

CER Press Review – Rail Freight Forward

28 August 2019

The Baltic Times:	Responding to SJSC Latvijas Dzelzceļš invitation, climate change messenger arrives in Riga _____	9
Actu Transport et Logistique.fr:	Fret ferroviaire : Rail Freight Forward a remis son livre blanc aux parlementaires _____	11
De Tijd:	Transporteurs vragen miljoenensteun om truck uit verkeer to halen _____	13
RailFreight:	Noah’s Train picks up containers in Luxembourg _____	14
CorporateNews.lu:	Noah’s Train stops in Luxembourg _____	15
freightweek:	Noah’s Ark arrives in Luxembourg to promote CO2 reduction _____	16
Le gouvernement luxembourgeois:	Noah’s Train fait halte au Luxembourg et accueille deux conteneurs peints par les artistes MacLloyd et Welter__	17
RTL:	De la couleur sur des conteneurs grâce à deux artistes luxembourgeois _____	18
Luxemburger Wort:	Düdelingen : Rollendes Kunstwerk _____	19
DVZ:	“Der Zug ist DIE Lösung für eine erfolgreiche Mobilitätsrevolution in Europa” _____	20
Bild München:	Noah’s Train am Ostbahnhof _____	22
Abendzeitung:	“Noah’s Train” wirbt für umweltfreundlichen Schienenverkehr _____	23
BR24:	Noah’s Train in München : Zug voller bunter Tiere für Klimaschutz _____	24
Charivari 95.5:	Noah’s Train hält in München _____	25
Bayerisches Fernsehen :	Noah’s Train in München: Zug voller bunter Tiere für Klimaschutz _____	26
Bayerisches Fernsehen/Frankenschau aktuell :	Noah’s Train in München: Zug voller bunter Tiere für Klimaschutz _____	27
Revue générale des chemins de fer:	Le train fret de Noé _____	28
Khaleej Times:	All abroad noah’s train, chugging along the message of sustainability _____	29
Youtube:	International Transport Forum – Leipzig 2019 _____	30
Leipziginfo:	Noah’s Train machte Halt auf dem Leipziger Hauptbahnhof – Schüler machen mit und gestalten eigenen ‘Kinder fürs Klima’-Container _____	31
Mindener Tageblatt:	Scheuer vor Affe _____	32
Haller Kreisblatt:	Scheuer vor Affe _____	33
Nq online:	Scheuer vor Affe _____	34

Leipziger Volkszeitung:	Noah's Zug macht Station in Leipzig _____	35
Welt:	"Noah's Train" macht in Leipzig Station _____	36
Freie Presse:	"Noah's Train" macht in Leipzig Station _____	37
ntv:	"Noah's Train" macht in Leipzig Station _____	38
t-online.de:	"Noah's Train" macht in Leipzig Station _____	39
Online focus.de:	"Noah's Train" macht in Leipzig Station _____	40
RTL.DE:	"Noah's Train" macht in Leipzig Station _____	41
MDR Sachsen:	Klimaschutz: Noah's Train macht Zwischenstopp in Leipzig _____	42
Hallelife.de:	Noah's Train in Leipzig _____	43
NDZ.DE:	Bilder des Tages _____	44
Twitter:	BMVI _____	45
Twitter:	Andreas Scheuer _____	46
Twitter:	Violeta Bulc _____	47
Leipziger Messe:	International Transport Forum auf der Leipziger Messe	48
Dazebao News:	Noah's Train fa tappa à Roma alla stazione Tiburtina per incentivare il trasporto merci su ferro _____	49
Railway-news.com:	Noah's Train Promoting Modal Shift to Rail Reaches Italy	51
Corriere Nazionale:	Noah's Train: Il treno di Noè fa tappa in Italia _____	53
Il Tempo.tv:	Treno di Noè arriva Roma per sensibilizzare sul tema dell'ambiente, presentazione con Ministro Costa _____	55
GF Qui Finanza:	Noah's Train fa tappa a Roma per promuovere il trasporto merci su ferro _____	56
Corriere di Siena:	Treno di Noè arriva Roma per sensibilizzare sul tema dell'ambiente, presentazione con Ministro Costa _____	58
Momento Italia:	Sostenibilità: Noah's Train in Italia, tappa a stazione Roma Tiburtnia _____	59
Nel cuore:	Trasporto su ferro, arriva a Roma il 'Noah's Train' per la sostenibilità _____	61
La Stampa:	Noah's Train fa tappa a Roma per promuovere il trasporto merci su ferro _____	62
Teleborsa:	Noah's Train fa tappa a Roma per promuovere il trasporto merci su ferro _____	64
Uomini e Trasporti.it:	Noah's Train, tappa in Italia per il treno 'paladino' della sostenibilità _____	66
adnkronos:	Il 'treno di Noè' arriva in Italia, tappa a Roma _____	67
Transportonline:	Noah's Train arriva in Italia per promuovere e incentivare il trasporto merci su ferro _____	69
Radio Cusano Campus:	Arriva a Roma il Noah's Train per ridurre emission CO2 nell'ambiente _____	70
Vista:	Il Treno di Noè, tra murals pieni di colori a attivismo ambientale _____	71
Chiara Braga-Partito Democratico:	Sostenibilità, il treno di Noé fa tappa a Roma Tiburtina	72
Affaritaliani.it:	FS Italiane : Noah's Train fa tappa in Italia per sostenibilità dei trasporti _____	73
Ferrovie.info:	Ferrovie : presentato a Roma Tiburtina il Treno di Noè_	74

Ferrovie.info:	Ferrovie: il Treno di Noè in viaggio verso Roma _____	76
Ferrovie.info:	Ferrovie: il Treno di Noè in esposizione a Roma Tiburtina _____	77
RailFreight:	Focus on the decarbonisation imperative _____	78
VRT NWS:	Brussels not the end of the line for Noah’s Train _____	85
Le Soir:	Climat : le « Train de Noé » quitte Bruxelles pour l’Italie _____	86
BRUZZ:	Klimaatrein spoort van Brussel naar Rome _____	87
Metro:	Klimaatrein spoort van België naar Italië _____	88
Railvolution:	Ark On Wheels: Noah’s Train _____	89
Railway Technology:	In pictures: Noah’s Train, the new climate-minded mobile artwork _____	93
L’officiel des transports:	Une dimension déjà bien présente _____	96
L’officiel des transports:	La route, un avenir en fer ? _____	97
Revue générale des chemins de fer:	Europe : une campagne européenne en faveur du fret ferroviaire _____	98
Réseau le Mag:	Plus de marchandises sur les rails, la planète dit oui _____	99
Le Rail:	Rail Freight Forward: doubler la part du fret ferroviaire en Europe d’ici 2030 _____	100
Euractiv:	First truck completes Europe-China delivery in 12 days _____	101
NPI – Navigation Ports & Intermodalité:	Rail Freight Forward: 30% de part modale dans le fret en 2030 _____	103
Politico Pro Transport:	Logistics – Rail freight wants shift to multimodal _____	105
RailFreight:	‘Belgium should reduce cost of rail to push modal shift’ _____	106
Le Soir:	Le transport de fret ferroviaire est une des solutions pour le climat _____	108
Metro:	Un appel aux politiques pour plus de rail _____	111
L’antenne:	Le développement durable, une démarche partenariale _____	113
L’Echo:	Le fret ferroviaire se rappelle à la lutte contre le changement climatique _____	115
De Standaard:	Op het spoor voor het klimaat _____	116
De Tijd:	Dubbel zoveel goederenvervoer op het spoor in 2030 _____	117
Metro:	Noah’s Train zet goederentransport op het goede spoor _____	118
Het Laatste Nieuws:	Kunstige klimaatrein aangekomen _____	119
Het Nieuwsblad Transport:	Spoorgoederenvervoerders willen subsidie overslagkosten weg/spoor _____	120
Value Chain:	Dubbel zoveel goederenvervoer over het spoor moet klimaat redden _____	122
New Mobility News:	‘Dubbel zoveel goederenvervoer op het spoor in 2030’ _____	124
Het Nieuwsblad:	Kleurrijke Noah’s Train rijdt ons land binnen _____	126
RailFreight:	Noah’s Train arrives in Brussels today _____	127
Belga:	Climat: le « Train de Noé » des compagnies de fret ferroviaire est arrivé à Bruxelles _____	128
BX1:	Le « train de Noé », 167 mètres de fresque pour valoriser le fret ferroviaire, fait halte à Bruxelles _____	129

La Libre:	Climat : Le « train de Noé » des compagnies de fret ferroviaire est arrivé à Bruxelles _____	130
Le Soir:	Le "Train de Noé", plus longue œuvre d'art mobile au monde, est arrivé à Bruxelles _____	131
7sur7:	Le « Train de Noé » est arrivé à Bruxelles _____	133
RTBF.BE:	Le « Train de Noé » : Comm', art et climat _____	134
Canal Z:	Le train de Noé est arrivé à Bruxelles _____	135
Vivreici.be:	Le « Train de Noé », 167 mètres de fresque pour valoriser le fret ferroviaire, fait halte à Bruxelles _____	136
Belga:	Rijdend kunstwerk Noah's Trein komt met duidelijke klimaatboodschap aan in Brussel _____	137
BRUZZ:	Gezien: klimaatrein aangekomen in Schaarbeek _____	138
HLN:	Klimaatrein aangekomen in Schaarbeek _____	139
VRT NWS:	Noah's Train : Langste mobiele kunstwerk voor het klimaat _____	140
Spoor Pro:	Lineas pleit voor 'spoorvriendelijker' beleid van Belgische overheid _____	141
Metro:	Rijdend kunstwerk Noah's Trein komt met duidelijke klimaatboodschap aan in Brussel _____	142
Supply Chain Monitor:	Az éghajlatnagykövet-vonat _____	143
Het Nieuwsblad:	Antwerpse street-artists maken langste mobiele kunstwerk ter wereld _____	144
Gazet van Antwerpen:	Antwerpse street-artists maken langste mobiele kunstwerk ter wereld _____	145
FlandersToday:	World's longest artwork to arrive in Brussels on Wednesday _____	146
Vivreici.be:	Le train de Noé, plus longue œuvre de street art mobile au monde, arrive à Bruxelles _____	147
HLN:	Rijdend kunstwerk 'Noah's Train' bijna in Brussel _____	148
Knack:	Rijdend kunstwerk "Noahs Train" bijna in Brussel _____	149
BRUZZ:	Klimaatrein 'Noah's Train' bijna in Schaarbeek _____	150
Metro:	Rijdend kunstwerk "Noah's Trein" bijna in Brussel _____	151
L'antenne:	Rail Freight Forward : le Train de Noé escale à Paris__	152
Schaerbeek 1030:	Le train de Noé arrive à Schaerbeek _____	154
L'antenne:	Rail Freight Forward : le Train de Noé escale à Paris__	155
La Lettre ferroviaire:	Fret ferroviaire : la profession parle d'une seule voix _	157
Les routiers:	Le fret ferroviaire fait sa comm' _____	159
Transporteurs.net:	Le fret ferroviaire fait sa comm' _____	160
BX1:	Climat: le 'Train de Noé' bientôt à Bruxelles _____	161
7sur7:	Le convoi climatique 'Train de Noé' est en route pour Bruxelles _____	162
BRUZZ:	Klimaatrein 'Noahs Train' onderweg naar Schaarbeek	163
Knack Weekend:	Langste rijdende kunstwerk ter wereld onderweg naar Brussel _____	164
HLN:	Klimaatrein op weg naar Schaarbeek _____	165

The Bulletin:	Climate train art project travels from Poland to Brussels	166
Que faire à Paris:	Un train street-art à la gare de l'est	167
Medianet.at:	Noah's Train auf Europatour	168
Global Railway Review:	European rail freight: 30 per cent modal share by 2030	169
Arts in the City:	Actu – Le train de Noé s'arrête à Paris pour l'environnement	171
Treinenweb.nl:	Speciale kleurrijke containerrein promoot klimaatneutraal goederenvervoer	172
Der Tagesspiegel:	Auf dem falschen Gleis	173
Dispo.cc:	ÖBB Noah's Train: Ein Zug als „Klimabotschafter“	175
Der Tagesspiegel:	Warum der Güterverkehr die größte Baustelle der Bahn ist	176
Handling Network:	A symbol for more climate protection: Noah's Train comes to Berlin	179
Global Railway Review:	Noah's Train stops in Berlin on its climate protection campaign route	181
Transportweekly:	Noah's Train comes to Berlin	182
Railpage:	'Noah's Train stops in Berlin on its climate protection campaign route	183
Berliner Morgenpost:	Ein rollendes Kunstwerk gegen den Klimawandel	184
Lok Report:	Noah's Train macht Halt in Berlin	185
Life PR:	Ein Zeichen für mehr Klimaschutz: Noah's Train macht Halt in Berlin	186
Allianz pro Schiene:	Eine Reise für den Klimaschutz: Noah's Train halt in Berlin	188
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit:	Noah's train	189
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit:	Sonderzug Noah's Train macht Halt in Berlin	190
FerPress:	Un simbolo per una maggior protezione del clima: il treno du Noè arriva a Berlino	191
TimeOut:	La plus longue oeuvre d'art mobile au monde débarque à Paris	192
Démotivateur:	Le train de Noé: la plus longue oeuvre d'art mobile arrive à Paris pour sensibiliser à la cause environnementale	193
Le Bonbon:	Un train street art débarque à Paris pour sensibiliser à la cause environnementale	194
Onirik:	Le train de Noé à quai gare de l'Est	195
De Vlaamse Ondernemer:	Europese spargoederenvervoerders verdubbelen ambities in strijd tegen klimaatverandering	196
Initiative Logistik Austria:	ÖBB Noah's Train: Ein Zug als „Klimabotschafter“	197
Railpage:	Rail Freight Forward alliance to fight climate change	199
Flows:	Nieuwjaarsbrief Geert Pauwels (Lineas)	201
FerPress:	Il treno di Noè ambasciatore del clima per il mondo fa tappa a Vienna	203

L'éventail:	Noah's Train: un train artistique et street art pour lutter contre les émissions de CO2 _____	204
Info24 – ÖV Schweiz-Europa:	Noah's Train: Klimabotschafter für die Welt macht Halt in Wien _____	205
Kronen Zeitung:	Klima-Sprayer _____	207
Oberösterreichisches Volksblatt:	Güterverkehr auf Schiene _____	208
Österreichische Verkehrszeitung:	Verdoppelung des Transportvolumens auf der Schiene bis 2030 _____	209
Österreich:	ÖBB schicken « Noah's Train » durch Europa _____	210
Tiroler Tageszeitung:	Noah's Train machte Halt in Wien _____	211
Kurier:	Ein schöner Zug für den Umweltschutz _____	212
Österreich Journal:	Noah's Train: Klimabotschafter für die Welt macht halt in Wien _____	213
Heute.at:	Van der Bellen, Hofer und ein Zug namens "Noah" ____	215
Heute.at:	Kebap, zwei Ex-Gegner und ein Öko-Zug namens « Noah » _____	216
ORF.at:	Noah's Train hat Wien verlassen _____	217
BMVIT Infothek:	Noah's Train : Bunter Güterzug fährt für den Klimaschutz _____	219
Einkauf und Management:	Noah's Train: Klimabotschafter für die Welt macht Halt in Wien _____	222
Logisztika.com:	Noah's Train: az éghajlatnagykövet-vonat _____	223
L'Eventail:	Noah's Train: un train artistique et street-art pour lutter contre les émissions de CO ² _____	224
Iho.hu:	Noé vonata: az éghajlatnagykövet-vonat _____	225
UTP:	Rail Freight Forward: le train de Noé _____	227
Railpage:	Rail Freight Forward – EU railfreight operators present 'Noah's Train' _____	228
Railpage:	Rail Freight Forward coalition signed in Katowice ____	229
Le Vif:	Des compagnies de fret ferroviaire s'allient pour lutter contre le changement climatique _____	231
Kurier.at:	Ein schöner Zug für den Umweltschutz _____	232
Österreich Journal:	Noah's Train machte Halt in Wien _____	233
Austria Presse Agentur:	Noah's Train in Wien – Grüner Gütertransport für mehr Klimaschutz _____	234
Verkehr:	Noah's Train in Wien _____	236
ORF TV:	Längstes mobiles Kunstwerk in Wien _____	237
Die Presse:	« Noah's Train » in Wien : Zug wirbt für mehr Güterverkehr auf Schiene _____	238
Tiroler Tageszeitung:	Noah's Train in Wien – Grüner Gütertransport für mehr Klimaschutz _____	240
Bundespräsident Alexander Van der Bellen:	Bunter Klimabotschafter auf Schienen ____	242
L'antenne:	Rail Freight Forward: doubler la part du fret ferroviaire en Europe d'ici 2030 _____	243
Schienenweg.at:	ÖBB schicken Noah's Train auf Reise _____	244
ORF TV:	Längstes mobiles Kunstwerk in Wien _____	245

Verkehr:	Rail Freight Forward will die Umwelt retten _____	246
Dopravní noviny:	Rail Freight Forward usiluje o radikální snížení emisí CO2 _____	248
DVZ:	Schiene soll aufdrehen _____	249
International Transport Journal:	European freight railways double green ambitions ____	251
Stratégies logistique:	La coalition Rail Freight Forward pour le climat _____	252
Railways:	Railway art raises awareness for more climate protection _____	253
Le Rail:	Des compagnies de fret ferroviaire s’allient pour lutter contre le changement climatique _____	254
Railway Gazette:	Co-ordination and co-operation are key to rail freight growth _____	256
KMO insider:	Europese spoorgoederenvervoerders steken tandje bij voor het klimaat _____	257
Le Soir:	Le fret ferroviaire se mobilise pour réduire la facture carbone _____	259
Logistiek.be:	Europese spoorgoederenvervoerders verdubbelen hun ambities om klimaatverandering tegen te gaan _____	260
Railway Talents:	Official launch event of Rail Freight Forward and departure of Noah’s Train _____	263
Supply Chain Magazine:	Rail Freight Forward veut doubler la part modale du ferroviaire en Europe d’ici 2030 _____	264
Freight Week:	Rail coalition to save 275 million tons of CO2 _____	265
Politico:	Logistics – Rail wants piece of climate action _____	266
Global Railway Review:	European rail freight companies enhance ambitions to fight climate change _____	267
Actu Transport et Logistique.fr:	COP24 : les entreprises européennes de fret ferroviaire se mobilisent _____	268
Österreich Journal:	Europäische Güterbahnen verdoppeln ihre Anstrengungen im Kampf gegen den Klimawandel _____	270
Österreichische Verkehrszeitung:	Europas Güterbahnen fahren in eine nachhaltigere Zukunft _____	273
Oekonews.at:	Europäische Güterbahnen verdoppeln ihre Anstrengungen im Kampf gegen den Klimawandel _____	275
Spoor Pro:	Coalitie spoorvervoerders gaat 290 miljoen CO2-uitstoot besparen _____	278
RailFreight:	Rail Freight Forwards coalition signed in Katowice ____	280
International Railway Journal:	Rail Freight Forward coalition commits to cutting emissions _____	282
Railway Gazette:	Rail Freight Forward alliance to fight climate change _	283
Benzinga:	European Transport Authorities seek shift of cargo from road to rail _____	285
Transportweekly:	European rail freight companies double their ambitions to fight climate change _____	287
iChannel:	Rail Freight Forward alliance to fight climate change_	289
iChannel:	European rail freight companies double their ambitions to fight climate change _____	291

Le Vif:	Des compagnies de fret ferroviaire s’allient pour lutter contre le changement climatique_____	293
RTS:	Des compagnies de fret ferroviaire, dont les CFF, s’allient pour le climat_____	294
La Liberté:	Des compagnies de fret, dont la Suisse s’allient pour le climat_____	295
Bluewin:	CFF Cargo s’engage pour le climat_____	296
Swissinfo.ch:	Des compagnies de fret, dont la Suisse s’allient pour le climat_____	297
RFJ:	Des compagnies de fret, dont la Suisse s’allient pour le climat_____	298
Belga:	Les compagnies européennes de transport de fret ferroviaire s’allient_____	299
Trends Tendances:	Des compagnies de fret ferroviaire s’allient en faveur du climat_____	300
Le Vif:	Des compagnies de fret ferroviaire s’allient en faveur du climat_____	301
LOK Report:	Katowice: Rail Freight Forward will Anteil der Schiene am gesamten Güterverkehr bis 2030 von 18% auf 30% steigern _____	302

The Baltic Times: Responding to SJSC Latvijas Dzelzceļš invitation, climate change messenger arrives in Riga

7 August

The transport industry's impact on the environment can be reduced if railway is chosen for freight transport increasingly often. Responding to SJSC Latvijas Dzelzceļš (LDz) invitation and highlighting railway as one of the climate-friendliest modes of transport, Noah's Train – Europe's longest mobile work of art that has been travelling around Europe since December 2018 – has arrived at the Riga Central Station.

Noah's Train of the international coalition Rail Freight Forward – containers decorated with animal motifs – will be on display at the Riga Central Station's platform 12 until Friday, August 9. On Monday, August 5, SJSC Latvijas Dzelzceļš President Edvīns Bērziņš presented Noah's Train and the company's activities to reduce climate change.

"Noah's Train is not just a work of art, it is also a messenger of climate change, created by drawing inspiration from Noah's Ark, which is arguably the world's oldest symbol of environmental protection. LDz, too, strives to introduce increasingly climate-friendly solutions by looking for alternatives to diesel fuel and implementing the major railway electrification project, where the primary objectives are based on environmental goals," emphasizes Edvīns Bērziņš.

The goal of Rail Freight Forward is to shift 30% of freight in Europe to rail by 2030, up from 18% at this time. Latvia has already attained the goal – slightly more than 38% of the total freight amount in Latvia was transported by rail in 2018. 49.2 million tons of freight was shipped through LDz infrastructure last year, a 12.5% increase on 2017. LDz President points out that, regardless of Latvia's remarkable achievements, more progress must be made and the amount of freight transported by rail has to continue to increase.

We hear about different consequences of climate change on a daily basis, increasingly often these matters are included on the agenda of high-level meetings and they take priority over other problems. World Wide Fund for Nature Chairman in Latvia Uģis Rotbergs: "Climate change is very fast, there's no time for waiting. Climate crisis and preservation of natural diversity were also named the main challenges today at the World Economic Forum in Davos. One of the biggest challenges at this time is decoupling economic growth from fossil fuel sources. We would be very happy if other industries too, like the railway industry, were looking for solutions to reduce climate change."

