

FERRMED – EULER ERKLÄRUNG

FERRMED – EULER / R+D+4i Plattformeinstellung zur Überarbeitung des trans-europäischen und trans-eurasischen Verkehrsnetzes

ÜBER FERRMED

FERRMED ist ein gemeinnütziger multisektoraler Verband, der am 5. August 2004 von der Privatwirtschaft in Brüssel gegründet wurde, um den Schienengüterverkehr und die industrielle Wettbewerbsfähigkeit in Europa und den Nachbarländern zu fördern.

Ein weiteres wichtiges Ziel von FERRMED ist die Optimierung der gesamten Logistikkette unter Berücksichtigung: angemessener Intermodalität, Kostensenkung, Qualitätssteigerung, Gewährleistung der Umweltfreundlichkeit, angemessener Transitzeiten und Verbesserung der Managementverfahren im Transportsystem im Rahmen der 5G und Kreislaufwirtschaft. Mehr als 130 Mitglieder in ganz Europa¹ bestehen FERRMED.

ÜBER EULER / R+D+4i Plattform

Die EULER / R + D + 4i-Plattform (EULER = EU / Eurasian Locomotive Economic Regions) ist ein offenes Konglomerat von Institutionen und Unternehmen auf europäischer / eurasischer Ebene, das von FERRMED und anderen Organisationen entstanden ist, die die vorliegende Erklärung unterzeichnet haben.

Ziele und Aufgaben dieser Plattform sind folgende:

- Unterstützung des Aktionsplans im Zusammenhang mit der „FERRMED-Studie des Verkehrs und der Verkehrsverlagerung zur Optimierung de Güterverkehr in der EU“.
- Förderung eines neuen regionalen internationalen Konzepts auf sozioökonomischer Ebene.
- Verbesserung der sozioökonomischen und ökologischen Ziele, die auf der Stärkung der Exzellenz beruhen: Forschung, Entwicklung, Innovation, Identität, Wirkung und Infrastruktur (R+D+4i = Research + Development + Innovation/Infrastruktur/Identity/Impact).

1. LEISTUNG UND UMWELTBEEINFLUSSUNG DES EUROPÄISCHEN LANDFRACHTVERKEHRSSYSTEMS

1.1. Hintergrund

- Im Jahr 2015 betrug das Gütertransportvolumen in der EU-28 19 Milliarden Tonnen (oder 2.385 Milliarden Tonnen x Kilometer). In Tonnenkilometern wurden 75% auf der Straße, 18% auf der Schiene und 7% auf dem Lastkahn transportiert.
- Alternativ: Im Jahr 2018 betrug die Gesamtleistung des Güterverkehrs in der EU-27

¹ Members | FERRMED. (2020). <http://www.ferrmed.com/es/MEMBERSHIP/members>

(ohne Großbritannien) 2.267 Milliarden Tonnenkilometer, davon 75,4% auf der Straße, 18,7% auf der Schiene und 6% auf der Binnenwasserstraße.

- Der größte Teil (rund 55%) der gesamten Straßengüterverkehrsleistung wurde über Entfernungen von mehr als 300 km erbracht, von denen etwa ein Drittel mehr als 1000 km betrug.
- Die Auswirkungen des Straßengüterverkehrs auf die Umwelt sind enorm: Rund 275 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr, was 30% der gesamten Treibhausgasemissionen des gesamten Verkehrssektors entspricht.
Der Straßengüterverkehr trägt ebenfalls erheblich zur Überlastung der Straßen bei und ist für vorzeitige Todesfälle durch Umweltverschmutzung und Unfälle hauptsächlich auf Straßen verantwortlich.

