

Spediteure stellen um

Kombinierter Verkehr: Der 1. Juli rückt näher. Von diesem Stichtag an benötigen Sattelaufleger oder Wechselbehälter, die auf die Schiene wechseln sollen, eine Markierung in Form eines ILU-Codes.

Die Uhr tickt. In wenigen Wochen läuft die Frist für die Umstellung auf den ILU-Code ab. Wer im Kombinierten Verkehr (KV) tätig ist, muss seine Sattelaufleger und Wechselbehälter bis 1. Juli mit einem Code aus vier Buchstaben und sieben Zahlen, darunter eine Prüfziffer, kennzeichnen. Nur dann kann er von einer zügigeren Abfertigung in den Terminals profitieren, dem Risiko einer fehlerhaften Dateneingabe vorbeugen und andere Vorteile genießen.

Der ILU-Code ist die Antwort der Branche auf den BIC-Code bei Seecontainern, der sich im internationalen Warenaustausch bewährt hat. Er ermöglicht eine sofortige Identifizierung der Ladeeinheit und des Eigentümers. Werden die Boxen an den Seehäfen gescannt, haben die Hafentreiber dank entsprechender Programme zur Text- und Zeichenerkennung sofort alle relevanten Informationen an der Hand.

Besonders gefordert sind Unternehmen, die in den nächsten zwei Monaten noch große Flotten fit für den ILU-Code machen müssen. Eines davon ist der Logistikdienstleister Ekol aus der Türkei. Er ist seit fünf Jahren auf der Schiene unterwegs und in dieser Zeit rasant gewachsen. Heute zählt er zu den Top-Fünf-Kunden des Kombi-Operators Kombiverkehr. Ekol wickelt wöchentlich 15 bis 16 Unternehmenszüge mit je 32 Ladeeinheiten ab Deutschland in die Türkei und retour ab. In Ludwigshafen starten sechs bis sieben und in Köln weitere neun Ganzzüge mit Zwischenziel Triest. Von dort geht es mit firmeneigenen Fahren weiter nach Istanbul.

Dahinter stehen etwa 1.700 kranbare Planen-Megatrailer und 200 Kofferaufleger, die Ekol regelmäßig auf dieser Achse bewegt. Sie alle müssen bis zum Stichtag umgerüstet werden. Oliver Schuhbauer, der Ekol-Verantwortliche für die Entwicklung des intermodalen Verkehrs, macht sich deswegen aber keine Sorgen. »Wir beschäftigen uns bereits seit Ende 2012 mit dem Thema und werden bis 1. Juli mit der Umstellung fertig sein«, sagt er.

Alle neu bestellten Trailer bekommen den ILU-Code seit Ende 2013 ab Werk verpasst. »Die anderen Einheiten rüsten wir innerhalb der nächsten sechs Wochen um«, kündigt Schuhbauer an. Das stellt gewisse Anforderungen an die Disponenten. Diese routen die Fahrzeuge, sobald sie in Istanbul eintreffen, in die dortige Ekol-Werkstatt. Im Schnitt passieren die Trailer alle zwei Wochen die

türkische Metropole, sodass sich dieser Boxenstopp in die Prozesse einbinden lässt.

Die Disponenten sind auch in anderer Hinsicht gefordert: Sie müssen sich umstellen. »Straßenspediteure sind es gewohnt, in Kfz-Kennzeichen zu denken«, sagt Schuhbauer. Künftig würden sich die Ekol-Mitarbeiter bei der Abfertigung aber am ILU-Code orientieren. Dazu wird die Eingabemaske des Ekol-eigenen IT-Programms Quadro um eine Spalte ergänzt.

Ekol-Mann Schuhbauer ist überzeugt, dass sich die Arbeit lohnt. »Die einheitliche Sprache über den ILU-Code wird zu einer Effizienzsteigerung beim Austausch mit Bahnen, Operateuren und Terminals führen«, sagt er. Schuhbauer erwartet ferner, dass die Durchlaufzeiten an den Umschlagbahnhöfen sinken. »Eines Tages werden wir dort die gleiche Effizienz erleben, wie es sie schon an den großen Fährhäfen dank des BIC-Codes für Container gibt.«

Der Ekol-Intermodal-Chef ist zuversichtlich, dass auch andere Speditionen ihre Hausaufgaben machen. Seine Prognose: »Zum 1. Juli wird der ILU-Code auf 90 Prozent der Ladeeinheiten zu sehen sein.« Martin Burkhardt, Generaldirektor der Internationalen Vereinigung der Gesellschaften für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR), teilt die Zuversicht. »Wir haben



Zwei Mann, ein Code: UIRR-Chef Martin Burkhardt (links) mit dem Intermodal-Verantwortlichen von Ekol, Oliver Schuhbauer.

in den vergangenen Monaten so viel Öffentlichkeitsarbeit betrieben, dass eigentlich jedes Transportunternehmen von der Einführung des ILU-Codes erfahren haben müsste.« Auch die EU-Kommission stehe hinter dem Projekt, genauso wie 15 europäische Branchenverbände, die die UIRR bei der Umstellung auf den ILU-Code unterstützen.

