitsteilung in der Wirtschaft nimmt zu und überschreitet weiter zunehmend regionale, nationale und kontinentale Grenzen (Kooperationen, europäischer Wirtschaftsraum, Freihandelszonen, Globalisierung). Dadurch steigt das Volumen des Güterverkehrs. Die Effektivität, Kosten und Qualität des Güterumschlags (Lager/Verkehrsmittel, Verkehrsmittel/Verkehrsmittel) sind ganz entscheidend für das Funktionieren der Transportkette, gemessen an Laufzeit und Kosten. Die Planung effizienter Güterumschlagsanlagen und die Vermeidung von Planungsfehlern sind im direkten Interesse der unmittelbar an der Abwicklung von Transporten Beteiligten (Versender, Verkehrsträger, Vermittler, Umschlagsbetriebe, Empfänger). Darüber hinaus besteht ein großes allgemeinwirtschaftliches Interesse an dieser Thematik.

Eine große Unterstützung findet der kombinierte Transport in der europäischen Verkehrspolitik. Da der internationale und der interkontinentale Transport immer mehr zunehmen, ist die Mitarbeit in der europäischen und internationalen Normung und die Harmonisierung der betreffenden ÖNORMEN das vorrangige Ziel. Auch die Auftraggeber von Transporten sind an effizienten intermodalen Transportsystemen interessiert.

Container stellen noch immer eine wirtschaftlich und ökonomisch günstige Lösung im Rahmen der Ladungssicherheit, der Transportkosten, der Transportgeschwindigkeit und der Umschlagmöglichkeit für einen Großteil von Gütern dar.

Der Bereich "Offshore Container" ist aufgrund der geografischen Lage Österreichs nur von geringer Bedeutung.

2.1.2 Interessensträger des Themas

Die Interessensträger der für den Bereich Güterumschlag und genormter Ladungseinheiten (z. B. Container, Wechselaufbauten) geschaffenen ÖNORMEN sind:

- Güterbeförderungsunternehmen, Speditionen, Infrastrukturbetreiber
- Produzenten, Industrie- und Handelsbetriebe,
- Errichter und Betreiber von Umschlagsanlagen,
- Planer, Prüfinstitute, Ziviltechniker, Sachverständige, technische Büros,
- Behörden,
- Interessensvertretungen,
- Versicherungen.

2.1.3 Marktstruktur

Im Jahr 2022 betrug das Güteraufkommen in Österreich auf der Straße etwa 590,9 Mio. t, auf der Schiene etwa 103,9 Mio. t und auf der Donau etwa 6,4 Mio. t.

Für Güterumschlagsanlagen bedeutend ist der Umschlag Schiene-Straße-Wasser und über Anschlussbahnen.

ANMERKUNG Quelle: Statistik Austria: https://www.statistik.at/statistiken/tourismus-und-verkehr/gueterverkehr/

2.1.4 Europäische und internationale Perspektiven

Güterumschlagsanlagen sind ein wichtiges Glied im Warenstrom. Aufgrund der grenzüberschreitenden Beförderung von Gütern ist es bereits bei der Planung von Güterumschlagsanlagen notwendig, zukünftige Entwicklungen zu berücksichtigen, um die Anforderungen für einen optimalen und wirtschaftlichen Umschlag zu erfüllen. Zusätzlich sind regionale Bestimmungen zu berücksichtigen.

Für die sicherheitstechnischen Anforderungen von Ladeeinheiten für den kombinierten Verkehr kommen zunehmend europäische und internationale Prüfnormen zum Tragen. Durch die internationalen Handelsbeziehungen wird es immer wichtiger, die Anforderungen an Ladeeinheiten international abzustimmen. Bei den Ausarbeitungen dieser Europäischen und internationalen Bestimmungen muss deshalb aktiv mitgearbeitet werden oder zumindest ein intensiver Gedankenaustausch erfolgen.

Zu beachten sind auch einschlägige Richtlinien der EU und internationale Übereinkommen.

2.2 Rahmenbedingungen

2.2.1 Politische Faktoren

Das Güterumschlagsaufkommen soll vermehrt durch möglichst umweltfreundliche und sichere Verkehrsmittel abgewickelt werden. Auch deshalb besteht ein Bedarf an Normung zum klaglosen Funktionieren des Güterumschlages.

Die europäische Gesetzgebung bildet durch die EU-Direktive 96/53 die Rahmenbedingungen für die Vereinheitlichung der Fahrzeugabmessungen und der sicherheitstechnischen Anforderungen für die Infrastruktur im Transportwesen. Die europäische Transportpolitik sieht den kombinierten Verkehr als eine der umweltfreundlichen Maßnahmen, das steigende Transportvolumen in Zukunft zu bewältigen.