1.2. VORLIEGENDE BEDINGUNGEN DES EUROPÄISCHEN LANDFRACHTVERKEHRSSYSTEMS

- In der EU laut dem "World Economic Forum":
 - 24% der Frachtfahrzeuge fahren leer
 - Die Belastung des Restes beträgt durchschnittlich 57%, in Bezug auf das zugelassene Ladungsgewicht
 - Der Gesamtwirkungsgrad beträgt nur 43%
 - Geschätzter erzielbarer Verlust von 160 Milliarden Euro / Jahr (ähnliche Bedingungen treten auf eurasischer Ebene auf)
- **Die Schiene hat einen sechsmal niedrigeren spezifischen Energieverbrauch und externe Kosten als die Straße, der Anteil des europäischen Schienengüterverkehrs hat sich jedoch in den letzten 15 Jahren nicht erhöht!**

1.3. FORDERN SIE EINEN UMFASSENDE PLAN ZUR OPTIMIERUNG DER MODALVERSCHIEBUNG AN

In Anbetracht:

- Leistung und Umweltauswirkungen
- Die von 2019 bis 2030 erwartete Wachstumsrate
- Die bestehende Ineffizienz des Systems
- Die Verschwendung wirtschaftlicher Ressourcen bei nutzlosen Investitionen
- Der niedrigere spezifische Energieverbrauch und die geringeren externen Kosten der Eisenbahn im Vergleich zur Straße

Im Rahmen des „European Green Deal“ ist ein umfassender Plan zur Optimierung der Verkehrsverlagerung auf EU-Ebene (auch auf eurasischer Ebene) dringend erforderlich. Siehe Anhang 1

1.4. SCHLÜSSELNACHRICHTEN

- Konzentration im Rahmen des Europäischen Green Deal auf die Erreichung der „Weißbuch“ Ziele in den am stärksten frequentierten Abschnitten der Korridore des Kernnetzwerks, die bereits von der EG definiert wurden (EU Backbone Network)
- Die Umsetzung innovativer Maßnahmen im Eisenbahnsystem (Infrastruktur - Betrieb - Fahrzeuge) vorantreiben, um mehr Flexibilität und drastische Reduzierung der Betriebskosten zu erreichen
- Um die Automatisierung zu erzwingen, "intelligente Güterzüge" und "intelligente intermodale Terminals"

- Ein verbindlicher Aktionsplan auf Ebene des EU-Kernnetzwerks unter der Leitung der EG, der zuvor vom EU-Parlament vereinbart wurde, ist dringend erforderlich.

2. HERAUSFORDERUNGEN DES EURASISCH TRANSPORT SYSTEMS

Die kontinuierliche Zunahme des Handels zwischen den eurasischen Ländern (EU und Nordafrika eingeschlossen) erfordert eine Stärkung der Leistung des globalen Verkehrsverbindingssystems, insbesondere der Eisenbahn, wo wir die Identifizierung strategischer Drehkreuze, kürzere Transitzeiten und lange, kompakte und intelligente Züge benötigen. Sowie intelligente und effiziente intermodale Terminals und Ports. Dies ist der Schlüssel zur Reduzierung der Logistikkosten und der Umweltbelastung.

3. DIE FERRMED STUDIE DER GÜTERVERKEHRE UND DER MODALENVERSCHIEBUNG ZUR GÜTERTRANSPORTOPTIMIERUNG IN DER EU

3.1. EINLEITUNG:

In Anbetracht der Tatsache, dass der Anteil des Schienengüterverkehrs in der EU in den letzten 15 Jahren nicht gestiegen ist (17,9% im Jahr 2005 und 17,3% im Jahr 2017) und dass das EU-Kernnetz für den Verkehr zu groß ist (~ 80.000 km), erfordert die Güterverschiebung von Straße zur Schiene die Konzentration von Investitionen in einem ausgewählten Teil der Hauptkorridore des Kernnetzes. Darum hat FERRMED eine wichtige Studie initiiert, die im Folgenden hervorgehoben wird.

3.2. ZIELE:

Die Ziele der Studie sind:

- **Ermittlung des Güterverkehrs** insgesamt und unterteilt nach Verkehrsträgern in den Hauptkorridoren des EU-Kernnetzes (EU Backbone Network).
- **Vorschlag eines Aktionsplans** zur Erreichung der EU-Weißbuchziele bis 2030 (30% des Güterverkehrs über 300 km auf Schiene oder Lastkahn) in den am belasteten Abschnitten der Korridore, die 60% bis 65% des Verkehrs abdecken im Zusammenhang mit dem EU-Kernnetz. *Siehe Anhang 2*