Burkhardt beschäftigt sich bereits seit 1995 mit der Frage, wie eine Standardisierung bei den KV-Ladeeinheiten in Europa hinzubekommen ist. Seine Organisation zeichnet für die Umstellung auf den ILU-Code sowie die Vergabe der jeweiligen Eigentümerschlüssel verant-



Erst bekleben, dann verladen: Der Logistikdienstleister Ekol wird in den nächsten Wochen noch einige Hundert Trailer umrüsten.

wortlich. Logistikdienstleister können einen solchen elektronischen Schlüssel für einmalig 250 Euro (siehe ilu-code.eu) erwerben. Die dazugehörigen vier Buchstaben können sie selbst gestalten – und zum Beispiel an den Firmennamen anlehnen.

Mit der daran anschließenden sechsstelligen Registrierungsnummer können Speditionen bis zu einer Million Ladeeinheiten markieren. An Folgekosten fallen alle zwei Jahre 100 Euro für die Datenpflege durch die UIRR an. Firmen können den ILU-Code auf bestehenden Einheiten etwa mit einer Schablone aufbringen oder aufkleben. Deutsche Unternehmen sind nach einer Statistik der UIRR beim Umstellen derzeit übrigens die Musterschüler: Von den 526 gebuchten Schlüsseln entfallen 156 auf Deutschland. An zweiter Stelle steht Italien (122), gefolgt von Frankreich (76), Holland (45) und der Türkei (20).

UIRR-Chef Burkhardt zufolge ist trotzdem noch genug zu tun: Nach seiner Schätzung benötigen europaweit rund 2.000 Firmen entsprechende Eigentü-

menschlüssel. Einige Hundert besitzen bereits einen BIC-Code, den sie auch für europäische Container und Wechselbehälter nutzen können. Andere arbeiten mit Leasingbehältern, die durch die Leasingfirmen gekennzeichnet sind. Trotzdem müssen noch einige Hundert Firmen ihre Hausaufgaben machen.

Auch diese Betriebe versucht Burkhardt zum Umstellen zu motivieren, indem er ihnen die Vorteile des ILU-Code verdeutlicht. An erster Stelle steht für ihn die Datensicherheit. Aktuell gebe es viele Möglichkeiten, um Ladeeinheiten in Systemen einzubuchen – etwa über das Kennzeichen. »In der Praxis kann es passieren, dass sich der Disponent ver-

tippt. Das hat zur Folge, dass der Fahrer am Zielterminal die gewünschte Einheit nicht abholen kann – weil im System keine Sendung mit dem betreffenden Kennzeichen hinterlegt ist.« Der ILU-Code sei ein guter Standard für die Eingabe in die IT-Systeme. Aufgrund der Prüfziffer würden Eingabefehler zu 95 Prozent unterbunden – und damit das Risiko von Fehlverladungen.

Die Verantwortlichen bei Kombiverkehr sehen im ILU-Code ebenfalls großes Potenzial. »Den Terminals bieten sich neue Möglichkeiten, wenn sie nicht nur Container, sondern künftig auch Sattelaufleger und Wechselbehälter einheitlich erfassen können«, sagt Daniel Jähn, Leiter des Bereichs Terminals, Ablauforganisation und Projekte bei dem KV-Operateur. »Das hilft uns, die Abläufe zu optimieren und die Durchlaufzeiten spürbar zu reduzieren.«

Viele müssen noch ihre Hausaufgaben machen

Das ist auch für Roland Klein der eigentliche Mehrwert. Der Geschäftsführer des Kombi-Terminals Ludwigshafen (KTL) macht das am Beispiel der Einfahrtstore für Lkw (Truck Gate) und Züge (Train Gate) fest. Besonders deutlich werde der Zeitgewinn am Train Gate. Bisher müssen nach jeder Zugeinfahrt und vor Entladebeginn zwei Mitarbeiter mit Klemmbrett ausrücken, um Wagennummern, Kennzeichen der Einheiten und Auffälligkeiten zu protokollieren. »Wir reden über je eine Mannstunde pro Eingangszug«, sagt Klein. Diese Arbeit könnte automatisiert ablaufen, wenn alle Ladeeinheiten einen ILU- oder BIC-Code hätten.