2.2.2 Wirtschaftliche Faktoren

Eine optimale Gestaltung der Güterumschlagsanlagen ist anzustreben, um den Forderungen der modernen Logistik gerecht werden zu können. Planungen sollen zielgerecht und wirtschaftlich anhand von Normen

durchgeführt werden können. Insgesamt soll die Zeit zwischen Projektstart und Inbetriebnahme einer Güterumschlagsanlage durch Vermeidung von Fehlern bei Planung und Umsetzung minimiert werden.

Genormte und regional bzw. weltweit anerkannte Ausführungsrichtlinien für Ladungseinheiten erleichtern den grenzüberschreitenden Verkehr. Ohne entsprechende überregionale Normen für den kombinierten Verkehr wären die eher als Klein- und Mittelbetriebe geführten Unternehmen gezwungen, eigene kompatible intermodale Systeme zu entwickeln.

2.2.3 Gesellschaftliche Faktoren

Durch sicherheitstechnische Maßnahmen, die einen wichtigen Faktor zur Arbeitssicherheit darstellen, sollen Personen- und Sachschäden vermieden werden. Ferner ist es wichtig, die Interessen der Verwender zu berücksichtigen und entsprechend zweckmäßige und ergonomisch durchdachte Anlagen und Geräte zur Verfügung zu stellen.

Durch standardisierte Ladungseinheiten mit entsprechenden sicherheitstechnischen Anforderungen können Personen- und Sachschäden minimiert werden. Der kombinierte Transport mit genormten Ladungseinheiten ist eine Möglichkeit der Transportindustrie, den Forderungen der Allgemeinheit nachzukommen, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene bzw. Wasserstraße zu verlagern.

2.2.4 Ökologische Faktoren

Siehe 2.2.1.

2.2.5 Technische Faktoren

Durch Innovationen und die technische Weiterentwicklung sowie neue Logistikkonzepte ist eine entsprechende Anpassung der technischen Regeln notwendig.

Der Fortschritt in Bereich der Datenübertragung und den damit gegebenen Möglichkeiten der Transportsteuerung und -überwachung sowie den Forderungen nach noch besser durchdachten und auf besondere Bedürfnisse abgestimmten Transportsystemen, müssen laufend bei der Normungsarbeit berücksichtigt werden.

Ein vereinheitlichtes System der Kennzeichnung der Ladungseinheiten ermöglicht die EDV-mäßige Verarbeitung und Disposition der Ladungseinheiten.

2.2.6 Rechtliche Faktoren

Bei der Erstellung von ÖNORMEN sind insbesondere die in nationales Recht umzusetzenden EU-Richtlinien und nationale gesetzlichen Bestimmungen zu berücksichtigen.

Der internationale Gütertransport ist oft als intermodal einzustufen und erfordert transportorientierte Normung, die weltweit abzustimmen ist (siehe 2.3.2).

2.2.7 Europäische und internationale Faktoren

Die EU hat den freien, ungehinderten Warenverkehr von Beginn an zu einem der vier Hauptziele erklärt. Zur Erreichung dieser Ziele ist eine entsprechende Verkehrsinfrastruktur erforderlich, deren Entwicklung und Verbesserung ein Hauptfeld der EU-Aktivitäten ist. Effiziente Güterumschlagsanlagen sind wichtige Glieder eines infrastrukturellen Systems am Güterverkehrssektor. Im Sinne der weltwirtschaftlichen Verflechtung gilt dies über die EU hinaus global.

Die europäische und internationale Normung gewinnt durch die Globalisierung der Märkte immer mehr an Bedeutung. Es ist daher wichtig, die Schnittstellen für die Ladungseinheiten, die auf verschiedenen Fahrzeugen des kombinierten Verkehrs zu transportieren sind, kompatibel und einheitlich festzulegen.

Für die nationale Normung ist die internationale Normungsarbeit in ISO/TC 104 "Freight container" und die europäische Normungsarbeit vor allem in CEN/TC 119 "Swap bodies for combined goods transport" relevant, da die ausgearbeiteten ISO-Normen zum Großteil über das "Vienna Agreement", einem Abkommen zwischen ISO und CEN, auch in das Europäische Normenwerk – und somit in das nationale Normenwerk – übernommen werden.

2.3 Zielsetzungen und Strategie des Komitees

2.3.1 Zielsetzungen des Komitees

Das Ziel des Komitees ist es, den vom Güterverkehr betroffenen Kreisen für die Planung von Umschlagsanlagen und die sichere Beförderung von Gütern (Ladungssicherung) ein dem Stand der Technik entsprechendes, in sich geschlossenes Regelwerk zur Verfügung zu stellen, das mit den einschlägigen Rechtsvorschriften kompatibel ist.