3.3. HAUPTTHEMEN IN DER GÜTERVERSCHIEBUNG ZUR SCHIENE

- Wir beabsichtigen nicht, dass die Straße gegen die Schiene antritt. Wir betrachten die Eisenbahn als die wichtigste Ergänzung zum Straßenverkehr. In den allermeisten Fällen eignet sich die Straße am besten für kurze Strecken sowie für die ersten und letzten Kilometer. Die Eisenbahn könnte auf die gleiche Weise wie eine „Fähre“ oder ein Kurzstreckenschiff betrachtet werden, das für den Transport von Lastkraftwagen und Anhängern über große Entfernungen (und / oder Punkt-zu-Punkt-Verkehr) geeignet ist.
- Um einen angemessenen Transfer von der Straße auf die Schiene zu erreichen, ist der „kombinierte Transport“ (CT) schlüssig, hauptsächlich der unbegleitete CT. Die begleitete CT (Rolling Motorways) ist besonders geeignet, um die effiziente Überquerung geografischer Hindernisse (z. B. des Ärmelkanals, der Alpen usw.) zu erleichtern.

Daher ist die Weiterleitung intermodaler Ladeeinheiten wie Container, Wechselaufbauten oder Sattelaufleger die Grundlage der CT und der beste Weg, um die Ziele des EG-Weißbuchs zum Verkehr zu erreichen.

3.4. GRUNDLEGENDE STRUKTUR UND INHALT DER STUDIE

- Identifizierung von:
 - Die Abschnitte der Hauptkorridore des Kernnetzwerks mit dem belasteten Verkehr (alle Verkehrsträger) → „Backbone-Netzwerk“ (65% des Kernnetzwerkverkehrs). Gegenwärtige und zukünftige Bedingungen.
 - Die wichtigsten strategischen Logistikzentren.
 - Die wichtigsten intermodalen Terminals und Ports des „Backbone-Netzwerks“.
 - Die Hauptverbindungsverbindungen, Sicherungsverbindungen und Feederverbindungen beziehen sich auf die wichtigsten intermodalen Terminals und Ports im „Backbone-Netzwerk“.
 - Die Engpässe in intermodalen Terminals und Häfen sowie in den Verbindungsknoten je nach Verkehr (gegenwärtige und zukünftige Bedingungen).
 - Die besten Wege, um die wichtigsten Logistikzentren der EU mit den Nachbarländern und den wichtigsten eurasischen Ländern wie der Russischen Föderation, China, Kasachstan usw. zu verbinden. Siehe Sie die Grundkonzepte in Anhang 3.

- Schlüsselprobleme:
 - Behebung von Engpässen im EU-Backbone-Netzwerk.
 - Erhöhung der Digitalisierungs- und ERTMS-Stufe, die vollständig in den wichtigsten intermodalen Terminals und Ports sowie in den Verbindungsverbindungen implementiert werden soll.
 - Ermittlung der erforderlichen Anzahl und Eigenschaften der intermodalen Terminals.
 - Bei der Eisenbahn müssen die wichtigsten intermodalen Terminals und die entsprechenden Rangierbahnhöfe in der Lage sein, lange Güterzüge (1. Phase 740 m, 2. Phase 1.000 ÷ 1.500 m) zu bewältigen und die Ladung von LKW auf die Bahn (ferroustage) zu ermöglichen (ausreichende Hebezeuge und Verladevorrichtungen sind erforderlich).
 - Befriedigende grenzüberschreitende Verbindungen zu den Nachbarländern der Europäischen Union, ein eurasischer Ausblick mit kürzeren Transitzeiten und zügigerer Zugabfertigung sind unerlässlich.
 - Auf Betriebsebene werden Maßnahmen in Fahrzeugen gefordert. Hauptsächlich vollständige Digitalisierung mit automatischen Kupplungen und längeren Güterwagen, die jeweils 4 TEU transportieren können. Diese Merkmale ermöglichen längere und kompaktere Züge und erleichtern die Automatisierung der Kopplung / Entkopplung und des gesamten Rangierbahnhofs.