Hält man sich vor Augen, dass das Terminal derzeit täglich bis zu 30 Eingangszüge entlädt, wird deutlich, wie hoch das Potenzial ist; am Train Gate ist die Technik bereits vorhanden. Dieser Zeitgewinn könne direkt an die Kunden weitergereicht werden, die ihre Sendungen früher abholen könnten. »Je eher das möglich ist, desto besser«, sagt der KTL-Geschäftsführer.

Das gilt auch für das Truck Gate, das noch aufgerüstet werden muss. Zurzeit investiert das KTL in ein Terminal Operating System, das alle Prozesse auf dem 260.000 Quadratmeter großen Gelände darstellt und steuern soll. Das kann über eine Schnittstelle zur vorhandenen Technik auch den ILU-Code lesen. Doch der Einsatz an den Einfahrten ergebe erst Sinn, wenn alle Einheiten markiert seien, sagt KTL-Chef Klein.

Die Modernisierung des Gates schreitet aber unabhän-

gig vom ILU-Code voran. Noch muss jeder Fahrer erst zum Agenturschalter. Sind seine Daten erfasst, gibt es grünes Licht und er kann durchs Tor fahren. Ab Mitte des Jahres soll diese Abfertigung durch Self-Check-in-Terminals vereinfacht werden. Doch auch dieser Schritt kann durch den ILU-Code überflüssig gemacht werden. Haben die Mitarbeiter im Terminal alle Anlieferdaten von Fahrer, Fahrzeug und Ladeeinheit komplett vom KV-Operateur vorab, hat der Lkw freie Fahrt. Kein Fahrer müsste nach dem technischen Check-in mehr aussteigen und zum Agenturschalter gehen.

Gute Argumente kann also auch Terminalchef Klein liefern, um Speditionen die Umstellung auf den ILU-Code schmackhaft zu machen. Ohnehin ist es sein Credo zu überzeugen. »Das ist sinnvoller als mit Sanktionen oder Bußgeldern zu drohen, wenn Transportunternehmen Ladeeinheiten ohne Markierung ins Terminal fahren.« Noch bleibt ja etwas Luft bis zum Stichtag. Doch die Uhr läuft.

Matthias Rathmann

ZUM THEMA

Folgen Sie diesem QR-Code zu einem Video und einer Bildergalerie zum ILU-Code. Oder unter: www.eurotransport.de/ilucode



WAS SICH IM INTERMODALEN VERKEHR GENAU ÄNDERT

Die Neuerungen: Bisher wurden bei der Buchung für den Kombinierten Verkehr Container mit ihrer BIC-Nummer, Wechselbehälter mit der Kodifizierungsnummer oder Planenaufschrift und Sattelaufleger mit ihrem Kennzeichen oder der Flottennummer des Eigentümers angemeldet. Von 1. Juli an soll sich auch für Sattelaufleger und Wechselbehälter der ILU-Code als gemeinsamer Standard in den Systemen durchsetzen. Eine weitere Übergangsfrist endet in fünf Jahren: Von 1. Juli 2019 an müssen alle Ladeeinheiten ein neues Kodifizierungsschild tragen. Es zeigt an, dass Behälter und Aufleger für

den Bahnbetrieb zugelassen sind. Dieses gelbe Kodifizierungsschild enthält alle für den Betrieb wichtigen Informationen: beim Wechselbehälter den Profil- und Längencode, die Breite und die Festigkeitsklasse; bei Auflegern etwa die Stützbockhöhe und den Kompatibilitätscode für Taschenwagen. Künftig sind dann alle Wechselbehälter, Container und kranbare Aufleger schon ab Werk kodifiziert und jederzeit im Schienenverkehr einsetzbar. Das Kodifizierungsschild bleibt auch bei einem Besitzerwechsel gültig. Bislang mussten Transporteure jede Ladeeinheit individuell zulassen.

Die Vorteile: Die Neuregelung ermöglicht es Bahnen, Zoll, Terminal- und Hafentreibern über das Internet den Eigentümer im ILU-Code-Register zu ermitteln. Die Datensicherheit wird erhöht, denn die Prüfziffer deckt künftig 95 Prozent aller Tippfehler auf. Teure Korrekturen fehlerhafter Begleitpapiere oder Rechnungen entfallen. Die Effizienz in den Terminals wird erhöht und die Durchlaufzeit reduziert. Die Umstellung trägt auch der Gefahrenabwehr Rechnung, da an Häfen, Terminals und an EU-Außengrenzen Zoll und andere Behörden jederzeit den Eigentümer ermitteln und reagieren können.



Zügig durchgefahren: Am Kombi-Terminal Ludwigshafen wird die Abfertigung künftig erheblich beschleunigt. Scharfgestellt wird das System aber erst, wenn alle Aufleger einen ILU-Code haben.