The authors of the Noah's Train initiative point out that freight transport by rail is six times more energy efficient than transport by road. Furthermore, rail transport is the best way to integrate economic growth with climate goals.

Participants in the Rail Freight Forward coalition are several major European railway and logistics companies, including Deutsche Bahn, Italian railway company, Swiss company for freight transport by rail, as well as the International Union of Railways (UIC) and the Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER).

These companies and organizations are aware of the transport industry's impact on the environment, and that shifting more freight to rail transport from road transport will help stop climate change.



The objective of the coalition is to not only reduce the transport industry's negative impact on the environment and help achieve climate action goals, but to also make the rail transport sector an efficient and sustainable system with high added value that would form the European logistics industry's backbone.



Actu Transport et Logistique.fr:

Fret ferroviaire : Rail Freight Forward a remis son livre blanc aux parlementaires

26 July

By Olivier Constant

Rail Freight Forward, la coalition d'entreprises européennes de fret ferroviaire, a remis aux parlementaires le livre blanc de son ambition de porter à 30 % la part modale du fret ferroviaire d'ici à 2030.

Les entreprises européennes de fret ferroviaire réunies au sein de la coalition Rail Freight Forward continuent de s'activer pour prendre leur pleine part de la croissance attendue de 30 % du transport de fret par voie terrestre d'ici à 2030. Elles ont donc dernièrement remis aux parlementaires le livre blanc contenant les mesures qu'elles comptent mettre en œuvre pour organiser le report modal en faveur du rail. Et les ambitions sont assurément fortes sur ce plan puisqu'il s'agit ni plus ni moins que d'augmenter cette part de 12 % d'ici à 2030. À cette échéance, la part modale du fret ferroviaire pourrait donc avoir été portée à 30%.

Trois groupes d'acteurs concernés

Afin de doubler le volume actuel des marchandises transportées par le rail, Rail Freight Forward détaille les mesures à mettre en place pour réaliser le report modal précité. Elles concernent à la fois les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure et les autorités. S'agissant des entreprises ferroviaires, dont certaines, comme la DB, ont déjà présenté des plans de développement confirmant cette ambition, elles peuvent parvenir à l'atteinte des objectifs en :

- poursuivant leur restructuration et leur modernisation afin de proposer des prix compétitifs ;
- intensifiant leurs efforts en matière de qualité, de flexibilité et de facilité d'utilisation avec une offre de solutions multimodales intégrées ;
- en accélérant la digitalisation des processus de production et des services aux clients ;
- en améliorant leur gestion de crise.

Les gestionnaires d'infrastructure doivent de leur côté offrir et gérer des infrastructures interopérables qui soient aussi faciles d'usage que les routes européennes en :

- mettant en place des infrastructures standardisées, accessibles et de grande capacité, sans goulots d'étranglement ;
- facilitant l'accès à l'ensemble du réseau ferroviaire européen ;
- en permettant une planification des sillons simple, fiable et rapide à travers l'Europe ;

- en organisant des solutions ferroviaires alternatives en cas de congestion grâce à une gestion dynamique du trafic et des données en temps réel sur les temps de parcours. Sur ce dernier point, d'immenses progrès restent à accomplir tant l'interruption des circulations à Rastatt (Allemagne) à l'été 2017 avait profondément désorganisé l'acheminement des marchandises sur un des corridors majeurs du fret européen.

Troisième partie prenante, les décideurs politiques et les autorités de régulation doivent, pour leur part, veiller à proposer un cadre réglementaire stable et équitable en :

- s'assurant que le transport routier prenne mieux en charge ses coûts externes ;
- proposant des coûts d'accès aux réseaux ferrés (sillons) supportables pour les opérateurs ;
- encourageant le maintien ou le développement des infrastructures d'accès aux sites industriels (embranchements aux centres logistiques, ports) ;
- en soutenant l'innovation.
- Un environnement mieux préservé

Toutes ces mesures, et comme le résume le livre blanc, "permettront d'éviter la mise en circulation d'un million de poids lourds supplémentaire sur la route et de générer un gain de 100 milliards d'euros du fait d'une réduction des coûts externes. Nous éviterons aussi 290 millions de tonnes d'émission de CO2 et 45 000 décès prématurés d'ici à 2030".

Reste à convaincre à présent les États européens d'accompagner financièrement cette ambition. L'équation ne sera assurément pas facile à réaliser tant certaines pistes envisagées pourraient conduire à taxer d'autres modes de transport considérés comme moins vertueux pour l'environnement.

DE TIJD

De Tijd:

Transporteurs vragen miljoenensteun om truck uit verkeer te halen

13 July

By Marc de Roo

Transporteurs vragen miljoenensteun om trucks uit verkeer te halen

Goederenspoormaatschappijen en wegtransporteurs vragen 30 miljoen euro overheidssteun per jaar voor truckbedrijven die cargo op het spoor zetten. Dat moet jaarlijks 750.000 truckritten uit de file halen.

MARC DE ROO

Wegvervoerders en spoormaatschappijen die samen een persconferentie organiseren? Het kan, bleek gisterochtend. 'De tijd dat we elkaar het licht in de ogen niet gunden om vracht van elkaar af te snoepen, is definitief voorbij', zei Philippe Degraef, directeur bij de transportfederatie Febetra. 'Noem het voortschrijdend inzicht.'

'Als we het mobiliteitsprobleem willen aanpakken, moeten we dat samen doen', bevestigde Geert Pauwels, de CEO van het spoorbedrijf Lineas (ex-NMBS Logistics), die samen met negen andere spooroperatoren de spoorfederatie Belgian Rail Freight Forum (BRFF) vormt. 'Het vrachtvervoer stijgt tegen 2040 met 27 procent en voor de Oosterweelverbinding er is, zullen we nog veel problemen krijgen. Daarom moeten we samenwerken.'

Veel wegtransporteurs bergen hun plannen om een deel van hun lading te verschuiven naar het spoor of de binnenvaart op. Dat vergt extra overslag op een spoor- of binnenvaartterminal en dat kost geld. Gemiddeld 40 euro per unit (bv. een



De spoor- en wegtransportfederaties willen steun omdat de overstap op het spoor investeringen vereist.

container), berekende Febetra.

Bovendien moeten transportbedrijven die het spoor willen integreren in hun transportpakket vaak investeren in bijkomend materiaal (speciale containers of trailers), kranen en extra filialen. Voor transportbedrijven die alleen nog voor- en natransport per truck willen doen en de grotere afstand willen overbruggen per spoor, komt dat neer op 80 euro extra kosten per unit.

Om die kostenhandicap weg te werken en wegvervoerders vaker 'multimodaal' te doen denken, stellen BRFF en Febetra de invoering van een door de overheid gefinancierde overslagcheque voor. 'We hebben daarover met de verschillende overheden in België gepraat en de reacties waren positief', zeggen de organisaties.

De gevraagde steun komt volgens hun eigen berekeningen neer

op 30 miljoen euro per jaar gedurende vijf jaar. 'Dat is ongeveer 8 procent van de inkomsten die de overheid via de kilometerheffing voor vrachtwagens in het laatje krijgt', klinkt het. 'Met dit initiatief kunnen we jaarlijks 750.000 truckritten uit het Belgische verkeer halen en dagelijks 1.000 verliesuren in de file vermijden.' Vandaag staat een truckbestuurder gemiddeld 44 uur per jaar in de Belgische file.



RailFreight: Noah's Train picks up containers in Luxembourg

12 July

By Majorie van Leijen

Noah's Train, the now infamous 'largest mobile artwork' that left Katowice in December last year has just picked up another two containers in Luxembourg. The train stopped in the capital city on 10 July, where the newly painted units were added to awareness train.

The train now consists of fourteen artfully crafted containers, that will roll on through Europe until October. Then, some of the containers on the train will be shipped to Chile, where the climate top COP25 will take place. The train has then made a journey of a year; when it left Katowice, the Polish city was the scene of this same climate top in 2018.

Luxembourg

The addition to Noah's Train was presented in the presence of political figures and representatives of the Rail Freight Forward alliance. François Bausch, Minister of Mobility and Public Works, underlined the Luxembourg government's political will to put logistics at the heart of Luxembourg's economic diversification policy, to support investment in national logistics centers and to invest in efficient and innovative infrastructures.

Rail Freight Forward works to mobilise railway undertakings so that they offer attractive and competitive services, infrastructure managers so that they ensure easy travel through Europe by train and national institutions so that they guarantee a level playing field between the different modes of transport. This was explained by Marc Wengler, CEO of CFL, member of the alliance.

Rail Freight Forward

Noah's Train is an initiative launched by several European railway companies to promote freight transport by rail. Gathered in the Rail Freight Forward coalition, they defend a common goal: reducing the environmental impact of freight transport in Europe.

Founded after the COP24 in Katowice, the Rail Freight Forward coalition currently counts 18 members. They wish to raise awareness of a transition towards more environmentally friendly modes of freight transport. In more concrete terms, they want to double the share of rail freight in Europe from 18 to 30 per cent in 2030.

The journey of Noah's Train started in Katowice, Poland and then headed to Vienna, Berlin, Paris, Brussels and Rome. A recent stop was made in Munich on 4 June to be present at trade fair transport logistic.

CorporateNews.lu

CorporateNews.lu: Noah's Train stops in Luxembourg

10 July

Noah's Train, an awareness initiative for rail freight to reduce the environmental footprint of freight transportation. Two containers, painted by Luxembourgish artists, join the Noah's Train, the longest mobile art work in the world.

Noah's Train is an initiative launched by several European railway companies to promote freight transport by rail. Together in the Rail Freight Forward coalition, they defend a common goal: to reduce the environmental impact of freight transport in Europe.

Founded after the COP24 in Katowice in December 2018, the Rail Freight Forward coalition currently counts 18 members, including CFL cargo, which with its sister company CFL multimodal is actively working on promoting rail transport in Europe, and Luxembourg in particular. Aware of the ecological crisis, the signatory railway undertakings wish to raise awareness of a transition towards more environmentally friendly modes of freight transport. Their horizon of action extends until 2030, to double the share of rail freight in Europe from 18% to 30%.

On July 10th, Noah's Train stopped in Luxembourg. Two containers painted by the Luxembourgish artists Daniel Mac Lloyd and Alain Welter join the train, which is already composed of 12 containers belonging to the members of Rail Freight Forward.

In the presence of political figures and representatives of the Rail Freight Forward alliance, Marc Wengler, CEO CFL, presented the project and the objectives of the alliance. Rail Freight Forward works to mobilize railway undertakings so that they offer attractive and competitive services, infrastructure managers so that they can ensure that it is as easy to cross Europe by train as by truck and European and national institutions so that they may guarantee a level playing field between the different modes of transport. François Bausch, Minister of Mobility and Public Works, underlined the Luxembourg government's political will to put logistics at the heart of Luxembourg's economic diversification policy, to support investment in national logistics centers and to invest in efficient and innovative infrastructures.

The journey of Noah's Train started in Katowice, Poland, on December 14, 2018. The train then headed to Vienna, Berlin, Paris, Brussels and Rome for a recent stop in Munich on June 4 at the fair transport logistic. It will continue its journey through Europe until next October, when containers will join the COP25 taking place in Chile.



freightweek: Noah's Ark arrives in Luxembourg to promote CO2 reduction

10 July

DUDELANGE, Luxembourg GD: July 10, 2019. The Rail Freight Forward (RFF), a coalition of 18 European rail companies, is using container train 'Noah's Ark' to promote its goal of eliminating 290 million tons of transport-related CO2 by 2030.

This week the 'Ark pulled in to Luxembourg to add two containers painted by local artists Daniel Mac Lloyd and Alain Welter to the existing 12 belonging to RFF members.

Founded after COP24 in Katowice, Poland last December, the RFF includes CFL cargo and CFL multimodal that are promoting rail freight transport in Europe with a goal of increasing the share from a current level of 18 percent to 30 percent by 2030.

In Luxembourg, CFL multimodal operates from the Bettembourg-Dudelange intermodal terminal in the Eurohub South Logistics Park. With an annual capacity of 600,000 TEUs, the facility is positioned on the Rail Freight Corridor 2 that links the North Sea with the Mediterranean and at the crossroads of the North-South and East-West transport routes.

Speaking at the RFF event, Luxembourg minister of Mobility and Public Works François Bausch underlined his government's determination to put logistics at the heart of the country's economic diversification policy, to support investment in national logistics centres and to invest in efficient and innovative infrastructures.

CFL multimodal operates 12 companies in six European countries and together with CFL cargo provides combined and conventional rail freight, wagon maintenance and repairs, Customs clearance, as well as forwarding and logistics services.

Noah's Train left Katowice on December 14 and stopped in Vienna, Berlin, Paris, Brussels, Rome and Munich - for the transport logistic expo in June. The train will continue its journey through Europe until October when the containers will join COP25 between November 11 and 25 in Santiago de Chile.

Le gouvernement luxembourgeois: Noah's Train fait halte au Luxembourg et accueille deux conteneurs peints par les artistes MacLloyd et Welter

10 July

Le 10 juillet 2019, François Bausch a assisté à l'escale à Dudelange de Noah's Train, une initiative de sensibilisation en faveur du fret ferroviaire pour réduire l'empreinte écologique du transport de marchandises. Deux conteneurs, peints par des artistes luxembourgeois viennent rejoindre le Noah's Train, plus longue œuvre d'art mobile du monde.

Noah's Train est une initiative lancée par plusieurs entreprises ferroviaires européennes pour promouvoir le transport de marchandises par rail. Regroupées au sein de la coalition Rail Freight Forward, elles défendent un objectif commun: réduire l'impact écologique du transport de marchandises en Europe.

Fondée après la COP24 de Katowice en décembre 2018, l'association Rail Freight Forward compte à ce jour 18 membres, dont CFL cargo, qui avec sa société-sœur CFL multimodal travaille activement la promotion du transport ferroviaire en Europe, et au Luxembourg en particulier. Conscientes de la crise écologique, les entreprises ferroviaires signataires souhaitent sensibiliser à une transition vers des modes de transport de marchandises plus respectueux de l'environnement. Leur horizon d'action s'étend jusqu'en 2030, pour doubler la part du fret ferroviaire en Europe de 18% à 30%.

Le 10 juillet, Noah's Train a fait halte au Luxembourg. Deux conteneurs peints par les artistes luxembourgeois Daniel Mac Lloyd et Alain Welter rejoignent le train déjà composé de 12 conteneurs ambassadeurs des membres de Rail Freight Forward.

En présence de personnalités politiques et de représentants de l'alliance Rail Freight Forward, Marc Wengler, Directeur général des CFL, a présenté le projet et les objectifs de l'alliance. Rail Freight Forward œuvre pour que les entreprises ferroviaires offrent des services attractifs et compétitifs, pour que les gestionnaires d'infrastructures assurent qu'il est aussi facile de traverser l'Europe en train qu'en camion et pour que les institutions européennes et nationales garantissent une situation équitable entre les différents modes de transport. François Bausch, ministre de la Mobilité et des Travaux publics, a souligné la volonté politique du gouvernement luxembourgeois de mettre la logistique au cœur de la politique de diversification économique du Luxembourg, de soutenir l'investissement dans des pôles logistiques nationaux et d'investir dans des infrastructures performantes et innovantes.

Le voyage du Noah's Train a démarré à Katowice en Pologne, le 14 décembre 2018. Le train s'est ensuite dirigé vers Vienne, Berlin, Paris, Bruxelles et Rome pour récemment s'arrêter à Munich le 4 juin dernier dans le cadre du Salon transport logistic. Il poursuivra son chemin à travers l'Europe jusqu'en octobre prochain, date à laquelle les conteneurs rejoindront la COP 25 organisée au Chili.



RTL: De la couleur sur des conteneurs grâce à deux artistes luxembourgeois

10 July

By Raphaël Ferber

Deux conteneurs peints par des artistes luxembourgeois ont rallié le "Noah's Train", "la plus longue oeuvre d'art mobile du monde", passé ce mercredi par le Grand-Duché.

Le train de marchandises baptisé "Noah's Train" a fait une halte ce mercredi 10 juillet au Luxembourg et est reparti un peu plus beau grâce à deux artistes luxembourgeois: Daniel Mac Lloyd et Alain Welter. Ceux-ci ont peint deux conteneurs, raccordés aux douze que comptait déjà le Noah's Train.

C'EST QUOI LE NOAH'S TRAIN?

Ce train a été créé par plusieurs entreprises ferroviaires européennes réunies dans l'association *Rail Freight Forward*, afin de promouvoir le transport de marchandises par rail, plus écologique que le transport par camion.

La Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL) fait partie des 18 membres de cette association, dont l'horizon d'action "*s'étend jusqu'en 2030, pour doubler la part du fret ferroviaire en Europe de 18% à 30%*" annonce un communiqué. Ainsi, ces entreprises ferroviaires "*conscientes de la crise écologique, souhaitent sensibiliser à une transition vers des modes de transport de marchandises plus respectueux de l'environnement.*"

Fondées après la COP24 de Katowice en décembre 2018, l'association milite pour que "*les entreprises ferroviaires offrent des services attractifs et compétitifs, pour que les gestionnaires d'infrastructures assurent qu'il est aussi facile de traverser l'Europe en train qu'en camion et pour que les institutions européennes et nationales garantissent une situation équitable entre les différents modes de transport*" ajoute le communiqué.

Ce train, parti de Pologne en décembre dernier, s'est arrêté à Vienne, Berlin, Paris, Bruxelles, Rome et Munich avant de rallier le Grand-Duché. Il va continuer à sillonner l'Europe jusqu'en octobre prochain. Puis ses conteneurs rejoindront directement la COP25 organisée au Chili.

Luxemburger Wort

Luxemburger Wort: Düdelingen : Rollendes Kunstwerk

10 July

By Michael Juchmes

Gestern war ein besonderer Botschafter zu Gast in Düdelingen: „Noah's train“ machte Station in Luxemburgs Süden - und Werbung für den Güterverkehr auf der Schiene.

Mehr Güterverkehr auf die Schiene verlagern und dabei den ökologischen Fußabdruck des Warentransports reduzieren – das ist das Ziel der Allianz namens „Rail Freight Forward“, zu der sich 18 Unternehmen aus ganz Europa, darunter auch CFL cargo, zusammengeschlossen haben.

Am Mittwoch war der offizielle „Botschafter“ des Verbunds zu Gast im Großherzogtum: „Noah's train“, das längste mobile Kunstwerk der Welt. Bei seinen Stationen in Städten wie Berlin, Wien, Paris und Brüssel war der Zug jeweils um zwei von Streetartists gestaltete Waggons verlängert worden. In Luxemburg wurde das Kunstobjekt nun um die bunten Container von Daniel MacLloyd und Alain Welter ergänzt.

DVZ: "Der Zug ist DIE Lösung für eine erfolgreiche Mobilitätsrevolution in Europa"

18 June

By Alexander Doll & Alin Picard

Ohne die Bahn wäre Europa heute wohl nicht das, was es ist. Und je nachdrücklicher es den Schienenverkehr voranbringt, desto erfolgreicher wird es die anstehende Energiewende meistern können. Die Bahn hat alle Vorzüge, um zu einem Verkehrsmittel von morgen zu werden. Europa muss den eingeschlagenen Weg weitergehen und auf einen Verkehrsträger setzen, der es bereits tiefgreifend verändert hat.

Kein Zweifel: Schon mit Beginn der europäischen Gemeinschaft hat die Schiene eine entscheidende Rolle gespielt. Der Netzausbau war ein wesentlicher Hebel, um die Nationen einander näherzubringen und Europa im Alltag konkret erfahrbar zu machen.

Ein erster Schritt war der Interrail-Pass, der vor fast einem halben Jahrhundert auf den Markt kam. Er prägte eine ganze Generation und ermöglichte Millionen junger Menschen Reisen über die eigenen Landesgrenzen hinaus.

Aber erst durch immer kürzere Reisezeiten bei erschwinglichen Preisen machte die Schiene Europa zu einem Kontinent, den jeder sicher und unkompliziert erkunden kann – vor allem seit dem Start des Hochgeschwindigkeitsverkehrs. Die Geschwindigkeit hat die Entfernungen schrumpfen lassen. Die Einführung des Eurostar 1994 und des Thalys 1996 zeigt beispielhaft, wie die Bahn über alle Grenzen hinweg und jenseits der großen europäischen Metropolen Menschen einander näherbringt. 2018 nutzten 11 Mio. Reisende den Kanaltunnel, über 7,5 Mio. Fahrgäste waren im Thalys zwischen Deutschland, Belgien, Frankreich und den Niederlanden unterwegs. Allein Deutschland ist über direkte Hochgeschwindigkeitsverbindungen mit mehr als 150 europäischen Städten verbunden.

Verantwortungsvolles Wachstum

Diesen großen Erfolgen müssen nun weitere folgen. Was für das Europa des Personenverkehrs getan wurde, muss Vorbild für das Europa eines Schienengüterverkehrs sein, der als Schrittmacher des Wirtschaftswachstums fungiert. Zwischen 2000 und 2018 hat sich der Wert des innereuropäischen Warenverkehrs bereits verdoppelt. 2018 gingen 64 Prozent der Exporte aus EU-Mitgliedstaaten in andere Mitgliedstaaten; für Frankreich und Deutschland waren es 60 Prozent.

Diese innereuropäischen Warenströme werden auch in Zukunft weiter zunehmen, denn unsere Wirtschaft wächst, es entsteht mehr Wohlstand, Haltungen ändern sich. Die OECD sagt bis 2030 gar eine Steigerung um 30 Prozent voraus!

Deshalb stehen wir am Scheideweg. Um verantwortungsvoll mit dem Wachstum unseres Kontinents umzugehen, erfordert es eine sinnvolle, leistungsfähige Alternative auf europäischer Ebene: den Schienengüterverkehr. Er kann zur signifikanten Intensivierung und Beschleunigung des Aufbaus einer gemeinsamen europäischen Wirtschaft und Gesellschaft beitragen. Denn die Pluspunkte des heute noch zu wenig genutzten Schienengüterverkehrs liegen auf der Hand. Er ist umweltfreundlich, da er Energie spart, ist sauberer und sicherer, und er hat gerade bei

längeren Distanzen Vorteile. Und gleichzeitig ist er sogar wirtschaftlicher, wenn man die externen Kosten berücksichtigt.