- Maßnahmen mit sozioökonomischen und ökologischen Auswirkungen:
 - Eisenbahnnetz unter Berücksichtigung von Infrastruktur und Betrieb
 - Rolling Stock
 - Binnenwasserstraßen

- Sozioökonomische und ökologische Ergebnisse
 - Erforderliche Investitionen
 - Einsparungen bei VOC
 - Einsparungen bei der Transportzeit
 - Umweltmaßnahmen: Verringerung der Treibhausgasemissionen und anderer Emissionen, Verringerung der Anzahl von Unfällen
 - Barwert
 - Auswirkungen auf das BIP
 - Möglicher Finanzierungsansatz (öffentlich vs privat)

3.5. EIN SCHLÜSSELWERKZEUG FÜR DEN EU-COVID-19-WIEDERHERSTELLUNGSPLAN FÜR TRANSPORTINFRASTRUKTUR UND -BETRIEB

FERRMED arbeitet fleißig an der **FERRMED Studie zur Optimierung des Verkehrs und der Verkehrsverlagerung in der EU**, deren Ergebnisse ein Schlüsselinstrument sein können, um die beste Kapitalrendite (ROI) für die eingeführten Maßnahmen die globale Logistikkette entlang zu erzielen.

Es ist ein für allemal notwendig, Investitionen politischer oder verschwenderischer Art einzustellen **und einen ordnungsgemäß strukturierten Investitionsplan auf EU-Ebene gemäß den von der Europäischen Kommission im Voraus genehmigten sozioökonomischen und ökologischen Prioritätskriterien** zu implementieren.

Diese Initiativen müssen im Einklang mit den Zielen des **Weißbuchs der Kommission über den Verkehr** entstehen. Wir müssen dort handeln, **wo wirklich grosser Verkehr herrscht** und nicht dort, wo die sozioökonomischen und insbesondere ökologischen Auswirkungen vernachlässigbar sind.

3.6. MEILENSTEINE

Die erste Phase der Studie, **in der die Fakten zu den Zonen des gesamten "EU-Kernnetzwerks"** ermittelt werden, **in welchen vorrangig gehandelt werden muss**, wird in der ersten Hälfte des Jahres 2021 abgeschlossen sein, und die vollständige Studie, dies spezifizieren Maßnahmen im Eisenbahnnetz und auf den Wasserstraßen sowie Bewertung der günstigen wirtschaftlichen und ökologischen Auswirkungen, zum Ende des ersten Quartal 2022.

Die vorläufigen Ergebnisse, die bereits aus der ersten Phase der Studie für einige Länder vorliegen, geben ein klares Bild der Abschnitte des Eisenbahnnetzes, wo unbedingt investiert werden muss, wenn beabsichtigt ist, dass Eisenbahn und Lastkahn bis 2030 30% des Landesgüterverkehrs mit Entfernungen über 300 km übernehmen sollen.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen für ganz Europa in der FERRMED-Studie sollen kurzfristige (2023), mittelfristige (2025) und langfristige (2030) Maßnahmen umfassen.

3.7. ZEITPLAN

FERRMED STUDIE ZUR OPTIMIERUNG DES VERKEHRS UND DER VEKEHRSVERLAGERUNG IN DER EU.

ENTWICKLUNGSZEITPLAN

	MAIN ACTION / ACTIVITY	CALENDAR													
		3Q 2019	4Q 2019	1Q 2020	2Q 2020	3Q 2020	4Q 2020	1Q 2021	2Q 2021	3Q 2021	4Q 2021	1Q 2022	2Q 2022	3Q 2022	4Q 2022
1	Definition/approval of targets and content	█													
2	Definition/approval of budgeted and required manpower	█													
3	Establishment of agreements/collaborations with key international Associations	█													
4	Development timing preparation	█													
5	Data collection of traffic on railway, road and IWW		█												
6	Backbone Network determination				█										
7	Interactive maps preparation				█										
8	Data collection intermodal terminals & ports and marshalling yards + stakeholders survey				█										
9	Data collection interconnecting links					█									
10	Forecast traffic & scenarios + stakeholders survey					█									
11	Analysis of traffic & scenarios impact in intermodal terminals & marshalling yards + Actions required						█								
12	Analysis of traffic & scenarios impact in interconnection links + Actions						█								
13	Rolling Stock improvement						█								
14	Trans-Eurasian Main Railway Network Enhancement						█								
15	Socio-economic and environmental analysis							█							
16	Edition of the Study content							█							
17	Dissemination							█							

Die Ergebnisse und Vorschläge der FERRMED Studie zur Optimierung des Verkehrs und der Verkehrsverlagerung in der EU werden der Europäischen Kommission, dem Europäischen Parlament und allen beteiligten Mitgliedstaaten sowie den Nachbarländern und miteinander verbundenen Ländern vollständig vorgetragen und zu ihrer Verfügung gestellt.

