



Abb. 4: Streckensanierungen von Güterverkehrsstrecken in Ungarn

Quelle: RCG sowie [5]

Grenzüberschreitender Verkehr – Tzfz- und Tf-Wechsel, TAF TSI

Interoperable Tzfz und Tf können das Überqueren von Staatsgrenzen erheblich beschleunigen. Besonders auf kürzeren Strecken, wie z.B. von Budapest nach Wien, wo die ganze Strecke mit einem Tf durchgeführt werden kann und die Grenzüberbreitung mit keinem erheblichen Administrationsaufwand verbunden ist, liegen die Vorteile auf der Hand: bessere Auslastung der Tzfz und der Arbeitszeit der Tf und kürzere Fahrzeiten. Diese positiven Effekte kommen weniger zur Geltung, wenn der Zug aus Gründen wie z.B. Kapazitätsengpässe oder Grenzkontrollen Stunden an der Grenze stehen muss. Es lohnt sich aber auch so, zumindest bei wichtigen Verkehren interoperable Tzfz zu verwenden. Am Grenzübergang Curtici kann ein im Optimalfall 6 Stunden dauernder Grenzübertritt ohne Tzfz-Wechsel um bis zu 3 Stunden gekürzt werden. Standardisierte digitale Lösungen, wie TAF-TSI, eine von der EU festgelegte Norm für den elektronischen Datenaustausch im Güterverkehr, werden, wenn sie einmal überall eingeführt worden sind, den administrativen Aufwand an den Grenzen weiter verringern. Gegenwärtig erfolgt der Datenaustausch zwischen vielen EVU über bilaterale digitale Lösungen. Dort wo das nicht funktioniert, versucht man andere kreative Wege zu finden. Bei Zügen der RCG, die aus der Türkei kommen, werden die Frachtdokumente an der türkisch-bulgarischen Grenze eingescannt und per E-Mail nach Ungarn weitergeleitet, so können die Daten elektronisch erfasst werden, bevor der Zug an der ungarischen Grenze ankommt, womit der Grenzübertritt um Stunden verkürzt wird.

Fazit

Es ist weniger überraschend, dass unter diesen Voraussetzungen der Betrieb sowohl bei den Terminals als auch bei den EVU von permanenter Neuplanung geprägt ist, während versucht wird, die immer ungeduldigeren Kunden zu bedienen. Es ist eine sehr positive Entwicklung, dass die Eisenbahninfrastruktur modernisiert wird. Dadurch besteht die Hoffnung, dass die Bahn langfristig ihre Wettbewerbsfähigkeit deutlich verbessern kann, was aber kurzfristig mit enormen Herausforderungen verbunden ist. So muss sich auch RCT-BILK darauf einrichten, dass in den nächsten Jahren weiterhin mit einer erheblichen Unberechenbarkeit der Ost- und Südverkehre zu rechnen ist und ein Teil der Kapazitäten für das Abfangen dieser Volatilitäten reserviert werden muss. Viele Kunden haben die längeren Transportzeiten akzeptiert und bei der Planung ihrer Logistikkette berücksichtigt. Es ist aber wichtig, zumindest die zugesagten Transportzeiten einzuhalten. Um dies zu gewährleisten, müssen Terminals und EVU auch auf Kosten der Effektivität größere Ressourcen bereithalten, als das in einer berechenbareren Betriebsumgebung notwendig wäre. Darüber hinaus muss dafür gesorgt werden, dass die Kunden immer verlässlich und rechtzeitig über jede Veränderung der Routen und der Transportzeiten informiert werden. Zum Glück gibt es Anlass für einen vorsichtigen Optimismus: Wenn die laufende Rekonstruktion der Hauptstrecken in der Region abgeschlossen ist, wird Ungarn das Potenzial aus der optimalen geographischen Lage nutzen und die Rolle als bedeutende Drehscheibe für Schienenverkehre zwischen Ost und West erfüllen können.

QUELLEN

- [1] UIRR – International Union for Road-Rail combined Transport: UIRR-Report 2020/2021, <https://www.uirr.com/de/component/downloads/downloads/1634.html>, 27.03.2022 um 21:55 Uhr
- [2] HPC Hamburg Port Consulting: Report für die RCG, in Bearbeitung, 2022, intern
- [3] https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Budapest_%C3%A9s_k%C3%B6rny%C3%A9k%C3%A9nek_vas%C3%BAti_%C3%A9rk%C3%A9pe.svg, 29.03.2022 um 18:00 Uhr
- [4] Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums Text von Bedeutung für den EWR, EUR-Lex - 32012L0034-EN - EUR-Lex (europa.eu), 27.03.2022 um 22:02 Uhr
- [5] https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Magyarorsz%C3%A1g_vas%C3%BAti_%C3%A9rk%C3%A9pe.svg (29.03.2022 um 09:05 Uhr), Lizenzvorgabe: Creative Commons – Attribution-ShareAlike 3.0 Unported – CC BY-SA 3.0



Attila Czöndör

Mitglied des Vorstandes
Geschäftsführer
Rail Cargo Terminal – Bilk Zrt.,
HU-Budapest
attila.czoendoer@railcargo.com



András Nyiri

Leiter Produktion
Rail Cargo Hungaria Zrt., HU-Budapest
andras.nyiri@railcargo.com

Homepageveröffentlichung unbefristet genehmigt für Rail Cargo Group / Rechte für einzelne Downloads und Ausdrücke für Besucher der Seiten genehmigt / © DVV Media Group GmbH