Der Zug ist also *die* Lösung für ein nachhaltiges Wachstum in Europa. Er muss Herzstück des Güterverkehrs von morgen sein und zum Rückgrat der europäischen Logistikketten, zum nachhaltigen Fundament unserer innereuropäischen Warenverkehre werden. Nur so können wir im Einklang mit unseren Umweltzielen weiter an der Errichtung eines gemeinsamen, dauerhaft vitalen europäischen Wirtschaftsraums arbeiten. Das setzt allerdings den entsprechenden Willen voraus.

Die gemeinsame Initiative „Rail Freight Forward“ der europäischen Güterbahnen und die Aktion „Noah’s Train“ sind die besten Beispiele dafür, wie europäische Eisenbahnen zusammenarbeiten, um den Anteil der Schiene am gesamten Güterverkehr in Europa zu erhöhen.

Im 19. Jahrhundert war die Eisenbahn Sinnbild der industriellen Revolution in Europa. Heute liegt es an uns, sie zum Sinnbild der Mobilitäts- und Logistikrevolution im 21. Jahrhundert zu machen.



Bild München: Noah's Train am Ostbahnhof

5 June



Abendzeitung: "Noah's Train" wirbt für umweltfreundlichen Schienenverkehr

5 June

By Patricia Anderl

Das längste rollende Kunstwerk hat am Ostbahnhof gehalten - "Noah's Train", ein tierischer Güterzug, ist seit der Weltklimakonferenz im Dezember unterwegs. Etliche Szenekünstler haben sich in ganz Europa für den Klimaschutz auf den Containern verewigt. Auch Kinder durften eine Botschaft für den Klimaschutz hinterlassen.

München - "Noah's Train" - ein Containerzug mit riesigen Tiermotiven hat am Ostbahnhof Station gemacht. Mit Bär, Affe, Octopus, Wolf, und Fisch wollen europäische Szenekünstler auf den Klimaschutz aufmerksam machen. Mitte Dezember hat sich der Zug nach der Weltklimakonferenz in Polen auf seine Reise begeben. Ziel der Aktion: Mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern, weil dieser Transportweg umweltfreundlicher ist.

Unter dem Motto: "Kinder für's Klima" haben auch Schülerinnen und Schüler die Möglichkeit gehabt eine Botschaft zum Klimaschutz auf dem Zug zu hinterlassen. Auf dem Container sind schon einige Botschaften von Kindern unter anderem aus Mannheim und Leipzig zu sehen. Auch in München entstand ein eindrucksvolles Bild.



BR24: Noah's Train in München : Zug voller bunter Tiere für Klimaschutz

4 June

Er ist das wohl längste rollende Kunstwerk der Welt! "Noah's Train" ist ein mit Graffitis verzierter Güterzug – benannt nach der biblischen Arche Noah. Auf einer Tour durch Europa wirbt er für mehr Klimaschutz. Schüler können ihn mitgestalten.

Einen ganzen Containerwaggon haben Schüler am Münchner Ostbahnhof Platz, um ihre Botschaft zum Klimaschutz aufzumalen: Heute können Schülerinnen und Schüler aus und um München das Kunstwerk mitgestalten. Denn nach Stationen wie Berlin, Paris, Wien hält Noahs Zug jetzt am Münchner Ostbahnhof. Er ist das wohl das längste rollende Kunstwerk der Welt – eigentlich ein mit Graffitis geschmückter Güterzug voller Container, doch zugleich eindrucksvolle Demonstration für mehr Klimaschutz und Erhalt bedrohter Arten.

Berlin – Paris – Wien: Werben für mehr Verkehr auf der Schiene

An jeder Station kommt ein Waggon hinzu – auf seiner Tour durch Europa ist "Noah's Train" mittlerweile auf eine Länge von zwölf Waggons angewachsen. Der Zug geht auf eine gemeinsame Initiative der europäischen Güterbahnen zurück. Die Kernbotschaft: Es muss europaweit mehr Verkehr auf die Schiene verlagert werden, um die Umwelt zu schützen.

Eindrucksvolle Demonstration für mehr Klimaschutz

Die Station in München nutzt die Deutsche Bahn heute auch dazu, offiziell der Bayerischen Klima-Allianz beizutreten. Die Klima-Allianz ist ein Bündnis großer bayerischer Verbände und Firmen. Gemeinsames Ziel: Den jährlichen Pro-Kopf-Verbrauch an Co2 auf zwei Tonnen zu reduzieren. Nach der Europareise von "Noah's Train" werden die Containerwaggons für normale Gütertransporte genutzt.



Charivari 95.5: Noah's Train hält in München

4 June

Das längste rollende Kunstwerk der Welt, *Noah's Train*, soll ein Zeichen für mehr Klimaschutz setzen und stoppt heute auch in München.

Kunst-Zug am Ostbahnhof

Mit niedlichen Tiermotiven auf die Notwendigkeit des Klimaschutzes aufmerksam machen: „Noahs Train“ ist ein mobiles Kunstwerk, das Mitte Dezember letzten Jahres zur Weltklimakonferenz im polnischen Katowice gestartet ist. Hierbei handelt es sich um einen mit Graffiti besprühten Güterzug der für die vermehrte Nutzung von Schienenverkehrsmitteln zur Verringerung der CO2 Emissionen wirbt

Der bunte Güterzug hat bereits in Städten wie Paris, Brüssel, Rom und Berlin Halt gemacht, um dort ein Zeichen für Klimaschutz und den Erhalt bedrohter Arten zu setzen. Aktuell besteht der Zug aus 12 Güterwaggons, an jeder Station wird ein weiterer angehängt und mit niedlichen Tiermotiven wie Marienkäfern und Fröschen bemalt.

In München dürfen auch Schüler mitmalen

Heute haben auch Schüler aus München und Umgebung die Möglichkeit, einen Container des Zuges kreativ zu bemalen und somit ein Zeichen für mehr Klimaschutz zu setzen. Von 10 bis 16.30 Uhr macht „Noahs Train“ auf Gleis 13 am Münchner Ostbahnhof Halt.

Offizieller Beitritt zur Klima-Allianz

Zeitgleich zum Zwischenstopp des nach der Zuges wird die Deutsche Bahn offiziell der bayerischen Klima-Allianz beitreten. Dies ist ein Bündnis großer bayerischer Konzerne und Verbände. Gemeinsam wollen sie den jährlichen Pro-Kopf-Verbrauch an CO2-Emissionen auf zwei Tonnen zu reduzieren und den Anteil des Schienengüterverkehrs von 18 auf 30 Prozent zu erhöhen.



Bayerisches Fernsehen : Noah's Train in München: Zug voller bunter Tiere für Klimaschutz

4 June



Die "Rundschau" berichtet im "BR" über das längste rollende Kunstwerk der Welt, ein mit Graffitis geschmückter Güterzug voller Container und zugleich eindrucksvolle Demonstration für mehr Klimaschutz und Erhalt bedrohter Arten. "Noah's Train" hielt am Dienstag am Münchener Ostbahnhof. Schülerinnen und Schüler aus und um München können das Kunstwerk vor Ort mitgestalten.

Sendezeit 18:43

Sendedauer 00:00:27



Bayerisches Fernsehen/Frankenschau aktuell :

Noah's Train in München: Zug voller bunter Tiere für Klimaschutz

4 June



Die "Frankenschau aktuell" berichtet im "BR" über das längste rollende Kunstwerk der Welt, ein mit Graffitis geschmückter Güterzug voller Container und zugleich eindrucksvolle Demonstration für mehr Klimaschutz und Erhalt bedrohter Arten. "Noah's Train" hielt am Dienstag am Münchener Ostbahnhof. Schülerinnen und Schüler aus und um München können das Kunstwerk vor Ort mitgestalten.

Sendezeit 17:57

Sendedauer 00:01:57

Revue générale des chemins de fer: Le train fret de Noé

June 2019



Le train fret de Noé

Afin de promouvoir le report modal du transport de marchandises, de rappeler l'urgence climatique et d'agir pour l'environnement, les entreprises ferroviaires du groupement Rail Freight Forward ont lancé lors de la COP 24 tenue à Katowice en Pologne, le « train de Noé ». Le train a fait étape à Vienne, Berlin, Paris et a terminé son parcours à Bruxelles. À chaque arrêt, des x conteneurs ont été décorés par des artistes locaux sur le thème de la préservation des espèces animales. L'ambition du groupement, qui a présenté un livre blanc nommé « 30 by 2030 », est de porter la part du rail dans le transport de marchandises à 30 % d'ici à 2030.



Khaleej Times

Khaleej Times: All abroad noah's train, chugging along the message of sustainability

24 May

INSPIRED BY THE OLDEST ACT of environmental protection, Noah's Train is a sight to behold. The ambassador of Europe's Rail Freight Forward, a coalition of 18 European Rail Freight Forward companies, Noah's Train is committed to reducing the negative impact of freight transport on the planet and mobility. However, that is not what makes the train fascinating. According to officials at German rail company Deutsche Bahn, Noah's Train is the world's largest mobile work of art in the world. Street artists from across Europe have painted the 'green' freight containers with colourful motifs featuring ladybugs, bears, a monkey, a giraffe and much more.

The travelling, colourful train made a pit stop at the Leipzig Hauptbahnhof (central train station) as part of this week's ITF. ITF secretary general Young Tae Kim and Leipzig Mayor Burkhard Jung visited the train along with Leipzig' school students.

Michael Müller, head of transport policy and regulation at the Deutsche Bahn, told Khaleej Times the objective of the train is to promote the shift of traffic to rail and to raise awareness among school students on the importance of environmental protection.

Though the European land freight transport market is an important economic sector, its impact on environment and society is often underestimated but massive: 275 million tonnes of carbon emissions and 50,000 premature deaths/fatalities are caused each year.

Müller said: "We started with the COP24 last year. Each rail undertaking designs two containers and so we built the train, and it's still growing. After its official start in Katowice, Poland, on December 14, 2018, the train will travel to Vienna, Berlin, Paris, Brussels and Rome."



Youtube:

International Transport Forum – Leipzig 2019

24 May

<https://www.youtube.com/watch?v=ZxQ9B1fqr6E&feature=youtu.be>



Leipziginfo: Noah's Train machte Halt auf dem Leipziger Hauptbahnhof – Schüler machen mit und gestalten eigenen 'Kinder fürs Klima'-Container

23 May

„Noah's Train“, das längste mobile Kunstwerk der Welt, ist wieder in Deutschland und machte anlässlich des International Transport Forums gestern Halt am Leipziger Hauptbahnhof. Mit diesem besonderen Zug, benannt nach der biblischen Arche Noah, werben die europäischen Güterbahnen für die Verlagerung von mehr Verkehr auf die umweltfreundliche Schiene. Unter dem Motto „Kinder fürs Klima“ können sich erstmals auch Schüler aus Leipzig und Umgebung an der Gestaltung beteiligen, indem sie ihre Botschaft auf einen eigenen Container malen oder schreiben. Dieser Wagen wird dann mit Noah's Train auf seine weitere Reise geschickt.

Ziel der gemeinsamen Initiative „Rail Freight Forward“ der europäischen Güterbahnen ist es, den Anteil der Schiene am gesamten Güterverkehr in Europa bis 2030 von 18 auf 30 Prozent zu erhöhen.

Dr. Roland Bosch, Vorstandsvorsitzender DB Cargo: „Wir arbeiten mit unseren europäischen Partnern daran, den Transportmix der Zukunft zu ändern. Wenn 30 Prozent mehr Güterverkehr in Europa bis 2030 nur über die Straße gingen, wären das eine Million LKW zusätzlich, mehr Stau und schädliche CO₂-Emission. Die Verkehrswende kann nur gelingen, wenn wir mehr Güter auf die Schiene holen.“

Noah's Train ist Mitte Dezember zum Ende der Weltklimakonferenz im polnischen Katowice gestartet und über Wien, Berlin, Paris, Brüssel und Rom gefahren. Bis Ende Juni 2019 ist der Güterzug wieder in Deutschland unterwegs. Der nächste Zwischenstopp ist am 4. Juni am Münchner Ostbahnhof geplant.

Weitere Informationen über Rail Freight Forward unter: www.railfreightforward.eu

Mindener Tageblatt

Mindener Tageblatt:

Scheuer vor Affe

22 May

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer vor einem Schimpansenmotiv auf «Noah's Train». Street Art Künstler haben diesen Zug mit Tiermotiven gestaltet. Die Güterbahnen in Europa engagieren sich damit gegen Klimawandel. Wissenschaftler und Politiker diskutieren auf dem Weltverkehrsforum in Leipzig über die Mobilität der Zukunft.



Foto: Hendrik Schmidt

Haller Kreisblatt ^{HK}

Haller Kreisblatt:

Scheuer vor Affe

22 May

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer vor einem Schimpansenmotiv auf «Noah's Train». Street Art Künstler haben diesen Zug mit Tiermotiven gestaltet. Die Güterbahnen in Europa engagieren sich damit gegen Klimawandel. Wissenschaftler und Politiker diskutieren auf dem Weltverkehrsforum in Leipzig über die Mobilität der Zukunft.



Foto: Hendrik Schmidt



Nq online:

Scheuer vor Affe

22 May



Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer vor einem Schimpansenmotiv auf «Noah's Train». Street Art Künstler haben diesen Zug mit Tiermotiven gestaltet. Die Güterbahnen in Europa engagieren sich damit gegen Klimawandel. Wissenschaftler und Politiker diskutieren auf dem Weltverkehrsforum in Leipzig über die Mobilität der Zukunft. Foto: Hendrik Schmidt 

LEIPZIGER VOLKSZEITUNG

Leipziger Volkszeitung:

Noah's Zug macht Station in Leipzig

22 May

By Andreas Dunte

Noah's Train macht Station in Leipzig. Das nach Bahn-Angaben längste mobile Kunstwerk der Welt ist am Mittwoch zum Zwischenstopp auf Bahnsteig 18 am Leipziger Hauptbahnhof eingefahren. Mit dem Zug, benannt nach der biblischen Arche Noah, werben die Güterbahnen Europas für die Verlagerung von mehr Verkehr auf die Schiene.

Leipzig

Marienkäfer, Eisvögel, Frösche, aber auch große Tiere wie Tiger, Giraffen und Bären sind auf den Containern des rund 400 Meter langen Güterzugs zu sehen. Street-Künstler haben die ursprünglichen grünen Container mit Tier-Motiven besprüht. Das Ganze sei angelegt an die biblische Geschichte von Noah, der mit seiner Arche Vertreter der Schöpfung vor der Sintflut rettete, sagt Roland Bosch, Vorstandschef von DB Cargo.

Der Zug kann in Leipzig nicht nur besichtigt werden, einige Schüler der Stadt haben die Möglichkeit, zusammen mit Künstlern einen Container selbst zu besprühen.

Mehr Verkehr auf die Schiene holen

Mit der Aktion wolle man zu mehr Engagement für die Umwelt aufrufen. Die Gütersparte der Deutschen Bahn arbeite mit ihren europäischen Partnern daran, mehr Verkehr auf die Schiene zu holen. Nur so lasse sich der schädliche Lkw-Verkehr auf europäischen Autobahnen und Fernstraßen eindämmen.

Es müsse gelingen, so Bosch, bis 2030 den Anteil des Güterschienenverkehrs von aktuell 18 auf dann 30 Prozent zu erhöhen. Das Ziel sei sehr ambitioniert, gab Bosch zu - aber zu schaffen, wenn Industrie und Politik an einem Strang ziehen.

Zug machte bereits in Paris und Brüssel Station

Noah's Train war im vergangenen Dezember zum Ende der Weltklimakonferenz im polnischen Katowice gestartet und über Wiennach Berlin gefahren. Nach Zwischenstopps in Paris und Brüssel macht der Zug jetzt in Leipzig aus Anlass des an diesem Mittwoch eröffneten Weltverkehrsforums Station.

Etwa 1300 Wissenschaftler und Politiker aus 70 Ländern werden zu der dreitägigen Veranstaltung erwartet. In diesem Jahr wollen sie sich insbesondere Konzepten widmen, die Stadt und Land enger zueinander bringen. Ferner geht es um eine Verzahnung verschiedener Verkehrsträger wie Straße und Schiene.



Welt: "Noah's Train" macht in Leipzig Station

22 May

Leipzig (dpa/sn) - Das mit farbenfrohen Tiermotiven bemalte Kunstwerk «Noah's Train» hat am Mittwoch Station im Leipziger Hauptbahnhof gemacht. Für einen Tag konnten auf Containern des Zuges unter anderem Krokodil, Affe, Bär und Schildkröte bewundert werden. Das mobile Kunstwerk wurde von namhaften Street Art Künstlern aus ganz Europa gestaltet und steht für den Klimaschutz. Seine Botschaft: Europaweit muss in der Zukunft mehr Verkehr auf die Schiene verlagert werden, um die Umwelt zu schützen.

Zahlreiche Kinder und Jugendliche haben die Chance genutzt, sich an der Gestaltung des Zuges zu beteiligen, sagte ein Sprecher der Deutschen Bahn. Sie schrieben oder malten Botschaften wie «Fahrt mehr Bahn oder Fahrrad».

Auf Initiative der europäischen Güterbahnen startete «Noah's Train» nach der Weltklimakonferenz Mitte Dezember 2018 im polnischen Katowice und machte bereits Station in Wien, Berlin, Paris, Brüssel und Rom. Nächste Ziele in Deutschland werden München, Mannheim und Oberhausen sein. Danach rollt der Zug weiter in andere europäische Länder.

Freie Presse

Freie Presse: "Noah's Train" macht in Leipzig Station

22 May

Leipzig (dpa/sn) - Das mit farbenfrohen Tiermotiven bemalte Kunstwerk «Noah's Train» hat am Mittwoch Station im Leipziger Hauptbahnhof gemacht. Für einen Tag konnten auf Containern des Zuges unter anderem Krokodil, Affe, Bär und Schildkröte bewundert werden. Das mobile Kunstwerk wurde von namhaften Street Art Künstlern aus ganz Europa gestaltet und steht für den Klimaschutz. Seine Botschaft: Europaweit muss in der Zukunft mehr Verkehr auf die Schiene verlagert werden, um die Umwelt zu schützen.

Zahlreiche Kinder und Jugendliche haben die Chance genutzt, sich an der Gestaltung des Zuges zu beteiligen, sagte ein Sprecher der Deutschen Bahn. Sie schrieben oder malten Botschaften wie «Fahrt mehr Bahn oder Fahrrad».

Auf Initiative der europäischen Güterbahnen startete «Noah's Train» nach der Weltklimakonferenz Mitte Dezember 2018 im polnischen Katowice und machte bereits Station in Wien, Berlin, Paris, Brüssel und Rom. Nächste Ziele in Deutschland werden München, Mannheim und Oberhausen sein. Danach rollt der Zug weiter in andere europäische Länder.



ntv: "Noah's Train" macht in Leipzig Station

22 May

Leipzig (dpa/sn) - Das mit farbenfrohen Tiermotiven bemalte Kunstwerk "Noah's Train" hat am Mittwoch Station im Leipziger Hauptbahnhof gemacht. Für einen Tag konnten auf Containern des Zuges unter anderem Krokodil, Affe, Bär und Schildkröte bewundert werden. Das mobile Kunstwerk wurde von namhaften Street Art Künstlern aus ganz Europa gestaltet und steht für den Klimaschutz. Seine Botschaft: Europaweit muss in der Zukunft mehr Verkehr auf die Schiene verlagert werden, um die Umwelt zu schützen.

Zahlreiche Kinder und Jugendliche haben die Chance genutzt, sich an der Gestaltung des Zuges zu beteiligen, sagte ein Sprecher der Deutschen Bahn. Sie schrieben oder malten Botschaften wie "Fahrt mehr Bahn oder Fahrrad".

Auf Initiative der europäischen Güterbahnen startete "Noah's Train" nach der Weltklimakonferenz Mitte Dezember 2018 im polnischen Katowice und machte bereits Station in Wien, Berlin, Paris, Brüssel und Rom. Nächste Ziele in Deutschland werden München, Mannheim und Oberhausen sein. Danach rollt der Zug weiter in andere europäische Länder.

t-online.de

t-online.de: "Noah's Train" macht in Leipzig Station

22 May

Das mit farbenfrohen Tiermotiven bemalte Kunstwerk "Noah's Train" hat am Mittwoch Station im Leipziger Hauptbahnhof gemacht. Für einen Tag konnten auf Containern des Zuges unter anderem Krokodil, Affe, Bär und Schildkröte bewundert werden. Das mobile Kunstwerk wurde von namhaften Street Art Künstlern aus ganz Europa gestaltet und steht für den Klimaschutz. Seine Botschaft: Europaweit muss in der Zukunft mehr Verkehr auf die Schiene verlagert werden, um die Umwelt zu schützen.

Zahlreiche Kinder und Jugendliche haben die Chance genutzt, sich an der Gestaltung des Zuges zu beteiligen, sagte ein Sprecher der Deutschen Bahn. Sie schrieben oder malten Botschaften wie "Fahrt mehr Bahn oder Fahrrad".

Auf Initiative der europäischen Güterbahnen startete "Noah's Train" nach der Weltklimakonferenz Mitte Dezember 2018 im polnischen Katowice und machte bereits Station in Wien, Berlin, Paris, Brüssel und Rom. Nächste Ziele in Deutschland werden München, Mannheim und Oberhausen sein. Danach rollt der Zug weiter in andere europäische Länder.



Online focus.de: "Noah's Train" macht in Leipzig Station

22 May

Das mit farbenfrohen Tiermotiven bemalte Kunstwerk „Noah's Train“ hat am Mittwoch Station im Leipziger Hauptbahnhof gemacht.

Für einen Tag konnten auf Containern des Zuges unter anderem Krokodil, Affe, Bär und Schildkröte bewundert werden. Das mobile Kunstwerk wurde von namhaften Street Art Künstlern aus ganz Europa gestaltet und steht für den Klimaschutz. Seine Botschaft: Europaweit muss in der Zukunft mehr Verkehr auf die Schiene verlagert werden, um die Umwelt zu schützen. Zahlreiche Kinder und Jugendliche haben die Chance genutzt, sich an der Gestaltung des Zuges zu beteiligen, sagte ein Sprecher der Deutschen Bahn. Sie schrieben oder malten Botschaften wie „Fahrt mehr Bahn oder Fahrrad“.

Auf Initiative der europäischen Güterbahnen startete „Noah's Train“ nach der Weltklimakonferenz Mitte Dezember 2018 im polnischen Katowice und machte bereits Station in Wien, Berlin, Paris, Brüssel und Rom. Nächste Ziele in Deutschland werden München, Mannheim und Oberhausen sein. Danach rollt der Zug weiter in andere europäische Länder.