Dies wird zweifellos ein Schlüsselinstrument sein, um die entsprechenden Prioritäten festzulegen und die besten sozioökonomischen und ökologischen Ergebnisse gemäß dem bevorstehenden Aktionsplan der Studie zu erzielen.

Brüssel, Dezember, 2020

Name der Firma/ Verband/ Institution

Unterstützt die Entwicklung „FERRMED Study of Traffic and Modal Shift Optimization in der EU“ und die geplanten Hauptziele.

Name der vertretenden Person

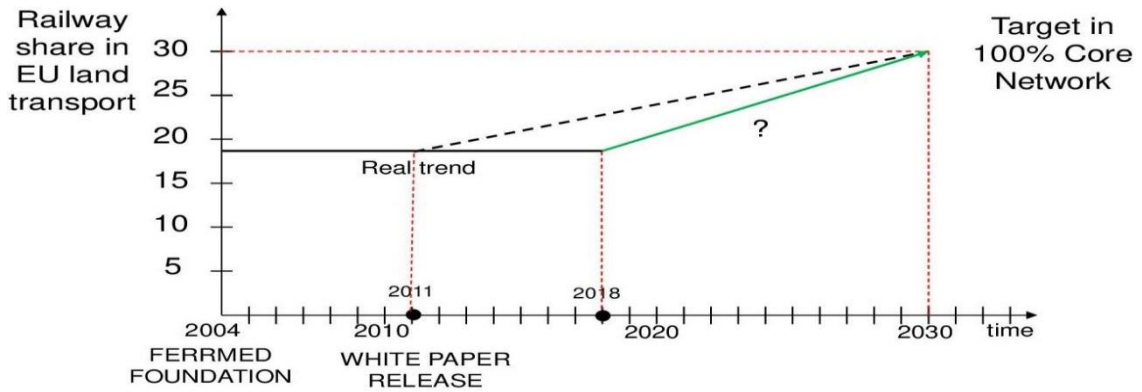
Unterschrift

Der Dienst

Adresse / Telefon / e-mail

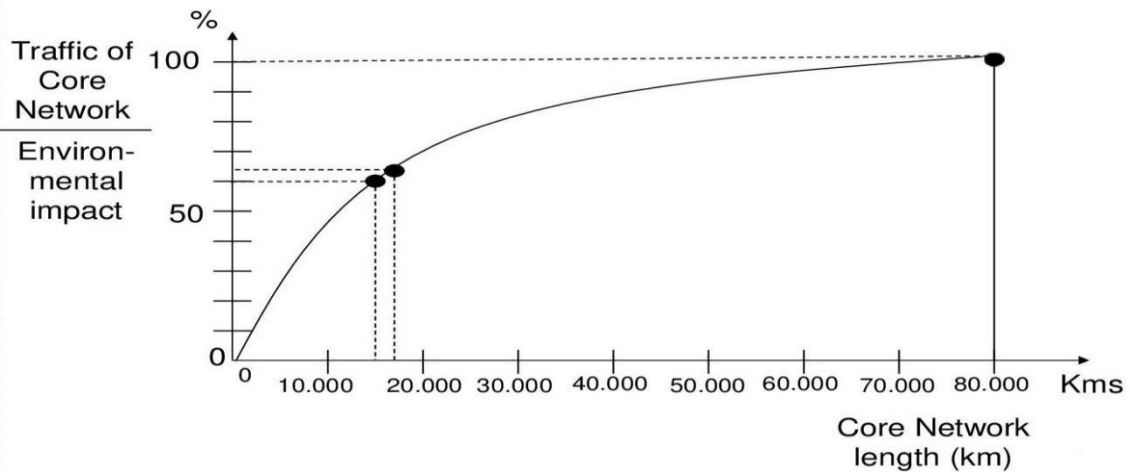
Anhang 1

RAILWAY SHARE REAL VERSUS PLANNED



Anhang 2

FERRMED APPROACH TO ACHIEVE AT LEAST 60 ÷ 65% OF "WHITE PAPER" TARGETS IN 2030



Anhang 3