2.3.2 Strategie zur Zielerreichung

Bei neuen nationalen Normvorhaben sind bestehende ausländische Regelungen in die Überlegungen mit einzubeziehen. Vor allem aber gilt es den Erfahrungsschatz der einschlägigen Praxis den interessierten Wirtschafts- und Behördenkreisen zugänglich zu machen. Zusätzlich ist die Anwendbarkeit von ISO-Normen und anderen Spezifikationen, die den Stand der Technik darstellen (z. B. UIC) zu prüfen. Aufgrund der Marktsituation als Binnen- und Transitland sind jedoch nationale Erfordernisse in den entsprechenden Normenwerken zu vertreten.

Zur Sicherstellung der notwendigen Ressourcen sind neue Mitarbeiter zu werben, die ihr Engagement und Fachwissen aktiv in die Normungsarbeit einbringen. Österreich hat mit den bisherigen Ausarbeitungen eines geschlossenen und kompatiblen Normenwerkes zur Planung von Güterumschlagsanlagen auch international eine Vorreiterrolle übernommen.

Hauptaufgabe der nationalen Normung ist heute jedoch, an der Entwicklung internationaler Normen (CEN, ISO) mitzuarbeiten und das Komitee in kürzester Zeit mit den Entwürfen, Stellungnahmen und Einsprüchen zu befassen.

2.3.3 Risikoanalyse

Zur Sicherstellung der Kontinuität des Normenwerkes ist die Zahl der aktiven Mitarbeiter auf nationaler Ebene zu vergrößern und neue Mitarbeiter vom Nutzen der Normung zu überzeugen.

Zur Sicherstellung der internationalen Angleichung des Normenwerks im Bereich des Güterumschlages und der Güterumschlagsanlagen ist der Kontakt zu internationalen Gremien notwendig und aufrecht zu erhalten.
Zur Vermeidung unterschiedlicher Auffassungen sind die Arbeiten in ISO und CEN mit anderen interessierten Organisationen entsprechend abzustimmen.

Durch die freiwillige Mitarbeit bei der Erstellung von Normen, besteht insbesondere in den europäischen und internationalen Gremien die Gefahr, dass notwendige Regeln nicht im benötigten Zeitrahmen fertig gestellt werden können, weil starke lokale Interessen die Ausarbeitung im Konsens verzögern. Durch diese Verzögerung besteht die Gefahr, dass das Normenwerk auf technische Innovationen nicht rechtzeitig reagiert und damit die Kompatibilität der Ladungseinheiten in Frage gestellt wird.

Im internationalen und europäischen Bereich ist die aktive Mitarbeit an der Normausarbeitung verstärkt wahrzunehmen, da ansonsten eine Einflussnahme eingeschränkt ist.

3 Arbeitsgruppen des Komitees

Siehe:
https://www.austrian-standards.at/de/standardisierung/komitees-arbeitsgruppen/nationale-komitees/committees/832/subcommittees

4 Arbeitsprogramm

4.1 Nationale ÖNORM-Projekte, einschließlich zur Anwendung in Österreich empfohlene Internationale Normen

Siehe:
https://www.austrian-standards.at/de/standardisierung/komitees-arbeitsgruppen/nationale-komitees/committees/832/projects/national
https://www.austrian-standards.at/de/standardisierung/komitees-arbeitsgruppen/nationale-komitees/committees/832/drafts

4.2 Teilnahme an Technischen Komitees und/oder Workshops der europäischen und/oder internationalen Normungsorganisationen

4.2.1 CEN/TC 119

Titel: Swap bodies for combined goods transport
Art der Teilnahme: Aktive Teilnahme.

4.2.2 CEN/TC 119/WG7

Titel: Cargo Securing
Art der Teilnahme: Aktive Teilnahme.

4.2.3 CEN/TC 168/WG 6 (derzeit keine Aktivität)

Titel: Load restraint assemblies
Art der Teilnahme: Keine Teilnahme.

4.2.4 CEN/TC 413

Titel (en): Insulated means of transport for temperature sensitive goods with or without cooling and/or heating device
Titel (de): Wärmegedämmte Transportmittel für temperaturempfindliche Produkte mit oder ohne Kühl- und/oder Heizeinrichtung
Art der Teilnahme: Keine Teilnahme.

4.2.5 CEN/TC 413/WG 1

Titel: Insulated means of transport for temperature sensitive goods – Equipment
Art der Teilnahme: Keine Teilnahme.

4.2.6 ISO/TC 104

Titel: Freight Containers
Art der Teilnahme: Beobachtende Teilnahme.

4.2.7 ISO/TC 104/SC 1

Titel: General purpose containers
Art der Teilnahme: Keine Teilnahme.

4.2.8 ISO/TC 104/SC 2

Titel: Specific purpose containers
Art der Teilnahme: Keine Teilnahme.

4.2.9 ISO/TC 104/SC 4

Titel: Identification and communication
Art der Teilnahme: Keine Teilnahme.