RTL.DE

RTL.DE: "Noah's Train" macht in Leipzig Station

22 May

Das mit farbenfrohen Tiermotiven bemalte Kunstwerk "Noah's Train" hat am Mittwoch Station im Leipziger Hauptbahnhof gemacht. Für einen Tag konnten auf Containern des Zuges unter anderem Krokodil, Affe, Bär und Schildkröte bewundert werden. Das mobile Kunstwerk wurde von namhaften Street Art Künstlern aus ganz Europa gestaltet und steht für den Klimaschutz. Seine Botschaft: Europaweit muss in der Zukunft mehr Verkehr auf die Schiene verlagert werden, um die Umwelt zu schützen.

Zahlreiche Kinder und Jugendliche haben die Chance genutzt, sich an der Gestaltung des Zuges zu beteiligen, sagte ein Sprecher der Deutschen Bahn. Sie schrieben oder malten Botschaften wie "Fahrt mehr Bahn oder Fahrrad".

Auf Initiative der europäischen Güterbahnen startete "Noah's Train" nach der Weltklimakonferenz Mitte Dezember 2018 im polnischen Katowice und machte bereits Station in Wien, Berlin, Paris, Brüssel und Rom. Nächste Ziele in Deutschland werden München, Mannheim und Oberhausen sein. Danach rollt der Zug weiter in andere europäische Länder.



MDR Sachsen: Klimaschutz: Noah's Train macht Zwischenstopp in Leipzig

22 May

Am Leipziger Hauptbahnhof hat am Mittwoch ein ganz spezieller Zug gehalten. "Noah's Train", das längste mobile Kunstwerk der Welt, machte auf seiner Reise durch Europa Zwischenstopp in Leipzig. Der mit Tiermotiven von namhaften Street Art Künstlern aus ganz Europa gestaltete Zug steht für den Klimaschutz. Seine Botschaft: Europaweit und in der Zukunft muss mehr Verkehr auf die Schiene verlagert werden, um so die Umwelt zu schützen.

Bemalen ausdrücklich erlaubt

Nicht alle der Waggons von Noah's Train sind bemalt. Unter dem Motto "Kinder fürs Klima" konnten interessierte Kinder aus Leipzig und Umgebung sich bei der Gestaltung des Kunstwerks beteiligen und ihrerseits Botschaften zum Klimaschutz auf einen Container malen oder schreiben. Ein Bahnsprecher sagte, zahlreiche Kinder und Jugendliche hätten die Chance genutzt, sich an der Gestaltung des Zuges zu beteiligen. Sie schrieben oder malten Botschaften wie "Fahrt mehr Bahn oder Fahrrad". Dass der Zug gerade in der Messestadt Halt machte, hängt mit dem Weltverkehrsforum zusammen, welches gerade in Leipzig tagt. Dort soll der Güterschienenverkehr als klimafreundliche Alternative wieder in den Mittelpunkt gerückt werden.

Initiiert wurde der rollende Klimabotschafter von "Rail Freight Forward", einem Zusammenschluss europäischer Güterbahnen. Gestartet war er nach der Weltklimakonferenz Mitte Dezember in Katowice und machte bereits Station in Wien, Berlin, Paris, Brüssel und Rom. Nächste Ziele in Deutschland werden München, Mannheim und Oberhausen sein. Danach rollt der Zug weiter in andere europäische Länder. In Wien wird er im Rahmen des Austrian World Summit und Climate Kirtag am 28. Mai Station machen.



Hallelife.de: Noah's Train in Leipzig

22 May

Botschafter für mehr Klimaschutz | Aktuelles

„Noah's Train“, das längste mobile Kunstwerk der Welt, ist wieder in Deutschland und macht anlässlich des International Transport Forums heute Halt am Leipziger Hauptbahnhof. Mit diesem besonderen Zug, benannt nach der biblischen Arche Noah, werben die europäischen Güterbahnen für die Verlagerung von mehr Verkehr auf die umweltfreundliche Schiene. Unter dem Motto „Kinder fürs Klima“ können sich erstmals auch Schüler aus Leipzig und Umgebung an der Gestaltung beteiligen, indem sie ihre Botschaft auf einen eigenen Container malen oder schreiben. Dieser Wagen wird dann mit Noah's Train auf seine weitere Reise geschickt.

Ziel der gemeinsamen Initiative „Rail Freight Forward“ der europäischen Güterbahnen ist es, den Anteil der Schiene am gesamten Güterverkehr in Europa bis 2030 von 18 auf 30 Prozent zu erhöhen.

Dr. Roland Bosch, Vorstandsvorsitzender DB Cargo: „Wir arbeiten mit unseren europäischen Partnern daran, den Transportmix der Zukunft zu ändern. Wenn 30 Prozent mehr Güterverkehr in Europa bis 2030 nur über die Straße gingen, wären das eine Million LKW zusätzlich, mehr Stau und schädliche CO₂-Emission. Die Verkehrswende kann nur gelingen, wenn wir mehr Güter auf die Schiene holen.“

Noah's Train ist Mitte Dezember zum Ende der Weltklimakonferenz im polnischen Katowice gestartet und über Wien, Berlin, Paris, Brüssel und Rom gefahren. Bis Ende Juni 2019 ist der Güterzug wieder in Deutschland unterwegs. Der nächste Zwischenstopp ist am 4. Juni am Münchner Ostbahnhof geplant.



NDZ.DE:

Bilder des Tages

22 May

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer vor einem Schimpansenmotiv auf «Noah's Train». Street Art Künstler haben diesen Zug mit Tiermotiven gestaltet. Die Güterbahnen in Europa engagieren sich damit gegen Klimawandel. Wissenschaftler und Politiker diskutieren auf dem Weltverkehrsforum in Leipzig über die Mobilität der Zukunft.



Foto: Hendrik Schmidt



Twitter:

BMVI

22 May





Twitter:

Andreas Scheuer

22 May





Twitter:

Violeta Bulc

22 May





Leipziger Messe: International Transport Forum auf der Leipziger Messe

21 May

Mit dem International Transport Forum (ITF) der OECD findet vom 22. bis 24. Mai wieder das wichtigste Treffen der internationalen Verkehrspolitik auf der Leipziger Messe statt. Unter dem diesjährigen Motto "Transport Connectivity for Regional Integration" steht die Mobilität der Zukunft im Mittelpunkt des Weltverkehrsforums.

Thematisiert wird unter anderem, wie Verkehrsanbindungen zur besseren Integration von Regionen beitragen sowie wirtschaftliche, soziale und Umweltziele unterstützen können. Das ITF ist neben der Sicherheitskonferenz in München eine der beiden wichtigsten internationalen Konferenzen in Deutschland. Begleitet wird sie von einer umfangreichen Medienberichterstattung.

Insgesamt werden bis zu 1.300 Gäste aus mehr als 70 Ländern erwartet. Zugesagt haben mehr als 41 Minister und Vize-Minister sowie Vertreter aus Wirtschaft, Verwaltung, Wissenschaft und Gesellschaft. Darunter sind neben Teilnehmern aus den 59 offiziellen ITF-Mitgliedsstaaten auch hochrangige Delegierte anderer Nationen. Auf dem Programm stehen zahlreiche Keynotes, Diskussionen, interaktive Sessions und Networking Events. Zudem erkunden die Teilnehmer auf so genannten Technical Tours lokal ansässige Unternehmen und den Wirtschaftsstandort Leipzig. So sind sie bei DHL, Amazon, Porsche und BMW zu Gast. Am letzten Tag des ITF sind Teilnehmer zu einer Radtour mit Leipzigs Oberbürgermeister Burkhard Jung eingeladen.

Parallel zur Eröffnung der Konferenz im Congress Center Leipzig macht am Mittwochmorgen der Klimazug "Noah's Train" Station im Leipziger Hauptbahnhof. Der Zug ist 400 Meter lang und gilt als längstes fahrbares Kunstwerk der Welt. Der von Street-Art-Künstlern besprühte Güterzug war im Dezember auf der Weltklimakonferenz im polnischen Katowice gestartet und tourt seither durch Europa, um für mehr Klimaschutz zu werben. Der Arche-Noah-Zug soll als "Klimabotschafter" die Bedeutung des Bahn-Güterverkehrs zur Vermeidung von Treibhausgasen symbolisieren und damit als wichtiger Beitrag zur Warnung vor dem Klimawandel stehen.

Das ITF gastiert seit 2008 ohne Unterbrechung und damit bereits zum 12. Mal auf der Leipziger Messe. Die Präsidentschaft des ITF 2019 hat Südkorea inne und lädt damit auch zur traditionellen Presidency Reception in die Glashalle ein. Der ebenfalls aus Südkorea stammende ITF-Generalsekretär Kim Young Tae wird das Treffen am Mittwochvormittag eröffnen. Am Eröffnungsplenum nimmt zudem Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer teil. Anschließend beginnt der gemeinsame Ministerrundgang durch die begleitende Ausstellung im CCL.

Aktuelle Meldungen zum ITF 2019 gibt es in den sozialen Medien mit dem Hashtag #ITF19.

Dazebao News:

Noah's Train fa tappa à Roma alla stazione Tiburtina per incentivare il trasporto merci su ferro

9 May

By Antonella Fiorito

Il Treno di Noè ha iniziato il suo viaggio per l'Europa nel dicembre del 2018 dalla città di Katowice, sede della Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici del 2018 facendo poi tappa a Vienna, Berlino, Parigi, Bruxelles ed ora anche a Roma. Proseguirà poi per Lipsia, per l'International Transport Forum 2019 (22 maggio), di nuovo Vienna per l'Austria World Summit (28 - 29 maggio) e la Fiera di Monaco di Baviera per il Transport Logistic (4 -7 giugno).

Noah's Train è uno speciale convoglio merci costituito da carri e container, messi a disposizione dalle imprese ferroviarie coinvolte nell'iniziativa, dipinti da street artist con immagini di animali ispirate alla più antica storia di salvataggio e preservazione ambientale di tutti i tempi.

L'iniziativa è di Rail Freight Forward, composta da 18 imprese ferroviarie europee che operano nel settore della logistica e del trasporto merci fra cui Mercitalia Rail, la maggiore impresa ferroviaria merci in Italia e una delle principali in Europa. La coalizione è nata con l'obiettivo di evidenziare i vantaggi ambientali e sociali che derivano dal trasporto su ferro rispetto a quello su strada. Il treno, per trasportare persone e merci in quanto ha un impatto in termini di emissioni di CO2 fino a nove volte inferiore e una efficienza energetica fino a sei volte maggiore rispetto alla modalità su gomma.

Ad accogliere il treno alla stazione Tiburtina il 7 maggio 2019 erano presenti Sergio Costa, Ministro dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare, Gianluigi Castelli, Chairman Union Internationale des Chemins de fer (UIC) e Presidente Gruppo FS Italiane, Marco Gosso, Amministratore Delegato Mercitalia Logistics (Gruppo FS Italiane), Gian Paolo Gotelli Amministratore Delegato Mercitalia Rail (Polo Mercitalia - Gruppo FS Italiane), Giorgio Zampetti, Direttore Generale Legambiente, e Sandra Gehenot, Freight Director UIC.

"Questo treno che viaggia per l'Europa, con i suoi vagoni colorati - ha dichiarato Sergio Costa, Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio del Mare - porta un messaggio molto importante: per ridurre le emissioni di anidride carbonica e combattere i cambiamenti climatici bisogna spostare il traffico merci dalla strada alla rotaia. Il trasporto ferroviario emette 9 volte meno CO2 di quello stradale, mi sembra un contributo importante che offre questo settore".

"Il settore ferroviario può svolgere un ruolo chiave nella sfida alla decarbonizzazione del trasporto, che genera complessivamente il 27% delle emissioni in Europa", ha specificato Gianluigi Castelli, Presidente del Gruppo FS Italiane, aggiungendo che "l'ambizione dell'intero settore ferroviario è portare la quota di trasporto merci su ferro dall'attuale 17% al 30% entro il 2030. Questa iniziativa nasce dalle aziende ferroviarie di trasporto merci europee per sensibilizzare il contesto politico e le persone sull'opportunità di estendere il trasporto merci via ferrovia. "Il treno inquina molto meno del trasporto su gomma in un nono di emissioni di CO2, risparmia dal punto di vista energetico ed è sostanzialmente più efficiente, più pulito e più ecosostenibile. Le imprese ferroviarie sono pronte a fare la loro parte, investendo in locomotive

e carri più ecologici e sostenibili, cogliendo le opportunità della convergenza digitale e sviluppando sistemi di trasporto sempre più efficienti”.

Il trasporto su ferro, infine, contribuisce a decongestionare il traffico stradale riducendo sensibilmente il tasso di incidentalità e mortalità. Nel 2018, ad esempio, Mercitalia Rail, con oltre 90mila treni effettuati, ha consentito di togliere dalla strada circa un milione e mezzo di Tir.

Dopo la tappa di Roma il Noah’s Train continuerà il suo viaggio raggiungendo Lipsia, per l’International Transport Forum 2019 (22 maggio), di nuovo Vienna per l’Austria World Summit (28 – 29 maggio) e la Fiera di Monaco di Baviera per il Transport Logistic (4 -7 giugno)



Railway-news.com:

Noah's Train Promoting Modal Shift to Rail Reaches Italy

8 May

By Josephine Cordero Sapién

The freight train 'Noah's Train' has reached Italy on its journey to promote rail freight transport as a more environmentally friendly option over road.

What is Noah's Train?

Noah's Train embarked on its European journey in December 2018, setting off from Katowice, Poland, where the 2018 UN Conference on Climate Change, COP 24 took place. It has since stopped in Vienna (Austria), Berlin (Germany), Paris (France), Brussels (Belgium) and now Rome (Italy). Noah's Train is a freight train made up of wagons and containers provided by the rail operators participating in the initiative. In every location where the train stops street artists paint two of them with pictures of animals. The name – Noah's Train – is in reference to the biblical story of environmental rescue and conservation.

The Aim of Noah's Train

The goal of the initiative is to encourage a shift to rail freight transport in order to cut carbon emissions. The hope is to increase the sector's market share to 30 percent by 2030.

Incidentally, this is not the first time the annual COP conference has made use of a train to promote environmental awareness. COP 21, of Paris Climate Agreement fame, featured the 'Train to Paris' initiative, encouraging attendees to travel to the conference by rail, rather than by air or other much more polluting modes.

More recently, the World Economic Forum in Davos was slammed for the record number of private jets, as participants flew in for climate talks. Making a further biblical reference, Sir David Attenborough said "the garden of Eden is no more".

Clearly, to achieve a modal shift from road (or air) to rail for both people and freight, we also need shift in personal choices and initiatives such as Noah's Train serve to highlight that.

Noah's Train in Rome

The Minister of the Environment and Protection of Land and Sea, Sergio Costa, the Chairman of the Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) and President of the FS Italiane Group, Gianluigi Castelli, Managing Director of Mercitalia Logistics (FS Italiane Group), Marco Gosso, Managing Director of Mercitalia Rail, Gian Paolo Gotelli, General Manager of Legambiente, Giorgio Zampetti, and Freight Director of UIC, Sandra Gehenot were all at Rome's Tiburtina Station to welcome Noah's Train.

Sergio Costa said:

"Noah's train travelling through Europe, with colorful coaches, brings around a very important message: to reduce CO₂ emissions and fight climate change we need to move freight traffic from road to rail. Rail transport emits 9 times less CO₂ than road transport, an important contribution from this sector."

Gianluigi Castelli said:

"The rail sector can play a key role in the challenge of decarbonising transport, which as a whole generates 27% of emissions in Europe.

"Noah's Train, which stopped today in Rome, is the symbol of this challenge and of the entire railway sector's ambition to increase the share of rail freight from the current 17% to 30% by 2030. Rail transport has an undisputed record in terms of safety and sustainability (-90% of emissions compared to road transport), but drastic and courageous decisions are needed from policymakers, especially at a supranational level, for example in the key area of interoperability.

"The movement of freight traffic from the road to the railway is one of the most important strategic objectives of the FS Italiane Group and we can achieve it by aiming to satisfy our customers, increasing our reliability and introducing innovative services, such as the new transport service high-speed Mercitalia Fast."

Il Cittadino Oggi
Corriere Nazionale**Corriere Nazionale:****Noah's Train: Il treno di Noè fa tappa in Italia**

8 May

Noah's Train, il treno di Noè partito a dicembre del 2018 dalla città di Katowice per incentivare il trasporto merci su ferro, ha fatto tappa a Roma

Promuovere e incentivare il trasporto merci su ferro per ridurre le emissioni di CO₂ nell'ambiente e aumentare la quota di mercato del settore fino al 30% entro il 2030.

Con questi obiettivi, nell'ambito di un articolato tour europeo, ha fatto tappa in Italia, nella stazione Roma Tiburtina, il *Noah's Train* – il treno di Noè – uno speciale convoglio merci costituito da carri e container messi a disposizione dalle imprese ferroviarie coinvolte nell'iniziativa, che sono stati dipinti *dastreet artist* con immagini di animali ispirate alla più antica storia di salvataggio e preservazione ambientale di tutti i tempi.

Noah's Train ha iniziato il suo viaggio per l'Europa a dicembre del 2018 dalla città di Katowice (sede della Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici del 2018, COP 24) facendo poi tappa a Vienna, Berlino, Parigi, Bruxelles e Roma.

Ad accogliere il treno erano presenti Sergio Costa, Ministro dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare, Gianluigi Castelli, Chairman Union Internationale des Chemins de fer (UIC) e Presidente Gruppo FS Italiane, Marco Gosso, Amministratore Delegato Mercitalia Logistics (Gruppo FS Italiane), Gian Paolo Gotelli Amministratore Delegato Mercitalia Rail (Polo Mercitalia – Gruppo FS Italiane), Giorgio Zampetti, Direttore Generale Legambiente, e Sandra Gehenot, Freight Director UIC.

"Questo treno che viaggia per l'Europa, con i suoi vagoni colorati, porta un messaggio molto importante: per ridurre le emissioni di anidride carbonica e combattere i cambiamenti climatici bisogna spostare il traffico merci dalla strada alla rotaia. Il trasporto ferroviario emette 9 volte meno CO₂ di quello stradale, mi sembra un contributo importante che offre questo settore" ha dichiarato Sergio Costa, Ministro dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare.

"Il settore ferroviario può svolgere un ruolo chiave nella sfida alla decarbonizzazione del trasporto, che genera complessivamente il 27% delle emissioni in Europa", ha evidenziato Gianluigi Castelli. *"Il Noah's Train, che ha fatto tappa a Roma, rappresenta il simbolo di questa sfida e dell'ambizione dell'intero settore ferroviario di portare la quota di trasporto merci su ferro dall'attuale 17% al 30% entro il 2030. Una sfida che richiede il pieno supporto dei policy maker, soprattutto a livello sovranazionale, con decisioni drastiche e coraggiose ad esempio nell'ambito chiave dell'interoperabilità. Le imprese ferroviarie sono pronte a fare la loro parte, investendo in locomotive e carri più ecologici e sostenibili, cogliendo le opportunità della convergenza digitale e sviluppando sistemi di trasporto sempre più efficienti".* *"Lo spostamento del traffico merci dalla strada alla ferrovia – ha proseguito Castelli – è uno dei più importanti obiettivi strategici del Gruppo FS Italiane e possiamo realizzarlo puntando alla soddisfazione dei nostri clienti, aumentando la nostra affidabilità e introducendo servizi innovativi, come il nuovo servizio di trasporto merci ad alta velocità Mercitalia Fast".*

Noah's Train è un'iniziativa di Rail Freight Forward, coalizione di 18 imprese ferroviarie europee che operano nel settore della logistica e del trasporto merci, fra cui Mercitalia Rail, la maggiore impresa ferroviaria merci in Italia e una delle principali in Europa. La coalizione è nata con



l'obiettivo di evidenziare e valorizzare i vantaggi ambientali e sociali che derivano dal trasporto su ferro rispetto a quello su strada. Il treno, per trasportare persone e merci, ha infatti un impatto in termini di emissioni di CO₂ fino a nove volte inferiore e una efficienza energetica fino a sei volte maggiore rispetto alla modalità su gomma. Il trasporto su ferro, inoltre, contribuisce a decongestionare il traffico stradale riducendo sensibilmente il tasso di incidentalità e mortalità. Nel 2018, ad esempio, Mercitalia Rail, con oltre 90mila treni effettuati, ha consentito di togliere dalla strada circa un milione e mezzo di Tir.

Dopo la tappa di Roma il *Noah's Train* continuerà il suo viaggio raggiungendo Lipsia, per l'International Transport Forum 2019 (22 maggio), di nuovo Vienna per l'Austria World Summit (28 - 29 maggio) e la Fiera di Monaco di Baviera per il Transport Logistic (4 -7 giugno).

IL TEMPO.tv

Il Tempo.tv:

Treno di Noè arriva Roma per sensibilizzare sul tema dell'ambiente, presentazione con Ministro Costa

7 May

<https://tv.iltempo.it/video-news-by-vista/2019/05/07/video/treno-di-noe-arriva-roma-per-sensibilizzare-sul-tema-dell-ambiente-presentazione-con-ministro-costa-1148464/>

(Agenzia Vista) Roma, 07 maggio 2019 Treno di Noè arriva Roma per sensibilizzare sul tema dell'ambiente, presentazione con Ministro Costa Il Ministro dell'Ambiente Sergio Costa ha partecipato alla tappa italiana presso la Stazione Tiburtina di Roma del Treno di Noè, il convoglio di Rail Freight Forward - coalizione di diverse compagnie europee di trasporti ferroviari - che sta facendo il giro dell'Europa per attirare l'attenzione del grande pubblico sulla necessità di ridurre le emissioni di CO2 nell'aria.



GF Qui Finanza:

Noah's Train fa tappa a Roma per promuovere il trasporto merci su ferro

7 May

7 maggio 2019 - (Teleborsa) – Il Treno di Noè fa tappa in Italia alla stazione Tiburtina. Il tour europeo Noah' Train per promuovere ed incentivare l'uso del treno per il trasporto delle merci ha iniziato il suo viaggio per l'Europa a dicembre del 2018 dalla città di Katowice, sede della Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici del 2018 (COP 24) facendo poi tappa a Vienna, Berlino, Parigi, Bruxelles ed ora anche a Roma. Proseguirà poi il suo viaggio raggiungendo Lipsia, per l'International Transport Forum 2019 (22 maggio), di nuovo Vienna per l'Austria World Summit (28 – 29 maggio) e la Fiera di Monaco di Baviera per il Transport Logistic (4 -7 giugno).

L'obiettivo dell'iniziativa promossa dalle maggiori società europee del settore ferroviario e della logistica, è quello di incentivare il trasporto su ferro delle merci per ridurre le emissioni di CO2 nell'ambiente ed aumentare la quota di mercato del settore fino al 30% entro il 2030.

Noah's Train è uno speciale convoglio mercicostituito da carri e container, messi a disposizione dalle imprese ferroviarie coinvolte nell'iniziativa, dipinti per l'occasione da street artist con immagini di animali ispirate alla più antica storia di salvataggio e preservazione ambientale di tutti i tempi. L'iniziativa è di Rail Freight Forward, una coalizione di 18 imprese ferroviarie europee che operano nel settore della logistica e del trasporto merci, fra cui Mercitalia Rail, la maggiore impresa ferroviaria merci in Italia e una delle principali in Europa

Ad accogliere il treno erano presenti Sergio Costa, Ministro dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare, Gianluigi Castelli, Chairman Union Internationale des Chemins de fer (UIC) e Presidente Gruppo FS Italiane, Marco Gosso, Amministratore Delegato Mercitalia Logistics (Gruppo FS Italiane), Gian Paolo Gotelli Amministratore Delegato Mercitalia Rail (Polo Mercitalia – Gruppo FS Italiane), Giorgio Zampetti, Direttore Generale Legambiente, e Sandra Gehenot, Freight Director UIC.

"Questo treno che viaggia per l'Europa, con i suoi vagoni colorati, porta un messaggio molto importante: per ridurre le emissioni di anidride carbonica e combattere i cambiamenti climatici bisogna spostare il traffico merci dalla strada alla rotaia. Il trasporto ferroviario emette 9 volte meno CO2 di quello stradale, mi sembra un contributo importante che offre questo settore", ha dichiarato Sergio Costa, Ministro dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare.

"Il settore ferroviario può svolgere un ruolo chiave nella sfida alla decarbonizzazione del trasporto, che genera complessivamente il 27% delle emissioni in Europa", ha evidenziato Gianluigi Castelli, aggiungendo che "l'ambizione dell'intero settore ferroviario è portare la quota di trasporto merci su ferro dall'attuale 17% al 30% entro il 2030".

Teleborsa ha intervistato il Presidente del Gruppo FS Italiane, Gianluigi Castelli, che ha parlato di questa importante iniziativa per un trasporto green.

"È un'iniziativa che nasce dalle aziende ferroviarie di trasporto merci europee per sensibilizzare il contesto politico e le persone sull'opportunità di estendere il trasporto merci via ferrovia".



“Il treno – ha spiegato – inquina molto meno del trasporto su gomma in un nono di emissioni di CO₂, risparmia dal punto di vista energetico ed è sostanzialmente più efficiente, più pulito e più ecosostenibile”.

“Ferrovie dello Stato Italiane è partner di questa iniziativa, il treno ha un valore simbolico. È partito dalla Polonia dove si è svolta la conferenza sul clima lo scorso dicembre attraversando tutta l’Europa e poi si trasferirà in Cile per la conferenza del 2019 sul clima. È un’iniziativa che vuole attrarre l’attenzione sulle tematiche ambientali e su come il trasporto ferroviario sia significativo più efficientemente del trasporto su gomma”.



Corriere di Siena:

Treno di Noè arriva Roma per sensibilizzare sul tema dell'ambiente, presentazione con Ministro Costa

7 May

Roma, 07 maggio 2019 Treno di Noè arriva Roma per sensibilizzare sul tema dell'ambiente, presentazione con Ministro Costa Il Ministro dell'Ambiente Sergio Costa ha partecipato alla tappa italiana presso la Stazione Tiburtina di Roma del Treno di Noè, il convoglio di Rail Freight Forward - coalizione di diverse compagnie europee di trasporti ferroviari - che sta facendo il giro dell'Europa per attirare l'attenzione del grande pubblico sulla necessità di ridurre le emissioni di CO2 nell'aria.

Momento Italia

Lavoro&Business guardando al futuro

Momento Italia:

Sostenibilità: Noah's Train in Italia, tappa a stazione Roma Tiburtina

7 May

Promuovere e incentivare il trasporto merci su ferro per ridurre le emissioni di CO2 e aumentare la quota di mercato del settore fino al 30% entro il 2030. Con questi obiettivi, nell'ambito del tour europeo, fa tappa oggi in Italia, nella stazione Roma Tiburtina, il Noah's Train, il treno di Noè, uno speciale convoglio merci costituito da carri e container messi a disposizione dalle imprese ferroviarie coinvolte nell'iniziativa, che sono stati dipinti da street artist con immagini di animali ispirate alla più antica storia di salvataggio e preservazione ambientale di tutti i tempi.

Noah's Train ha iniziato il suo viaggio per l'Europa a dicembre del 2018 dalla città di Katowice (sede della Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici del 2018, Cop24) facendo poi tappa a Vienna, Berlino, Parigi, Bruxelles e Roma.

"Questo treno che viaggia per l'Europa, con i suoi vagoni colorati, porta un messaggio molto importante: per ridurre le emissioni di anidride carbonica e combattere i cambiamenti climatici bisogna spostare il traffico merci dalla strada alla rotaia. Il trasporto ferroviario emette 9 volte meno CO2 di quello stradale, mi sembra un contributo importante che offre questo settore", dichiara il ministro dell'Ambiente Sergio Costa.

Il settore ferroviario può svolgere un ruolo chiave nella sfida alla decarbonizzazione del trasporto, che genera complessivamente il 27% delle emissioni in Europa. Lo ricorda Gianluigi Castelli, presidente del Gruppo Ferrovie dello Stato italiane sottolineando che il Noah's Train "rappresenta il simbolo di questa sfida e dell'ambizione dell'intero settore ferroviario di portare la quota di trasporto merci su ferro dall'attuale 17% al 30% entro il 2030. Una sfida che richiede il pieno supporto dei policy maker, soprattutto a livello sovranazionale, con decisioni drastiche e coraggiose ad esempio nell'ambito chiave dell'interoperabilità".

Le imprese ferroviarie "sono pronte a fare la loro parte, investendo in locomotive e carri più ecologici e sostenibili, cogliendo le opportunità della convergenza digitale e sviluppando sistemi di trasporto sempre più efficienti. Lo spostamento del traffico merci dalla strada alla ferrovia – prosegue Castelli – è uno dei più importanti obiettivi strategici del Gruppo FS Italiane e possiamo realizzarlo puntando alla soddisfazione dei nostri clienti, aumentando la nostra affidabilità e introducendo servizi innovativi, come il nuovo servizio di trasporto merci ad alta velocità Mercitalia Fast".

Noah's Train è un'iniziativa di Rail Freight Forward, coalizione di 18 imprese ferroviarie europee che operano nel settore della logistica e del trasporto merci, fra cui Mercitalia Rail, la maggiore impresa ferroviaria merci in Italia e una delle principali in Europa. La coalizione è nata con l'obiettivo di evidenziare e valorizzare i vantaggi ambientali e sociali che derivano dal trasporto su ferro rispetto a quello su strada.

Il treno, per trasportare persone e merci, ha infatti un impatto in termini di emissioni di CO2 fino a nove volte inferiore e una efficienza energetica fino a sei volte maggiore rispetto alla modalità su gomma. Il trasporto su ferro, inoltre, contribuisce a decongestionare il traffico stradale riducendo sensibilmente il tasso di incidentalità e mortalità.

Nel 2018, ad esempio, Mercitalia Rail, con oltre 90mila treni effettuati, ha consentito di togliere dalla strada circa un milione e mezzo di Tir.

Dopo la tappa di Roma il Noah's Train continuerà il suo viaggio raggiungendo Lipsia, per l'International Transport Forum 2019 (22 maggio), di nuovo a Vienna per l'Austria World Summit (28 - 29 maggio) e alla Fiera di Monaco di Baviera per il Transport Logistic (4 -7 giugno).



Nel cuore:

Trasporto su ferro, arriva a Roma il 'Noah's Train' per la sostenibilità

7 May

Promuovere e incentivare il trasporto merci su ferro per ridurre le emissioni di CO2 e aumentare la quota di mercato del settore fino al 30% entro il 2030. Con questi obiettivi, nell'ambito del tour europeo, fa tappa oggi in Italia, nella stazione Roma Tiburtina, il Noah's Train, il treno di Noè, uno speciale convoglio merci costituito da carri e container messi a disposizione dalle imprese ferroviarie coinvolte nell'iniziativa, che sono stati dipinti da street artist con immagini di animali ispirate alla più antica storia di salvataggio e preservazione ambientale di tutti i tempi. Noah's Train ha iniziato il suo viaggio per l'Europa a dicembre del 2018 dalla città di Katowice (sede della Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici del 2018, Cop24) facendo poi tappa a Vienna, Berlino, Parigi, Bruxelles e Roma. "Questo treno che viaggia per l'Europa, con i suoi vagoni colorati, porta un messaggio molto importante: per ridurre le emissioni di anidride carbonica e combattere i cambiamenti climatici bisogna spostare il traffico merci dalla strada alla rotaia. Il trasporto ferroviario emette 9 volte meno CO2 di quello stradale, mi sembra un contributo importante che offre questo settore", dichiara il ministro dell'Ambiente Sergio Costa.

LA STAMPA

La Stampa:

Noah's Train fa tappa a Roma per promuovere il trasporto merci su ferro

7 May

Ad accogliere il coloratissimo convoglio il Ministro dell'Ambiente Sergio Costa e Gianluigi Castelli, nella doppia veste di Presidente dell'UIC e Presidente del Gruppo FS Italiane

Il Treno di Noè fa tappa in Italia alla stazione Tiburtina. Il tour europeo Noah' Train per promuovere ed incentivare l'uso del treno per il trasporto delle merci ha iniziato il suo viaggio per l'Europa a dicembre del 2018 dalla città di Katowice, sede della Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici del 2018 (COP 24) facendo poi tappa a Vienna, Berlino, Parigi, Bruxelles ed ora anche a Roma. Proseguirà poi il suo viaggio raggiungendo Lipsia, per l'International Transport Forum 2019 (22 maggio), di nuovo Vienna per l'Austria World Summit (28 - 29 maggio) e la Fiera di Monaco di Baviera per il Transport Logistic (4 -7 giugno).

L'obiettivo dell'iniziativa promossa dalle maggiori società europee del settore ferroviario e della logistica, è quello di incentivare il trasporto su ferro delle merci per ridurre le emissioni di CO2 nell'ambiente ed aumentare la quota di mercato del settore fino al 30% entro il 2030.

Noah's Train è uno speciale convoglio mercicostituito da carri e container, messi a disposizione dalle imprese ferroviarie coinvolte nell'iniziativa, dipinti per l'occasione da street artist con immagini di animali ispirate alla più antica storia di salvataggio e preservazione ambientale di tutti i tempi. L'iniziativa è di Rail Freight Forward, una coalizione di 18 imprese ferroviarie europee che operano nel settore della logistica e del trasporto merci, fra cui Mercitalia Rail, la maggiore impresa ferroviaria merci in Italia e una delle principali in Europa

Ad accogliere il treno erano presenti Sergio Costa, Ministro dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare, Gianluigi Castelli, Chairman Union Internationale des Chemins de fer (UIC) e Presidente Gruppo FS Italiane, Marco Gosso, Amministratore Delegato Mercitalia Logistics (Gruppo FS Italiane), Gian Paolo Gotelli Amministratore Delegato Mercitalia Rail (Polo Mercitalia - Gruppo FS Italiane), Giorgio Zampetti, Direttore Generale Legambiente, e Sandra Gehenot, Freight Director UIC.

"Questo treno che viaggia per l'Europa, con i suoi vagoni colorati, porta un messaggio molto importante: per ridurre le emissioni di anidride carbonica e combattere i cambiamenti climatici bisogna spostare il traffico merci dalla strada alla rotaia. Il trasporto ferroviario emette 9 volte meno CO2 di quello stradale, mi sembra un contributo importante che offre questo settore", ha dichiarato Sergio Costa, Ministro dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare.

"Il settore ferroviario può svolgere un ruolo chiave nella sfida alla decarbonizzazione del trasporto, che genera complessivamente il 27% delle emissioni in Europa", ha evidenziato Gianluigi Castelli, aggiungendo che "l'ambizione dell'intero settore ferroviario è portare la quota di trasporto merci su ferro dall'attuale 17% al 30% entro il 2030".

Teleborsa ha intervistato il Presidente del Gruppo FS Italiane, Gianluigi Castelli, che ha parlato di questa importante iniziativa per un trasporto green.

"È un'iniziativa che nasce dalle aziende ferroviarie di trasporto merci europee per sensibilizzare il contesto politico e le persone sull'opportunità di estendere il trasporto merci via ferrovia".



"Il treno - ha spiegato - inquina molto meno del trasporto su gomma in un nono di emissioni di CO₂, risparmia dal punto di vista energetico ed è sostanzialmente più efficiente, più pulito e più ecosostenibile".

"Ferrovie dello Stato Italiane è partner di questa iniziativa, il treno ha un valore simbolico. È partito dalla Polonia dove si è svolta la conferenza sul clima lo scorso dicembre attraversando tutta l'Europa e poi si trasferirà in Cile per la conferenza del 2019 sul clima. È un'iniziativa che vuole attrarre l'attenzione sulle tematiche ambientali e su come il trasporto ferroviario sia significativo più efficientemente del trasporto su gomma".

**Teleborsa:****Noah's Train fa tappa a Roma per promuovere il trasporto merci su ferro**

7 May

Ad accogliere il coloratissimo convoglio il Ministro dell'Ambiente Sergio Costa e Gianluigi Castelli, nella doppia veste di Presidente dell'UIC e Presidente del Gruppo FS Italiane

Il Treno di Noè fa tappa in Italia alla stazione Tiburtina. Il tour europeo Noah' Train per promuovere ed incentivare l'uso del treno per il trasporto delle merci ha iniziato il suo viaggio per l'Europa a dicembre del 2018 dalla città di Katowice, sede della Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici del 2018 (COP 24) facendo poi tappa a Vienna, Berlino, Parigi, Bruxelles ed ora anche a Roma. Proseguirà poi il suo viaggio raggiungendo Lipsia, per l'International Transport Forum 2019 (22 maggio), di nuovo Vienna per l'Austria World Summit (28 - 29 maggio) e la Fiera di Monaco di Baviera per il Transport Logistic (4 -7 giugno).

L'obiettivo dell'iniziativa promossa dalle maggiori società europee del settore ferroviario e della logistica, è quello di incentivare il trasporto su ferro delle merci per ridurre le emissioni di CO2 nell'ambiente ed aumentare la quota di mercato del settore fino al 30% entro il 2030.

Noah's Train è uno speciale convoglio merci costituito da carri e container, messi a disposizione dalle imprese ferroviarie coinvolte nell'iniziativa, dipinti per l'occasione da street artist con immagini di animali ispirate alla più antica storia di salvataggio e preservazione ambientale di tutti i tempi. L'iniziativa è di Rail Freight Forward, una coalizione di 18 imprese ferroviarie europee che operano nel settore della logistica e del trasporto merci, fra cui Mercitalia Rail, la maggiore impresa ferroviaria merci in Italia e una delle principali in Europa

Ad accogliere il treno erano presenti Sergio Costa, Ministro dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare, Gianluigi Castelli, Chairman Union Internationale des Chemins de fer (UIC) e Presidente Gruppo FS Italiane, Marco Gosso, Amministratore Delegato Mercitalia Logistics (Gruppo FS Italiane), Gian Paolo Gotelli Amministratore Delegato Mercitalia Rail (Polo Mercitalia - Gruppo FS Italiane), Giorgio Zampetti, Direttore Generale Legambiente, e Sandra Gehenot, Freight Director UIC.

"Questo treno che viaggia per l'Europa, con i suoi vagoni colorati, porta un messaggio molto importante: per ridurre le emissioni di anidride carbonica e combattere i cambiamenti climatici bisogna spostare il traffico merci dalla strada alla rotaia. Il trasporto ferroviario emette 9 volte meno CO2 di quello stradale, mi sembra un contributo importante che offre questo settore", ha dichiarato Sergio Costa, Ministro dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare.

"Il settore ferroviario può svolgere un ruolo chiave nella sfida alla decarbonizzazione del trasporto, che genera complessivamente il 27% delle emissioni in Europa", ha evidenziato Gianluigi Castelli, aggiungendo che "l'ambizione dell'intero settore ferroviario è portare la quota di trasporto merci su ferro dall'attuale 17% al 30% entro il 2030".

Teleborsa ha intervistato il Presidente del Gruppo FS Italiane, Gianluigi Castelli, che ha parlato di questa importante iniziativa per un trasporto green.

"È un'iniziativa che nasce dalle aziende ferroviarie di trasporto merci europee per sensibilizzare il contesto politico e le persone sull'opportunità di estendere il trasporto merci via ferrovia".



"Il treno - ha spiegato - inquina molto meno del trasporto su gomma in un nono di emissioni di CO2, risparmia dal punto di vista energetico ed è sostanzialmente più efficiente, più pulito e più ecosostenibile".

"Ferrovie dello Stato Italiane è partner di questa iniziativa, il treno ha un valore simbolico. È partito dalla Polonia dove si è svolta la conferenza sul clima lo scorso dicembre attraversando tutta l'Europa e poi si trasferirà in Cile per la conferenza del 2019 sul clima. È un'iniziativa che vuole attrarre l'attenzione sulle tematiche ambientali e su come il trasporto ferroviario sia significativo più efficientemente del trasporto su gomma".



Uomini e Trasporti.it:

Noah's Train, tappa in Italia per il treno 'paladino' della sostenibilità

7 May

Si chiama "**Treno di Noè**", richiamandosi alla famosa arca, ed è stato realizzato per promuovere e **incentivare il trasporto merci su ferro**, con l'obiettivo di ridurre le emissioni di CO2 nell'ambiente e **aumentare la quota di mercato del settore fino al 30%** (entro il 2030).

Il "Noah's Train", che **ha fatto tappa oggi in Italia**, nella stazione di Roma Tiburtina, è in sostanza uno speciale convoglio merci costituito da **carri e container** messi a disposizione dalle imprese ferroviarie coinvolte nell'iniziativa. I vagoni sono stati **dipinti da 'street artist'** con **immagini di animali**, ispirate appunto alla vicenda biblica. Il convoglio ha iniziato il suo viaggio per l'Europa a **dicembre 2018** dalla città di **Katowice** (sede della Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici del 2018), facendo poi tappa a **Vienna, Berlino, Parigi, Bruxelles** e infine **Roma**.

«Questo treno, con i suoi vagoni colorati – ha dichiarato **Sergio Costa**, ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – porta con sé un messaggio chiaro: per ridurre le emissioni di anidride carbonica bisogna spostare il traffico merci dalla strada alla rotaia, visto che il trasporto ferroviario emette **9 volte meno CO2** di quello stradale».

«Il settore ferroviario può svolgere un ruolo chiave nella sfida alla decarbonizzazione del trasporto, che genera complessivamente **il 27% delle emissioni in Europa** – ha poi proseguito **Gianluigi Castelli**, presidente Gruppo FS Italiane – La sfida è di portare **la quota di trasporto merci su ferro dall'attuale 17% al 30% entro il 2030**. Le imprese ferroviarie sono pronte a fare la loro parte, investendo in locomotive e carri più ecologici e sostenibili, cogliendo le opportunità della convergenza digitale e sviluppando sistemi di trasporto sempre più efficienti».

Noah's Train è un'iniziativa di **Rail Freight Forward**, coalizione di **18 imprese ferroviarie europee** che operano nel settore della logistica e del trasporto merci, fra cui **Mercitalia Rail**, la maggiore impresa ferroviaria merci in Italia e una delle principali in Europa. Nel 2018 Mercitalia, con **oltre 90mila treni** effettuati, ha consentito di togliere dalla strada circa **un milione e mezzo di Tir**.

Dopo la tappa di Roma il treno continuerà il suo viaggio raggiungendo **Lipsia**, per l'International Transport Forum 2019 (22 maggio), di nuovo **Vienna** per l'Austria World Summit (28 - 29 maggio) e la **Fiera di Monaco di Baviera** per il Transport Logistic (4 -7 giugno).



adnkronos:

Il 'treno di Noè' arriva in Italia, tappa a Roma

7 May

Promuovere e incentivare il trasporto merci su ferro per ridurre le emissioni di CO₂ e aumentare la quota di mercato del settore fino al 30% entro il 2030. Con questi obiettivi, nell'ambito del tour europeo, fa tappa oggi in Italia, nella stazione Roma Tiburtina, il Noah's Train, il treno di Noè, uno speciale convoglio merci costituito da carri e container messi a disposizione dalle imprese ferroviarie coinvolte nell'iniziativa, che sono stati dipinti da street artist con immagini di animali ispirate alla più antica storia di salvataggio e preservazione ambientale di tutti i tempi.

Noah's Train ha iniziato il suo viaggio per l'Europa a dicembre del 2018 dalla città di Katowice (sede della Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici del 2018, Cop24) facendo poi tappa a Vienna, Berlino, Parigi, Bruxelles e Roma.

"Questo treno che viaggia per l'Europa, con i suoi vagoni colorati, porta un messaggio molto importante: per ridurre le emissioni di anidride carbonica e combattere i cambiamenti climatici bisogna spostare il traffico merci dalla strada alla rotaia. Il trasporto ferroviario emette 9 volte meno CO₂ di quello stradale, mi sembra un contributo importante che offre questo settore", dichiara il ministro dell'Ambiente Sergio Costa.

Il settore ferroviario può svolgere un ruolo chiave nella sfida alla decarbonizzazione del trasporto, che genera complessivamente il 27% delle emissioni in Europa. Lo ricorda Gianluigi Castelli, presidente del Gruppo Ferrovie dello Stato italiane sottolineando che il Noah's Train "rappresenta il simbolo di questa sfida e dell'ambizione dell'intero settore ferroviario di portare la quota di trasporto merci su ferro dall'attuale 17% al 30% entro il 2030. Una sfida che richiede il pieno supporto dei policy maker, soprattutto a livello sovranazionale, con decisioni drastiche e coraggiose ad esempio nell'ambito chiave dell'interoperabilità".

Le imprese ferroviarie "sono pronte a fare la loro parte, investendo in locomotive e carri più ecologici e sostenibili, cogliendo le opportunità della convergenza digitale e sviluppando sistemi di trasporto sempre più efficienti. Lo spostamento del traffico merci dalla strada alla ferrovia – prosegue Castelli – è uno dei più importanti obiettivi strategici del Gruppo FS Italiane e possiamo realizzarlo puntando alla soddisfazione dei nostri clienti, aumentando la nostra affidabilità e introducendo servizi innovativi, come il nuovo servizio di trasporto merci ad alta velocità Mercitalia Fast".

Noah's Train è un'iniziativa di Rail Freight Forward, coalizione di 18 imprese ferroviarie europee che operano nel settore della logistica e del trasporto merci, fra cui Mercitalia Rail, la maggiore impresa ferroviaria merci in Italia e una delle principali in Europa. La coalizione è nata con l'obiettivo di evidenziare e valorizzare i vantaggi ambientali e sociali che derivano dal trasporto su ferro rispetto a quello su strada.

Il treno, per trasportare persone e merci, ha infatti un impatto in termini di emissioni di CO₂ fino a nove volte inferiore e una efficienza energetica fino a sei volte maggiore rispetto alla modalità su gomma. Il trasporto su ferro, inoltre, contribuisce a decongestionare il traffico stradale riducendo sensibilmente il tasso di incidentalità e mortalità.

Nel 2018, ad esempio, Mercitalia Rail, con oltre 90mila treni effettuati, ha consentito di togliere dalla strada circa un milione e mezzo di Tir.

Dopo la tappa di Roma il Noah's Train continuerà il suo viaggio raggiungendo Lipsia, per l'International Transport Forum 2019 (22 maggio), di nuovo a Vienna per l'Austria World Summit (28 - 29 maggio) e alla Fiera di Monaco di Baviera per il Transport Logistic (4 -7 giugno).



Transportonline:

Noah's Train arriva in Italia per promuovere e incentivare il trasporto merci su ferro

7 May

Dopo il suo avvio ufficiale a Katowice, in Polonia, il 14 dicembre 2018, Noah's Train arriva alla stazione di Roma Tiburtina dopo Vienna, Berlino, Parigi e Bruxelles.

Noah's Train è un'iniziativa di *Rail Freight Forward*, una coalizione di 18 compagnie ferroviarie europee operanti nel settore della logistica e del trasporto merci, di cui fa parte anche Mercitalia Rail, società del Gruppo FS Italiane. L'obiettivo è quello di promuovere e incentivare il trasporto merci su ferro per ridurre le emissioni di CO₂ nell'ambiente e aumentare la quota di mercato del settore fino al 30% entro il 2030. Nel corso di ogni tappa street artist dipingono due container con immagini di animali ispirate alla più antica storia di salvataggio e preservazione ambientale di tutti i tempi.

Ad accogliere il treno erano presenti Sergio Costa, Ministro dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare, Gianluigi Castelli, Chairman Union Internationale des Chemins de fer (UIC) e Presidente Gruppo FS Italiane, Marco Gosso, Amministratore Delegato Mercitalia Logistics (Gruppo FS Italiane), Gian Paolo Gotelli Amministratore Delegato Mercitalia Rail (Polo Mercitalia - Gruppo FS Italiane), Giorgio Zampetti, Direttore Generale Legambiente, e Sandra Gehenot, Freight Director UIC.

"Questo treno che viaggia per l'Europa, con i suoi vagoni colorati, porta un messaggio molto importante: per ridurre le emissioni di anidride carbonica e combattere i cambiamenti climatici bisogna spostare il traffico merci dalla strada alla rotaia. Il trasporto ferroviario emette 9 volte meno CO₂ di quello stradale, mi sembra un contributo importante che offre questo settore" ha dichiarato Sergio Costa, Ministro dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare.

"Il settore ferroviario può svolgere un ruolo chiave nella sfida alla decarbonizzazione del trasporto, che genera complessivamente il 27% delle emissioni in Europa", ha evidenziato Gianluigi Castelli. *"Il Noah's Train, che ha fatto tappa oggi a Roma, rappresenta il simbolo di questa sfida e dell'ambizione dell'intero settore ferroviario di portare la quota di trasporto merci su ferro dall'attuale 17% al 30% entro il 2030. Una sfida che richiede il pieno supporto dei policy maker, soprattutto a livello sovranazionale, con decisioni drastiche e coraggiose ad esempio nell'ambito chiave dell'interoperabilità. Le imprese ferroviarie sono pronte a fare la loro parte, investendo in locomotive e carri più ecologici e sostenibili, cogliendo le opportunità della convergenza digitale e sviluppando sistemi di trasporto sempre più efficienti".* *"Lo spostamento del traffico merci dalla strada alla ferrovia – ha proseguito Castelli – è uno dei più importanti obiettivi strategici del Gruppo FS Italiane e possiamo realizzarlo puntando alla soddisfazione dei nostri clienti, aumentando la nostra affidabilità e introducendo servizi innovativi, come il nuovo servizio di trasporto merci ad alta velocità Mercitalia Fast".*

Dopo la tappa di Roma, Noah's Train proseguirà il suo viaggio a Lipsia per l'*International Transport Forum 2019* (22 maggio), poi di nuovo a Vienna per l'*Austria World Summit* (28-29 maggio) e a Monaco per il *Transport Logistic* (4- 7 giugno).



Radio Cusano Campus:

**Arriva a Roma il Noah's Train per ridurre
emission CO2 nell'ambiente**

7 May

Promuovere e incentivare il trasporto merci su ferro per ridurre le emissioni di CO2 nell'ambiente. Ma anche aumentare la quota di mercato del settore fino al 30% entro il 2030.

Il Noah's Train è un progetto su rotaia articolato in un tour europeo che fa tappa oggi a Roma

Queste le volontà dietro al progetto europeo il Noah's Train- il treno di Noè. Un progetto articolato in un tour europeo che fa tappa oggi a Roma, alla stazione Tiburtina. Il Noah's Train non è altro che un convoglio merci costituito da carri e container messi a disposizione dalle imprese ferroviarie coinvolte nell'iniziativa. I carri sono stati dipinti da street artist con immagini di animali ispirate alla più antica storia di salvataggio e preservazione ambientale di tutti i tempi. Il viaggio del treno di Noè è iniziato a dicembre scorso a Katowice facendo poi tappa a Vienna, Berlino, Parigi, Bruxelles e Roma.

Noah's Train è un'iniziativa che raggruppa 18 imprese ferroviarie europee e che fa capo a Rail Freight Forward. sono tutte imprese che operano nel settore della logistica e del trasporto merci. La coalizione è nata con l'obiettivo di evidenziare e valorizzare i vantaggi ambientali e sociali che derivano dal trasporto su ferro rispetto a quello su strada.

Il treno è da considerarsi un mezzo di trasporto che abbraccia la mobilità green. Infatti, per trasportare persone e merci, ha infatti un impatto in termini di emissioni di CO2 fino a nove volte inferiore. Non solo, perchè il trasporto su rotaie ha una efficienza energetica fino a sei volte maggiore rispetto alla modalità su gomma. Il trasporto su ferro, inoltre, contribuisce a decongestionare il traffico stradale riducendo sensibilmente il tasso di incidentalità e mortalità. Dopo la tappa di Roma il Noah's Train continuerà il suo viaggio raggiungendo Lipsia e poi Vienna e Monaco.



Vista:

Il Treno di Noè, tra murals pieni di colori a attivismo ambientale

7 May

Il Treno di Noe a Roma, tra murales pieni di colori e attivismo ambientale

Tutti i colori dei murales che decorano le fiancate del Treno di Noè, il convoglio di Rail Freight Forward - coalizione di diverse compagnie europee di trasporti ferroviari - che sta facendo il giro dell'Europa per attirare l'attenzione del grande pubblico sulla necessità di ridurre le emissioni di CO2 nell'aria, e che per la tappa italiana si è fermato alla Stazione Tiburtina di Roma.



Chiara Braga-Partito Democratico: Sostenibilità, il treno di Noé fa tappa a Roma Tiburtina

7 May

Fa tappa oggi in Italia, nella stazione di Roma Tiburtina, nell'ambito del tour europeo, il Noah's Train, il treno di Noè, uno speciale convoglio merci costituito da carri e container messi a disposizione dalle imprese ferroviarie coinvolte nell'iniziativa, che sono stati dipinti da street artist con immagini di animali, come la farfalla, la coccinella e la tigre, ispirate alla più antica storia di salvataggio e preservazione ambientale di tutti i tempi. L'obiettivo di questa iniziativa è promuovere e incentivare il trasporto merci su ferro per ridurre le emissioni di CO2 e aumentare la quota di mercato del settore fino al 30% entro il 2030.

Il treno ha iniziato il suo viaggio per l'Europa a dicembre del 2018 dalla città di Katowice, sede della Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici del 2018, Cop 24, facendo poi tappa a Vienna, Berlino, Parigi, Bruxelles e oggi a Roma. Dopo la tappa italiana il Noah's Train continuerà il suo viaggio raggiungendo Lipsia, per l'International Transport Forum 2019 (22 maggio), Vienna per l'Austria World Summit (28 - 29 maggio) e la fiera di Monaco di Baviera per il Transport Logistic (4 -7 giugno).

Il Noah's Train è un'iniziativa di Rail Freight Forward, coalizione di 18 imprese ferroviarie europee che operano nel settore della logistica e del trasporto merci, fra cui Mercitalia Rail, la maggiore impresa ferroviaria merci in Italia e una delle principali in Europa. La coalizione è nata con l'obiettivo di evidenziare e valorizzare i vantaggi ambientali e sociali che derivano dal trasporto su ferro rispetto a quello su strada.

Il treno, per trasportare persone e merci, ha infatti un impatto in termini di emissioni di CO2 fino a nove volte inferiore e una efficienza energetica fino a sei volte maggiore rispetto alla modalità su gomma. Il trasporto su ferro, inoltre, contribuisce a decongestionare il traffico stradale riducendo sensibilmente il tasso di incidentalità e mortalità. Nel 2018, ad esempio, Mercitalia Rail, con il trasporto su rotaie ha consentito di togliere dalla strada circa un milione e mezzo di Tir.

Il Noah's Train rappresenta il simbolo della sfida lanciata dal settore ferroviario alla decarbonizzazione del trasporto, che genera complessivamente il 27% delle emissioni in Europa, e dell'ambizione dell'intero settore di portare la quota di trasporto merci su ferro dall'attuale 17% al 30% entro il 2030.

Una sfida che richiede il pieno supporto della politica, anche a livello sovranazionale. Noi del Partito Democratico abbiamo da tempo accettato di fare la nostra parte. Ed anzi, proprio in vista delle elezioni Europee il PD ha rilanciato il programma per dare vita ad "Una Nuova Europa: verde, giusta e democratica", un'Europa che salvi il pianeta con zero emissioni ed economia circolare. Se, infatti, vogliamo fermare il cambiamento climatico e uno sviluppo sostenibile dobbiamo rivedere in modo più ambizioso il pacchetto clima-energia per giungere al dimezzamento delle emissioni nel 2030 e a zero emissioni nette nel 2050. Con la definizione di un Piano straordinario, l'Ue dovrà essere capace di mobilitare i 290miliardi l'anno di investimenti necessari per la completa decarbonizzazione del sistema energetico europeo. I più alti obiettivi di riciclaggio che abbiamo introdotto si devono accompagnare con misure concrete di prevenzione della generazione di rifiuti a partire dalla progettazione eco-compatibile. Per proseguire la strategia contro l'inquinamento della plastica, bisogna anticipare al 2025 la data in cui tutti gli imballaggi di plastica dovranno essere pienamente riciclabili, compostabili o riutilizzabili. Noi ci siamo.

affaritaliani.it
Il primo quotidiano digitale, dal 1996

Affaritaliani.it:

FS Italiane : Noah's Train fa tappa in Italia per sostenibilità dei trasporti

7 May

Presentato a Roma Tiburtina il treno merci che riduce le emissioni di CO2

Noah's Train di FS Italiane fa tappa in Italia a sostegno di una maggiore sostenibilità ambientale dei trasporti.

Promuovere e incentivare il trasporto merci su ferro per ridurre le emissioni di CO2 nell'ambiente e aumentare la quota di mercato del settore fino al 30% entro il 2030. Questi gli obiettivi del "Noah's Train", uno speciale convoglio merci costituito da carri e container messi a disposizione dalle imprese ferroviarie che sono stati ridipinti da *street artist* con immagini di animali. Un'iniziativa che, nell'ambito di un tour europeo iniziato a dicembre del 2018 dalla città di Katowice e che poi ha fatto tappa a Vienna, Parigi e Bruxelles, il 7 maggio ha toccato l'Italia fermandosi nella stazione di Roma Tiburtina.

Ad accogliere il treno il Ministro dell'Ambiente, Sergio Costa, il Presidente del Gruppo FS Italiane, Gianluigi Castelli, l'Amministratore Delegato di Mercitalia Rail, Gian Paolo Gotelli, l'Amministratore Delegato di Mercitalia Logistics, Marco Gosso e il Direttore Generale di Legambiente, Giorgio Zampetti.

"Questo treno rappresenta l'impegno delle Ferrovie, non solo italiane, ma europee, per la riduzione dell'impatto ambientale nel trasporto delle merci - ha commentato Castelli ai microfoni di *Affaritaliani.it*. "La ferrovia è un mezzo molto efficiente da un punto di vista energetico rispetto al trasporto su gomma che predomina ancora i trasporti europei. In Italia, solo il 17,3% delle merci viaggia su treno: l'obiettivo europeo del 2030 è di portarlo al 30%. Ferrovie dello Stato Italiane, attraverso il suo polo logistico del trasporto merci, è fortemente impegnata al raggiungimento di questo obiettivo dando il contributo a livello europeo."

Per una scelta più sostenibile, Gotelli ha spiegato ad *Affaritaliani.it* cosa mette in campo Mercitalia Rail: "In campo ci sono 90 mila treni all'anno, significa un milione e mezzo di tir in meno sulle nostre strade e un milione e mezzo di tonnellate di CO2 in meno nell'atmosfera. Questo è un contributo, il secondo è la realizzazione di un piano di investimenti molto importante che mira a offrire un servizio di migliore qualità ai nostri clienti. Questa locomotiva fa parte delle 40, molto potenti e performanti, ma allo stesso tempo rispettose dell'ambiente. Stiamo investendo anche in *Tecnologia Information* in maniera tale da ridurre ad esempio l'utilizzo della carta. Tutti i nostri operatori utilizzano un tablet e la lettera di lettura che accompagna il trasporto è un documento elettronico. Questi sono solo alcuni degli esempi che ci permettono di essere più sostenibili nel Paese."



Ferrovie.info:

Ferrovie : presentato a Roma Tiburtina il Treno di Noè

7 May

Dopo il suo avvio ufficiale a Katowice, in Polonia, il 14 dicembre 2018, Noah's Train (il Treno di Noè) arriva alla stazione di Roma Tiburtina dopo Vienna, Berlino, Parigi e Bruxelles.

Il convoglio è stato svelato ufficialmente alla stampa italiana questa mattina, al binario 17 della stazione romana, con alla testa la 494 005 di Mercitalia Rail, purtroppo messa in una posizione che definire infelice è poco.

Noah's Train è un'iniziativa di Rail Freight Forward, una coalizione di 18 compagnie ferroviarie europee operanti nel settore della logistica e del trasporto merci, di cui fa parte anche Mercitalia Rail, società del Gruppo FS Italiane.

L'obiettivo è quello di promuovere e incentivare il trasporto merci su ferro per ridurre le emissioni di CO² nell'ambiente e aumentare la quota di mercato del settore fino al 30% entro il 2030. Nel corso di ogni tappa street artist dipingono due container con immagini di animali ispirate alla più antica storia di salvataggio e preservazione ambientale di tutti i tempi.

Ad accogliere il treno erano presenti Sergio Costa, Ministro dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare, Gianluigi Castelli, Chairman Union Internationale des Chemins de fer (UIC) e Presidente Gruppo FS Italiane, Marco Gosso, Amministratore Delegato Mercitalia Logistics (Gruppo FS Italiane), Gian Paolo Gotelli Amministratore Delegato Mercitalia Rail (Polo Mercitalia - Gruppo FS Italiane), Giorgio Zampetti, Direttore Generale Legambiente, e Sandra Gehenot, Freight Director UIC.

"Questo treno che viaggia per l'Europa, con i suoi vagoni colorati, porta un messaggio molto importante: per ridurre le emissioni di anidride carbonica e combattere i cambiamenti climatici bisogna spostare il traffico merci dalla strada alla rotaia. Il trasporto ferroviario emette 9 volte meno CO² di quello stradale, mi sembra un contributo importante che offre questo settore" ha dichiarato Sergio Costa, Ministro dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare.

"Il settore ferroviario può svolgere un ruolo chiave nella sfida alla decarbonizzazione del trasporto, che genera complessivamente il 27% delle emissioni in Europa", ha evidenziato Gianluigi Castelli.

"Il Noah's Train, che ha fatto tappa oggi a Roma, rappresenta il simbolo di questa sfida e dell'ambizione dell'intero settore ferroviario di portare la quota di trasporto merci su ferro dall'attuale 17% al 30% entro il 2030. Una sfida che richiede il pieno supporto dei policy maker, soprattutto a livello sovranazionale, con decisioni drastiche e coraggiose ad esempio nell'ambito chiave dell'interoperabilità. Le imprese ferroviarie sono pronte a fare la loro parte, investendo in locomotive e carri più ecologici e sostenibili, cogliendo le opportunità della convergenza digitale e sviluppando sistemi di trasporto sempre più efficienti".

"Lo spostamento del traffico merci dalla strada alla ferrovia - ha proseguito Castelli - è uno dei più importanti obiettivi strategici del Gruppo FS Italiane e possiamo realizzarlo puntando alla



soddisfazione dei nostri clienti, aumentando la nostra affidabilità e introducendo servizi innovativi, come il nuovo servizio di trasporto merci ad alta velocità Mercitalia Fast”.

Dopo la tappa di Roma, Noah's Train proseguirà il suo viaggio a Lipsia per l'International Transport Forum 2019 (22 maggio), poi di nuovo a Vienna per l'Austria World Summit (28-29 maggio) e a Monaco per il Transport Logistic (4- 7 giugno).



Ferrovie.info:

Ferrovie: il Treno di Noè in viaggio verso Roma

4 May

Come avevamo anticipato ieri, è regolarmente in viaggio il Treno di Noè.

Partito da Milano questa mattina, il convoglio è destinato a Roma, città che raggiungerà in serata dopo aver viaggiato via Bologna, Falconara e Orte.

Titolare del treno è la E.652.123 in livrea XMPR e perfettamente in linea con il convoglio trainato.

La macchina, infatti, è ben "taggata" sul frontale e quindi si sposa perfettamente con i carri decorati alle sue spalle.

Al di là delle battute, è assurdo come ancora una volta si sia persa l'occasione per fare qualcosa di gradevole. Capiamo tutte le esigenze dell'esercizio regolare, ma che non ci sia stata una locomotiva, magari nuova, per trainare un convoglio che è parte di un progetto in cui Mercitalia è tra i protagonisti ci risulta davvero incomprensibile.

Per la cronaca, fino ad ora, abbiamo visto una macchina in non perfette condizioni solo nel nostro Paese. ÖBB ha messo a disposizione la Taurus "verde", PKP Cargouna ET25 nuova di zecca con tanto di colori polacchi e LINEAS una 186 in ottime condizioni.

Speriamo che almeno venga cambiata locomotiva martedì prossimo durante la sosta a Roma Tiburtina per l'esposizione al pubblico.



Ferrovie.info:

Ferrovie: il Treno di Noè in esposizione a Roma Tiburtina

3 May

Rail Freight Forward, coalizione di diverse compagnie europee di trasporti ferroviari, si appresta a mostrare anche in Italia il suo Treno di Noè.

Il rimando, come è ovvio, è alla celebre Arca e al più antico racconto di attivismo ambientale. Questo speciale treno, partito da Katowice e diretto a Bruxelles, ha fatto tappa a Vienna, Berlino e Parigi per attirare l'attenzione del grande pubblico e dei media sulla necessità sempre più stringente di ridurre le emissioni di CO² nell'aria.

Rail Freight Forward in tal senso ha le idee chiare e lo dimostra lanciando questa campagna di comunicazione, con la quale ha voluto pubblicizzare il suo ambizioso progetto di implementare del 30%, entro il 2030, i trasporti merce su rotaie, dimezzando invece quelli decisamente più inquinanti su strada.

La calorosa accoglienza riservata al treno ad ogni tappa è da ricondurre alla bontà degli intenti manifestati, ma anche alla spettacolarità dei suoi vagoni. Questo perché il Treno di Noè, con il titolo di opera d'arte mobile più lunga al mondo, è un festival di colori ed immagini, dovute al contributo di street artist locali.

Il convoglio farà tappa anche a Roma, muovendo con tutta probabilità domani da Milano e giungendo nella Capitale in tarda serata per poi essere esposto il giorno 7a Roma Tiburtina dalle 10 alle 13.



RailFreight: Focus on the decarbonisation imperative

10 April

By Majorie van Leijen

The Rail Freight Forward initiative and European legislative framework could offer lessons to help railways and decision-makers around the world achieve the climate change targets agreed at the recent COP24 summit in Katowice, believes Jürgen Maier, Head of International Affairs & Projects at BLS AG and BLS Cargo.

Maier is also co-ordinator of the work on 'prioritisation, funding instruments and monitoring of TEN-T parameters' within the Sector Statement Working Group addressing improvements in the European rail freight sector. Below is a contribution of his hand, published previously in Railway Gazette.

Rail Freight Forward

More than a decade ago, four competing rail freight operators — DBCargo, TX Logistik, SBB Cargo and BLS Cargo — decided to launch a common position paper setting out the need for better framework conditions to support the development of rail freight. The main problems identified at that time were a lack of customer focus and an unbalanced playing field compared to both rail passenger operations and road transport.

Jump forward to today, and the Rail Freight Forward initiative launched with the dispatch of Noah's Train in December argues that many of the same obstacles are still hindering the effective development of rail freight. RFF brings together more train operators, as well as shippers and logistics sector representatives as 'sparring partners'. The scope and ambition of the campaign is much wider. The ambitious target is that 30 per cent of all international freight traffic in Europe should be moving by rail in 2030, compared to the current average of 16 per cent to 17 per cent.

That the RFF launch was held in Katowice was no coincidence. It was timed to coincide with the United Nations-led COP24 climate conference, in order to flag up the vital role which rail freight needs to play in contributing to the battle against climate change, and the steps that are needed to bring that about.

Global climate targets

During COP24, the delegates formally adopted the so-called Paris 'rulebook', codifying the targets set out at the COP21 Paris conference in December 2015, where 195 countries agreed the first-ever universal, legally binding global climate deal. This set a long-term goal of keeping the increase in global average temperatures to less than 2°C above pre-industrial levels, while aiming if possible to limit the increase to below 1.5°C to minimise the impacts of climate change.

As far as Europe is concerned, the EU's 'nationally determined contribution' is to reduce greenhouse gas emissions by at least 40 per cent by 2030 compared to 1990. All of the key legislation for implementing this target had been adopted by the end of 2018. However, one outcome from the Katowice talks was a hint that more ambitious climate pledges would be

needed before 2020. Rail freight could be part of the answer, not just in a few countries, but right around the world. Thanks to rail's better energy efficiency and much lower emissions per tonne-km, modal shift is a key driver in reducing the impact of freight transport, within an increasingly multimodal framework.

Legislative framework

Despite the over-riding imperative, national governments have rarely given much priority to rail freight (Fig 1). Financial support may be provided in some cases, but fair regulatory and tax treatment between modes, simplifying technical and operational rules or a sustainable financial model for investment seldom appear on the political agenda.

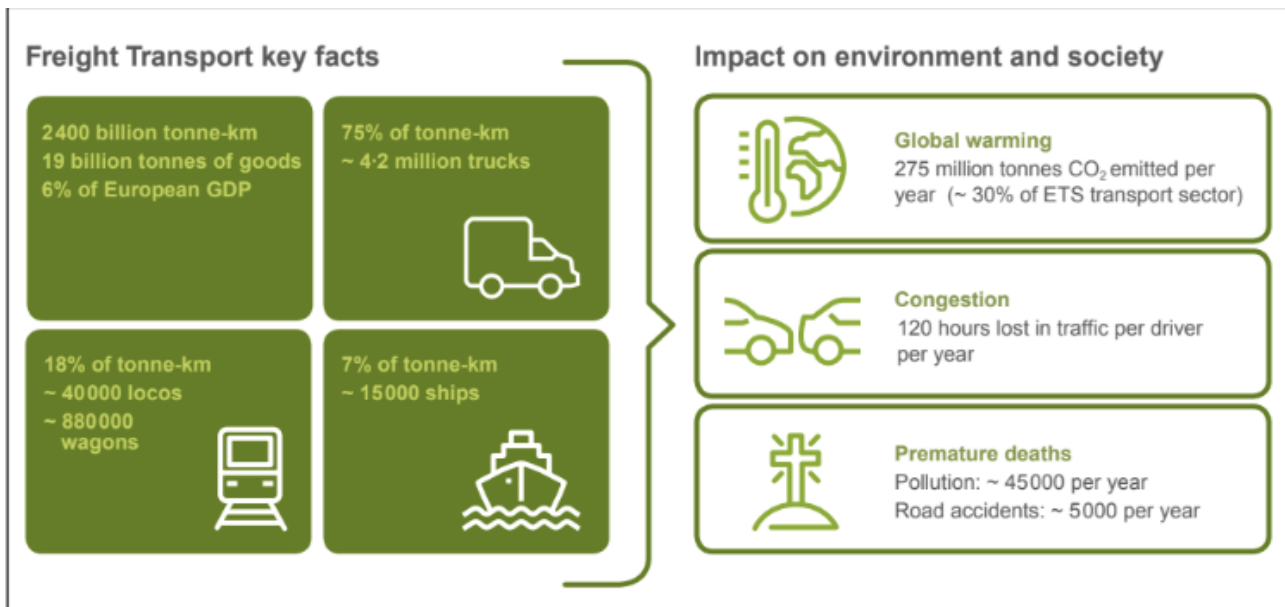


Fig 1. 2015 statistics compiled by Rail Freight Forward demonstrate that land transport is vital to the European economy but has a major environmental impact.

Nevertheless, two key elements of European legislation have helped to set the groundwork for future rail freight growth. The first of these was Regulation EU913/2010, 'A European Rail Network for Competitive Freight', which came into force in November 2010. This established a network of trans-European rail freight corridors, attempting to strike a balance between freight and passenger traffic in the provision of capacity and priority in line with market needs and ensuring that freight train punctuality targets could be met.

The regulation called for closer cooperation between infrastructure managers on path allocation, infrastructure development and the deployment of interoperable signalling and train control systems. The nine (now 11) rail freight corridors agreed by the European Commission and the member state transport ministries were intended to reflect current and future logistics flows (Fig 2).

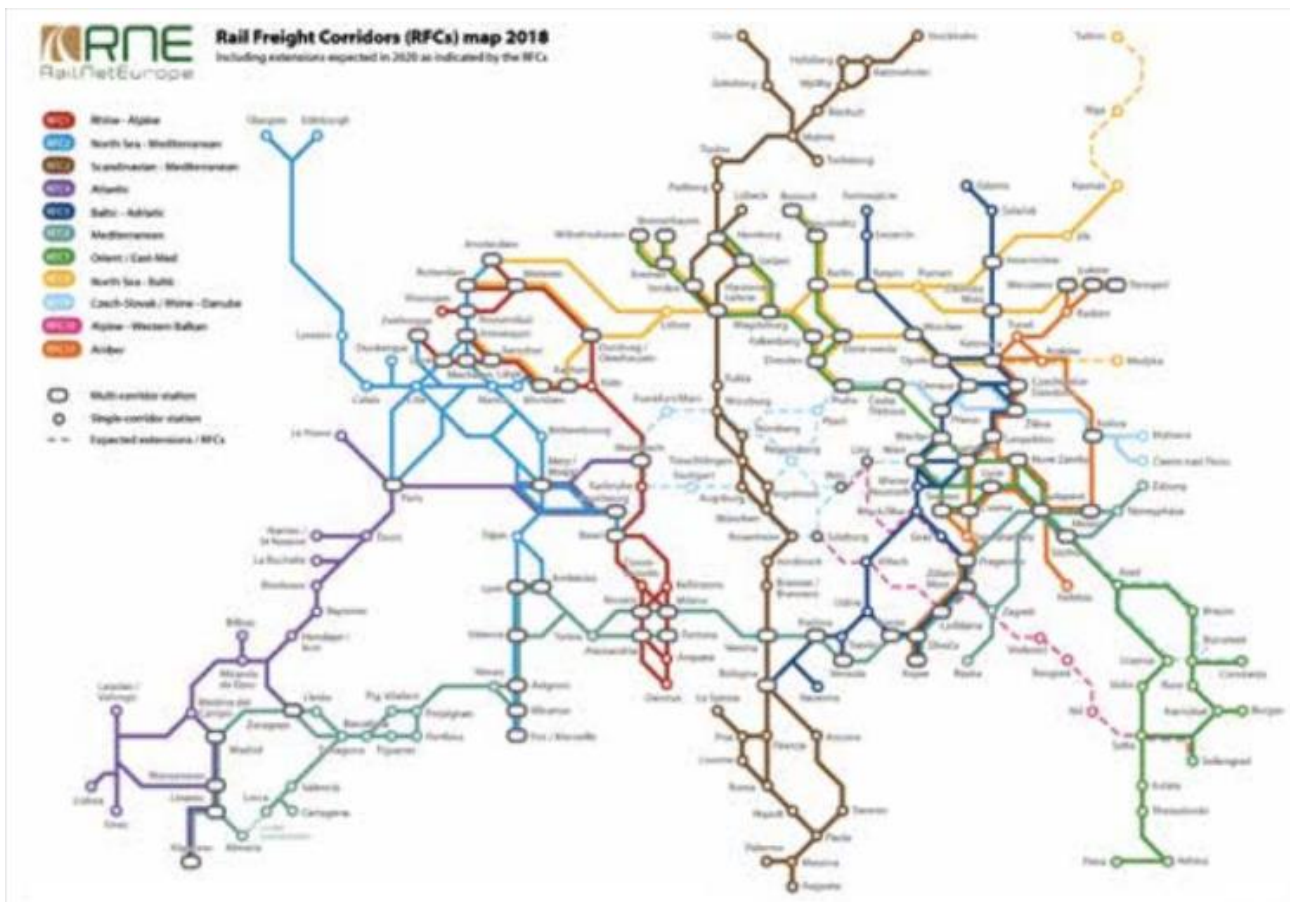


Fig 2. Infrastructure co-ordinating group RailNetEurope envisages further expansion of the 11 Rail Freight Corridors by 2020.

Each has an Executive Board bringing together the national ministries and infrastructure managers at a strategic decision-making level and a Management Board to deal with operational issues. Integrating railway undertakings and terminal operators into the corridor management and development process was a further step to promote intermodal thinking.

The EU policy on Trans-European Networks dates back to action plans in 1990, but it was not until 2013 that most of the framework was put in place. The idea is to support the functioning of the internal market by linking regions and connecting Europe with other parts of the world. The ultimate aim of this strategy — which covers other sectors beyond transport — is to connect up national infrastructure networks and ensure interoperability by setting common standards and removing technical barriers.

In terms of transport, a truly intermodal approach would ensure that each mode plays to its strengths and the transport network operates in the most economical and environmentally friendly way. Thus it is important to connect railway corridors with roads, ports and airports, for example.

The EU enlargements of 2004 and 2007 prompted a thorough review of the Trans-European Transport Network, leading to the adoption in 2013 of nine strategic corridors as the TEN-T Core Network. These would be augmented over time by a wider Comprehensive Network. The key parameters for the TEN-T networks include a standard 740 m length for freight trains, a 22.5

tonne axleload and interoperable ETCS. A 4 m loading gauge profile to facilitate intermodal operation will be another parameter in some corridors. The nine core corridors each have a Coordinator appointed by the European Commission to set priorities and oversee progress.

Another positive step on the horizon is the granting of further powers to the EU Agency for Railways to implement a Single European Railway Area by reducing national requirements and legislation. The TEN-T policy is backed up by the Connecting Europe Facility, an EU funding instrument devised to facilitate infrastructure projects 'of common interest', such as removing bottlenecks and closing up missing links. The CEF budget for 2014-20 was 24 billion Euros, and the projected budget for 2021-27 is expected to be more than 33 billion Euros.

Doing the homework

Unfortunately, from the rail freight perspective, these two legislative instruments are not always aligned, and do not address all of the issues. Achieving meaningful modal shift will depend on putting in place a clear strategy which considers the requirements of all parties and the obstacles to progress.

However, it is important that stakeholders should avoid taking isolated actions to optimise their own business which could risk weakening the railway system overall. Fig 3 shows the four main groups of rail freight stakeholders and their related priorities and constraints. Customers need transport at lower cost, and reliable arrival time estimates in order to coordinate deliveries with their other activities. They also need greater flexibility to handle short-term requests, an area where rail currently loses out to road haulage. Meanwhile, politicians continue to demand that railways deliver better performance and better financial results to balance the costs and benefits of public support.

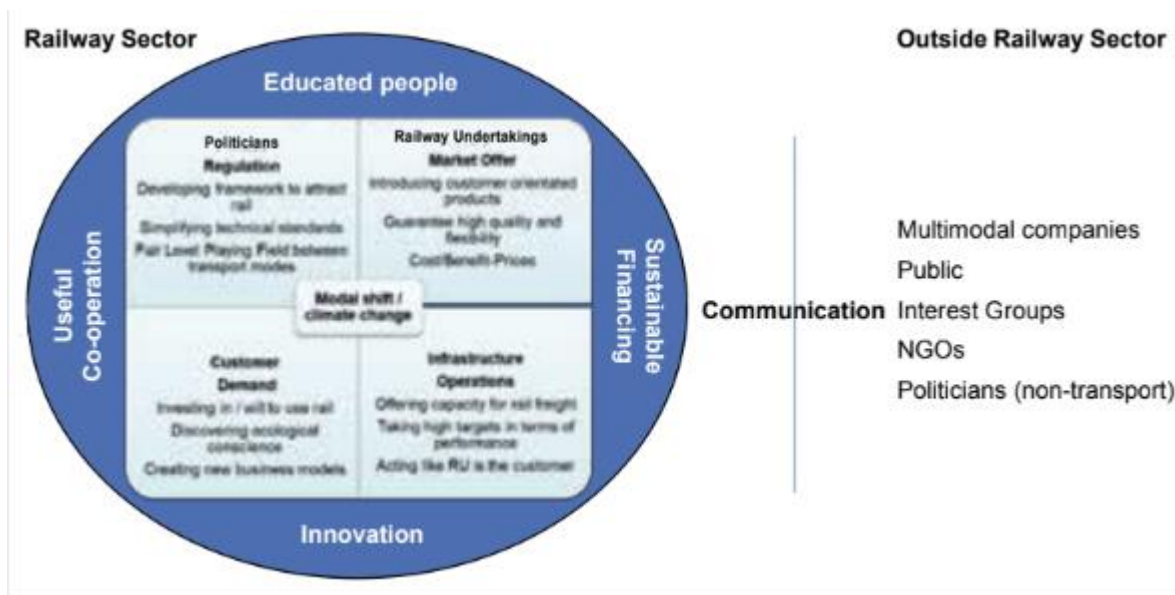


Fig 3. Communication is vital, both between stakeholders within the rail sector and with outside organisations and the wider public.

Railway undertakings need sufficient high-quality train paths if they are to offer a reliable service to their customers. They are also looking for rapid implementation of new rules and standards which could help to reduce administrative and operating costs. And they need the different

infrastructure managers to take a harmonised approach in managing construction works and disruption.

Infrastructure managers generally remain dependent on their national governments and national safety authority. They need to ensure sufficient funding to cover routine operations and maintenance, as well as any investment in extra capacity. At least, that is the theory. In reality, we often find that the different parties are arguing with each other over what should be prioritised. Given the contradictions, it is perhaps not surprising that each group of stakeholders tends to focus on its demands before starting to tackle its own homework. So the whole sector is losing precious time to convince end customers about the wider environmental and societal benefits of rail freight.

Four framework priorities

Looking ahead, a number of ‘extended’ framework conditions need to be put in place. The first of these, without a doubt, is a sustainable financing structure to guarantee reliability, quality and sustainability. As yet, most countries have not put in place a long-term financing model, which leads to difficult discussions every year about how much money should be allocated for rail. One possible instrument could be the Swiss model of a Rail Infrastructure

Fund (Fig 4) which put in place guaranteed sources of funding to ensure a well-developed railway for the future.

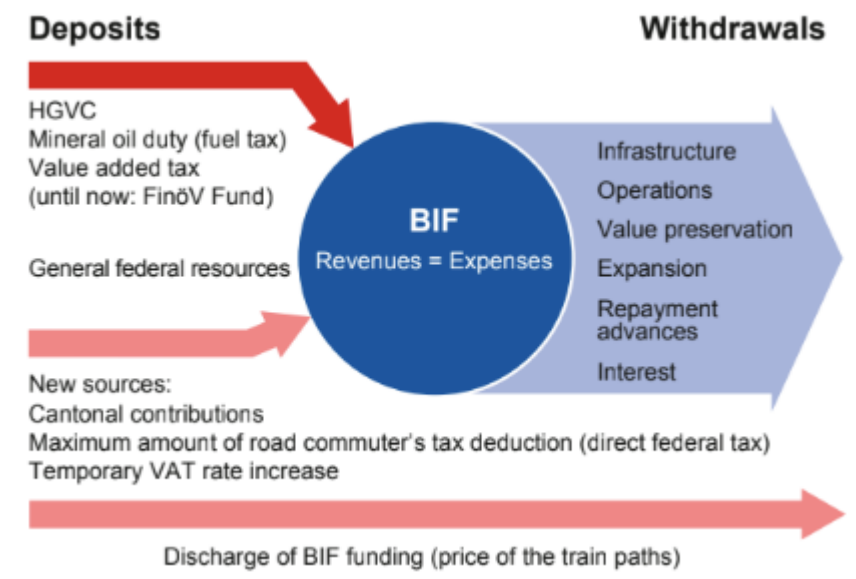


Fig 4. Switzerland’s Rail Infrastructure Fund provides guaranteed sources of finance for improvements to the national rail network.

However, money is only part of the challenge. A successful system needs well-educated, open-minded people to manage and develop the business efficiently. As is well known, the rail sector faces a huge bulge of retirements and the loss of skills, not just managers and engineers but also operating staff, despite the relentless march of automation. The labour market is currently unable to cover this demand, partly due to rail’s specific requirements but also because the sector suffers from an image problem.

Development of a sustainable rail system can only be achieved through greater cooperation. All players must collaborate to establish a sound foundation on which to build a competitive

business. Each stakeholder should focus on their customers’ requirements, and then work together to prioritise those initiatives which bring the greatest benefits.

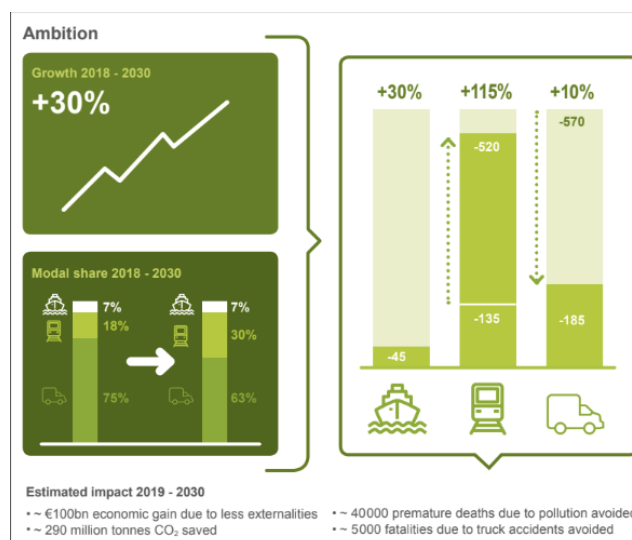
The fourth pillar is innovation. Everyone is talking about how disruptive technologies and digitalisation will transform the transport sector. Railways have always lived with disruption and innovation, and in their time were disruptive technology themselves. The big unanswered questions remain about what counts as innovation, and how concrete products can be realised in a realistic timeframe. How far are such new products compatible with existing technology? What are the costs, and who should cover them? A lot of good initiatives are being pursued, but in many cases the level of coordination and common understanding could usefully be improved, as well as focusing on the precise benefits.

The outside world

The rail sector can sometimes seem like a closed system, with a lot of internal discussions between the same few people, who in most cases understand the issues. But it is important not to forget the need to communicate with the outside world, and especially the wider public as well as politicians. On the one hand, it is essential to convince them of the environmental, social and economic advantages of rail, and on the other to gain support for much stronger measures to mitigate climate change.

It has become increasingly clear that the rail sector needs strong political backing. It was heartening that the national transport ministries across Europe signed the so-called ‘Rotterdam Declaration’ at the TEN-T Days event in June 2016, underlining the necessity of further improvements in rail freight and providing a clear indication that politicians supported both current and new actions. That ministerial declaration was matched by a ‘Sector Declaration’, signed by all of the railway associations and RFC management groups. This was broadly in line with the ministerial declaration, but explained some of the issues in a more detailed way.

A voluntary ‘sector statement group’, has been meeting over the past two years to discuss the actions mentioned in both declarations and draw up a ‘Top 10’ list of priorities. Each of these is led by a coordinator who assembles all the relevant information and launches initiatives on behalf of the rail freight sector. This work will continue in 2019 and 2020. The first results were reported at the Rail Freight Day event in Wien last December, alongside the ‘Wien Declaration’ renewing the ministerial commitment to making rail freight an integral part of the climate change agenda. The work of the sector statement group has helped to establish the core objectives for the Rail Freight Forward initiative (Fig 5).



Rail Freight Forward's target of increasing rail's market share to 30% by 2030 would require a 115% increase in the amount of freight being moved by rail.

Looking beyond Europe

Climate change is not simply a European issue, and the working group has been looking to learn from current initiatives around the world that could help to inform practical actions. Australia's Inland Rail project offers a 'once-in-a-generation' opportunity to reshape freight movements across that country. Using a mix of upgraded lines and new connections, it will create a 1700 km north-south corridor between Melbourne and Brisbane, intersecting with the east-west Sydney – Perth corridor near Parkes, to complete the 'spine' of a national high-performance rail freight network.

Meanwhile, India has committed to building a network of dedicated freight railways to provide additional capacity on six of the country's busiest rail corridors. The country's huge population poses a real challenge in addressing the need to move goods in an efficient and sustainable way.

The 1483 km Western DFC from Mumbai to Delhi and the 1839 km Eastern DFC connecting Punjab and West Bengal have been under construction for some years and the first sections are now starting to open for traffic. Another major initiative of note has been the growth over the past few years of rail freight on the 11000 km 'Silk Road' route connecting China and Europe, as an increasingly attractive alternative to air or sea freight. Yet there is more work to be done. There remains the need to connect other countries in the Asian region as well as China, and here we can note the work of the Un-escap Trans-Asian Railway initiative.

A crucial issue is setting the right priorities for rail freight, which will help to focus the investment. As with Australia and India, the aim must be to achieve a high level of capacity utilisation while ensuring that rail flows can adapt to current and future market demands.

Four key recommendations

Based on my experience and work on the various corridors, I would like to put forward four recommendations that will — hopefully — help to ensure a strong future for rail freight.

1. Act in a customer-oriented way. All players want to push their own agenda, but as a first step they need to reflect how to satisfy the needs of their current and future customers.
2. Collaborate. Making efficient use of scarce resources means following a common approach, with continuous collaboration and exchange of knowledge. Everybody needs to learn to accept other opinions and compromise.
3. Communicate. Everybody inside and outside the rail sector needs to publicise success stories, both small and large. We must also highlight the obstacles that remain to be addressed, but not be afraid to do so in a self-critical way. Railway innovation is not just about the glamour of high speed passenger trains or the general drive towards digitalisation. Rail freight must draw attention to its role as an important priority in tackling climate change, explaining the broader context to the public in a more comprehensible way.
4. Deliver. We can talk and analyse endlessly, but success will only start with effective implementation of the promises, demonstrating that we can meet the end customers' needs. This would improve the reputation of rail freight and attract additional freight volumes to rail. Then, and only then, will we really start to contribute to meeting those climate change objectives.



VRT NWS:

Brussels not the end of the line for Noah's Train

9 April

Noah's Train, a freight train decorated by artists in order to raise awareness about climate change, hasn't reached its final destination after all. The train arrived in Brussel in February after having made its way from the Polish city of Katowice where to COP 24 Climate Conference was held at the end of last year. Brussels was to have been the end of the line for the Noah's Train.

However, now Rail Freight Forward, a coalition of European rail freight operators and associations that want to drastically reduce the negative impact of road freight transport on our environment, has decided that the train will continue its journey, this time heading south to Italy.

Those behind Noah's Train want the percent of freight transported by rail to have increased to 30% by 2030. Rail freight uses just 1/6 of the energy required by lorries for the same tonnage. Rail freight also emits just a ninth of the CO2 emitted by road freight vehicles.

The longest travelling work of art

After stops in Vienna, Berlin and Paris Noah's train arrived at Schaarbeek Station in Brussels on 20 February. At every stop two containers that had been decorated by local street artists were added to the train.

The Belgian artists Bart Boudewijns (alias Smok) and Yvan Tordoir (alias Rise One) decorated the containers that were added in Schaarbeek.

The train should arrive in Rome at the beginning of May.

LE SOIR

Le Soir: Climat : le « Train de Noé » quitte Bruxelles pour l'Italie

9 April

Le « Train de Noé » devrait arriver à Rome début mai.

Le « Train de Noé », ce convoi climatique et artistique qui avait parcouru l'Europe en signe d'engagement des entreprises de fret ferroviaire pour le respect de l'environnement, a repris la route ce mardi en direction de l'Italie, a indiqué la coalition « Rail freight forward » à l'initiative du projet. Il devrait arriver dans la capitale, Rome, début mai où deux wagons seront décorés par des artistes-graffeurs locaux à l'image de ce qu'il s'est fait dans chaque ville halte.

Ce train avait quitté Katowice (Pologne), ville hôte de la COP24, en décembre pour rejoindre Bruxelles, capitale de l'Union européenne, le 20 février, en passant par Vienne, Berlin et Paris. À chaque étape du parcours, deux wagons étaient ajoutés au convoi et servaient de support à des artistes locaux. Ceux-ci laissaient alors libre cours à leur créativité et décoraient les wagons sur le thème des animaux en voie de disparition. L'oeuvre fait référence au mythe de l'Arche de Noé et à toutes les espèces animales qu'il fallait sauver de la montée des eaux sur le point d'advenir.

Le « train de Noé » est une initiative de la coalition « Rail freight forward » qui ambitionne de faire passer de 18 % actuellement à 30 % en 2030 au niveau européen, et de 10 à 16 % en Belgique, la part du rail dans le transport de marchandises. Elle regroupe une grosse quinzaine d'opérateurs européens de fret ferroviaire dont l'entreprise belge Lineas (anciennement B Logistics). Le rail consomme six fois moins d'énergie que le transport routier et émet neuf fois moins de CO₂, souligne la coalition.

Ce convoi artistique engagé pour le climat est considéré comme l'oeuvre de street art mobile la plus longue au monde. Elle était à voir pendant trois semaines à la gare de Schaerbeek à Bruxelles.



BRUZZ:

Klimaatrein spoort van Brussel naar Rome

9 April

Het verhaal van de klimaatrein Noah's Train is nog niet ten einde. De door kunstenaars versierde vrachttrein, die normaal vorige maand zijn eindbestemming had gevonden in Brussel, spoort toch nog door naar Italië.

De trein werd gelanceerd op de COP 24-klimaatconferentie in Katowice (Polen), in december vorig jaar. De Trein van Noach is een initiatief van Rail Freight Forward, een coalitie van Europese spoorvrachtoperatoren en -verenigingen die de negatieve impact van het vrachtvervoer op onze planeet drastisch willen verminderen.

Noah's Train staat symbool voor de klimaatdoelstelling van Rail Freight Forward, waartoe ook het Belgische Lineas behoort, om het aandeel van het spoor in het totale vrachtvervoer op te krikken tot 30 procent tegen 2030. Het spoor verbruikt immers gemiddeld zes keer minder energie dan het wegtransport en stoot negen keer minder CO2 uit.

Langst rijdende kunstwerk

Na tussenstations in Wenen, Berlijn, Parijs kwam Noah's Train op 20 februari aan in het treinstation van Schaarbeek. Bij elke stop werd het rijdende kunstwerk aangevuld met twee containers die beschilderd werden door lokale straatkunstenaars. Die eer viel de Belgische artiesten Bart Boudewijns (alias Smok) en Yvan Tordoir (alias Rise One) te beurt.

De klimaatrein was in België drie weekends te zien in het station van Schaarbeek. Begin mei zal de trein halt houden in Rome.



Metro: Klimaatrein spoort van België naar Italië

9 April

Het verhaal van de klimaatrein Noah's Train is nog niet ten einde. De door kunstenaars versierde vrachttrein, die normaal vorige maand zijn eindbestemming had gevonden in Brussel, spoort toch nog door naar Italië. Dat heeft initiatiefnemer Rail Freight Forward, een coalitie van Europese spoorvrachtoperatoren en -verenigingen, bekendgemaakt. De trein werd gelanceerd op de COP 24-klimaatconferentie in Katowice (Polen), in december vorig jaar. Hij staat symbool voor de klimaatdoelstelling van Rail Freight Forward, waartoe ook het Belgische Lineas behoort, om het aandeel van het spoor in het totale vrachtvervoer op te krikken tot 30 procent tegen 2030. Het spoor verbruikt immers gemiddeld zes keer minder energie dan het wegtransport en stoot negen keer minder CO2 uit, luidt het.

Na tussenstations in Wenen, Berlijn, Parijs kwam Noah's Train op 20 februari aan in Brussel. Bij elke stop werd het rijdende kunstwerk aangevuld met twee containers die beschilderd werden door lokale straatkunstenaars. Dat zal ook het geval zijn in Rome, waar de trein begin mei halt zal houden.

De klimaatrein was in België drie weekends te zien in het station van Schaarbeek.



Railvolution:

Volume 19

By Petr Jindra

Ark On Wheels: Noah's Train

Ark On Wheels: Noah's Train

The Lord then said to Noah: „Go into the ark, you and your whole family, because I have found you righteous in this generation. Take with you seven pairs of every kind of clean animal, a male and its mate, and one pair of every kind of unclean animal, a male and its mate, and also seven pairs of every kind of bird, male and female, to keep their various kinds alive throughout the earth.” (Genesis, Chapter 7, vv. 1 - 3).

By 2030, the amount of **freight** hauled throughout Europe is expected to increase by 30 %. At present, around 75 % of all freight is moved by road, and road's share is inexorably increasing. If no action is taken, today's freight industry's CO₂ emissions, estimated at around 275 million tonnes of CO₂ per annum, will continue to rise to about 80 million tonnes a year.

By 2030, under the current environmental legislation, the transport industry must reduce its CO₂ output by 25 %, and a third of this reduction must come from freight transport. To achieve this goal, the Rail Freight Forward (**RFF**) coalition was formed by 18 rail freight operators and rail transport associations - BLS Cargo, ČD Cargo, CFL Cargo, DB Cargo, Green Cargo, LINEAS, LTE, Mercitalia Intermodal, Ost-West Logistics, PKP Cargo, Rail Cargo Group, SBB Cargo, SNCF Logistics, ZSSK CARGO, CER, ERFA, UIC and VDV.

The Rail Freight Forward coalition has a **target** of transferring 30 % of all freight to rail by 2030, since railfreight transport generates around six times less CO₂ than road haulage does, this in spite of such new technologies like truck platooning.

Following the 2018 United Nations Climate Change Conference in Katowice, between 2 and 15 December 2018 (COP24), the coalition officially launched what is known as **Noah's Train**. It is named, of course, after the world's first ever instance of environmental activism (and it was a highly successful one, too!) in the face of a climate catastrophe (strictly speaking, an Act of God). The train consisted of a rake of platform wagons, loaded with containers. These were supplied by DB Cargo, LINEAS, PKP Cargo, Rail Cargo Group, SNCF Fret, and were originally painted bright green. In Poland, two of these containers were decorated by professional graffiti artists with paint-

ings of various animal and bird species, the remainder being left plain green.

During the winter of 2018/19 the train **toured** central and western Europe, departing from Katowice on 14 December behind PKP Cargo's Dragon 2 ET25-003. In Wien, where the official departure was on 14 January, two more of the containers were decorated with wildlife paintings, the same happening in Berlin-Gesundbrunnen (24 January), Paris (5 February), and Brussels (20 February 2019). The result was Europe's (and possibly the world's) longest piece of mobile artwork, the ten containers arriving in the Belgian capital behind LINEAS's TRAXX 186 255.

In Wien, the event was attended by the Austrian Federal President, Alexander Van der Bellen, and the German Minister of Environment, Svenja Schulze, made a speech during the train's presentation in Berlin. The **final stop** of the train on its journey across Europe will be the transport logistic trade fair in München between 4 and 7 June 2019. But its journey will not end there completely.

After the end of the trade fair, the container wagons will travel across Europe separately, in routine service, as part of their operating companies' trains. In autumn, however, they will be put together to form Noah's Train **again**. This is because it is planned to send the artistically decorated containers to Chile to attend the COP25 World Climate Change Conference which will be held between 2 and 13 December 2019 (with a pre-session period between 26 November and 1 December) in Santiago. As part of the Conference, the containers will once again take to the rails.

Rail Freight Forward

However, the achievement of the above ambitions is not within the po-

wers of single players or even associations of the railway undertakings themselves. Therefore, the initiative also plans to involve railway Infrastructure Managers and active lobbying among politicians across Europe. Raising the current 18 % share of railfreight among all freight transport modes to 30 % by 2030 is a major challenge to be addressed, since **rail is limited** by three main factors: the expected change in the structure of transported goods, the general trends in logistics, and the high intensity of innovations in road transport.

RFF is convinced that the 2030 30 % target is achievable assuming substantial changes in the historical approach to the operation of the freight transport industry. There are quite a lot of **possibilities**. The railway has to get as close

as possible to road transport in terms of its quality and flexibility. As one of the main shortcomings of rail, clients refer to the difficulty in obtaining information on the consignment's **ETA** (Estimated Time of Arrival). In this field, rail still has considerable improvement opportunities.

The issue of ETA is closely related to concepts involving intelligent wagon or even intelligent or digital trains consisting of rakes of **intelligent wagons**. Additional improvement opportunities are seen by RFF signatories in emergency management and the existence of contingency plans in case of an unexpected traffic or rail infrastructure event in traffic. A recent „classic“ example of this is the collapse of the tunnel at Rastatt, which resulted in a seven-week closure of the main line between



Wildlife images on the Noah's Train containers.

Karlsruhe and Basel, a major freight corridor, in autumn 2017.

Among other steps to make railway traffic in Europe more attractive, RFF members have identified the rigorous **standardisation** of technical regulations and specifications, a uniform procedure for licensing of drivers and authorising rail vehicles, and network harmonisation with the minimum possible quantity of national specifications and different national rules.

An important step will also be the swift and full implementation of the technical pillar of the Fourth Railway Package as well as the widespread implementation of the European Rail Traffic Management System (**ERTMS**). It is also vital to reduce the lead time between proposals for new regular services and their implementation, and to accelerate the preparation of timetables. Naturally, there must also be effective communication between partner Railway Undertakings and Infrastructure Managers involved in the transport chain, as well as dialogue with clients. The need for an overall increase in quality, reliability and punctuality of rail-freight services goes without saying.

Despite the fact that railway is about to nearly double the current volume of traffic by 2030, this does not mean that there is a need to double the capacity of rail **infrastructure** itself. According to the members of the initiative, additional capacity can be found through optimisation of use. If the parameters can be adjusted, most growth can be achieved without big investments.

As regards some of the **technical possibilities** that RFF intends to address, some of these are, for example, the possibility of running 740 m long trains with a potential extension of up to 1,000 m, the network-wide deployment

of ETCS by 2030, and the elimination of bottlenecks on European corridors, nodes and terminals. Considerations include the use of automatic coupling and other automation and digitization of shunting work. Potential can also be found in accelerating the preparation of plans and the implementation of infrastructure projects and seeking new possibilities for their financing.

The next level foreseen by the Rail Freight Forward initiative is the need for more active involvement of national and European **legislators** and transport policy makers. This includes in particular the setting of equal conditions for railways in relation to other modes of transport and the internalisation of the external costs of road transport. In some countries, there is also a potential for a reduction of track access charges.

It is necessary to take into account that the RFF initiative is not a railway-versus-road issue, but it is about an optimal combination of individual modes of transport according to their nature. To achieve the maximum efficiency of modern, efficient and sustainable freight transport, equal conditions for all modes of transport, elimination of indirect costs and simplification of regulations and procedures are needed. It is essential for every transport industry to take responsibility for its external costs (these including pollution, congestion and traffic accidents). This will allow the development of a real, honest competition that will be beneficial both to clients and the environment.

Petr Jindra

*Photos, unless otherwise cited,
by Michal Roh*

RAILWAY

TECHNOLOGY

Railway Technology: In pictures: Noah's Train, the new climate-minded mobile artwork

26 March

By Adele Berti

Noah's Train, the longest mobile artwork in the world, visited major hubs in Europe earlier this year to promote sustainable transport and the much needed shift from road to rail freight. Here's a look at its trip across from Poland to Belgium and the warm welcome it received at every station.

Departure: Katowice, Poland

The Polish city of Katowice was the starting point for the project, to coincide with the World Climate Conference that took place here in December 2018.

Organised by Rail Freight Forward, the initiative involved partners including PKP Cargo, DB Cargo, SNCF, Lineas and the Rail Cargo Group, who united on this project to promote a shift of rail's share of freight transport from 18% to 30% by 2030.

The departure event was attended by representatives of all participating companies, who used the event to further stress the importance of taking cargo off the road. They also jointly called on European policymakers to create the necessary external conditions to drive a modal shift from road to rail.

Vienna, Austria



About a month after leaving Poland, Noah's Train reached its first stop, the Austrian capital of Vienna.

The location wasn't a casual choice: as Federal Minister Norbert Hofer explained at the train's arrival, Austria is a pioneering country in the field of sustainable transport, having a modal split of around 30%.

As a cheering crowd gathered to welcome it, the train was left in the hands of prominent Austrian street artists, who spray painted two of its containers. Being inspired by Noah's Ark – as Rail

Freight Forward puts it, the “oldest story of environmental protection” – the cars were decorated with colourful images of wildlife and nature.

Berlin, Germany

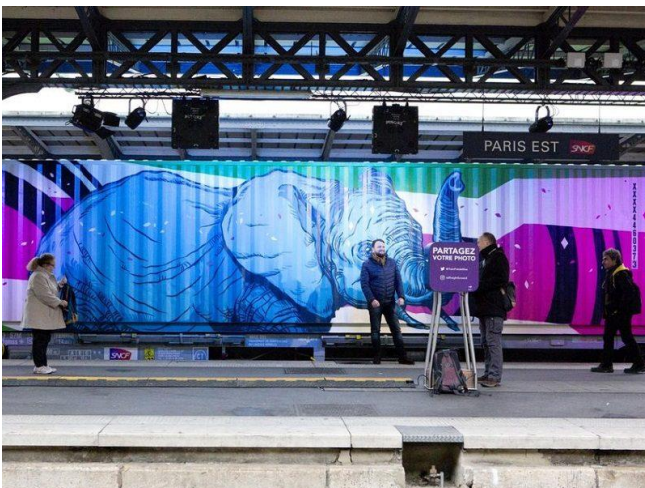


On its way towards becoming the world’s longest mobile artwork, it took the train a solid ten days to arrive in Berlin after passing through major German hubs like Frankfurt and Halle.

Here, the city’s world-famous graffiti community gathered to paint two new containers before it left again heading to Paris.

Speaking at the train’s arrival in Berlin, Dr Roland Bosch, the CEO of signatory company Deutsche Bahn, said: “The decarbonisation of transport can only succeed if we put more freight on the rails.”

Paris, France



Noah’s Train reached the City of Lights at the beginning of February. Continuing on the work of their predecessors, street artists from the French capital were invited to decorate two wagons before the railcar left again for its journey through Europe.

In an interview with Rail Freight Forward Europe, Sylvie Charles, CEO of TFMM Rail and Multimodal Freight Transport, said: “Today’s freight transport in Europe equals 275m tonnes of carbon emissions every year. We urgently need to do something about it.

“The solution exists, and it’s about making more use of rail freight. We need an increase in awareness from the public, which is why Noah’s Train is an invitation to having more freight transport via rail.”

Brussels, Belgium



The train arrived in Brussels, its final destination, on 20 February after briefly stopping in Antwerp for offloading.

While on its way to Belgium, Swiss rail operator SBB cargo announced plans to exhibit a similarly decorated mobile container at the Transport & Logistik event that will take place in Munich next June.

Having completed its journey, the sustainable train will now be shipped to Chile, the country that will host the next climate conference later in 2019.



L'officiel des transports: Une dimension déjà bien présente

15 March

By Olivier Constant

12 **GRAND ANGLE** TRANSPORT COMBINÉ

ENVIRONNEMENT

UNE DIMENSION DÉJÀ BIEN PRÉSENTE

Le transport combiné rail-route a, de tout temps, été respectueux de l'environnement. Mais cette caractéristique enviable s'est encore renforcée lors de la clôture de la COP24 le 15 décembre 2018 à Katowice, en Pologne. Regroupée sous la bannière Rail Freight Forward, cette coalition regroupant la majeure partie des grands du fret européen a présenté un livre blanc dont les objectifs sont ambitieux au plan du climat.

Sil y a un secteur qui a prî toute sa part en faveur de la transition écologique et énergétique et ce, depuis fort longtemps, c'est bien du transport combiné dont il s'agit. « Notre secteur représente chaque année plus d'un million de camions en moins sur les routes de France et donc un million de tonnes de CO₂ économisées sur notre territoire. Et notre potentiel de développement est important, sa progression étant deux fois supérieure à celle du fret conventionnel », explique Dominique Demomandie du GNTC. Surtout et avec la mise en œuvre d'un pré et d'un post-acheminement routier au gaz, tel que celui pratiqué par les Transports Jacquemmoz, par exemple, le transport combiné rail-route peut proposer un transport 100% écologique. Un argument que Jean-Claude Blemier défend en assénant: « *qui mieux que le transport combiné fera la transition écologique? Nous avons les solutions, il faut les mettre en œuvre.* »

LES OPÉRATEURS HISTORIQUES S'ENGAGENT

C'est donc paré de toutes ces vertus que le fret ferroviaire européen s'est rassemblé autour d'une grande cause: celle du climat. Et quelle meilleure tribune que celle de la COP24 à Katowice (décembre 2018) pouvait servir ce grand dessein. Celui de parvenir à une part modale de 30% d'ici à 2030 pour la quinzaine d'opérateurs européens dont SNCF Logistics, DB Cargo, CFF Cargo et Mercitalia regroupés au sein de la coalition Rail Freight Forward. Mais, au-delà de leur volonté de multiplier par deux les volumes de marchandises transportées, l'objectif des membres est aussi climatique. Avec là encore, des enjeux forts, puisqu'il s'agit d'éviter jusqu'à 300 millions de tonnes d'émissions de CO₂ au cours de la prochaine décennie. Opérateur majeur au sein de cette coalition, SNCF Logistics souligne par la voix de Sylvie Charles, la directrice générale du Pôle transport ferroviaire et multimodal de marchandises, « que pour



Sylvie Charles, directrice générale du Pôle transport ferroviaire et multimodal de marchandises de SNCF Logistics.

Sylvie Charles

réussir la transition écologique, il faudrait mieux prendre en compte les externalités négatives de chaque mode. Pour ne citer que ce seul exemple, celles de Fret SNCF sont de 120 millions d'euros par an. Elles seraient de 1,2 milliard d'euros si le trafic était assuré uniquement par camion. L'enjeu à l'avenir sera donc de savoir comment on va valoriser la tonne de CO₂ économisée.

TOUS CONCERNÉS

Aussi, et afin de réaliser ce report modal annoncé, des actions doivent être prises à la fois par les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructures et les décideurs politiques. Celles concernant les gestionnaires d'infrastructures nécessiteront beaucoup de travail en amont pour fournir et gérer des infrastructures interopérables qui soient aussi faciles d'accès que les routes européennes. Car, comme le fait remarquer le patron

de T3M, « les trains traversent moins bien les frontières que les camions ». Le secteur s'en est une nouvelle fois rendu compte à ses dépens lors de l'interruption des circulations fret à Rastatt (Allemagne)... faute de systèmes harmonisés. Les décideurs politiques et les autorités de régulation auront un rôle important à jouer du fait qu'ils devront veiller à proposer un cadre réglementaire stable et équitable.

En attendant, le transport combiné n'en finit pas de se vendre. VIA, pour ne citer que ce seul exemple, s'apprête à tester un tracteur électrique sur son chantier du Boulou. Si l'expérience est concluante, « les six tracteurs utilisés pour embarquer les remorques à bord des trains de l'autoroute ferroviaire pourraient tous passer en électrique d'ici deux à trois ans », confirme Alix Martinot Lagarde, directeur de l'innovation de VIA. •

OLIVIER CONSTANT



L'officiel des transports: La route, un avenir en fer ?

1 March

La route, un avenir en fer ?

A Bruxelles, on a mis le grand braquet pour l'amélioration de la qualité de l'air dans l'Union européenne. Les initiatives sont publiques. Elles peuvent également émaner d'organisations privées, pas toujours désintéressées... On apprenait la semaine dernière qu'un accord avait été conclu entre le Parlement européen et le Conseil de l'Europe, avec la bénédiction de la Commission, pour l'introduction de nouvelles normes européennes (toujours plus strictes) sur les émissions de CO₂ des camions (*I'OT* n° 2962). On apprend cette semaine qu'un groupement d'opérateurs européens de fret ferroviaire, Rail Freight Forward, dont le français SNCF Logistics et le belge Lineas font partie, a adopté un plan d'action en faveur du transfert du fret vers le mode ferroviaire. Ce plan d'action porte le nom de code « 30 by 2030 ». Comprenez : porter à 30 %, d'ici à 2030, la part du rail dans le transport de marchandises sur le Vieux Continent. Tout un programme ! Et noble initiative qui s'appuie en ce moment sur une campagne ludique destinée à sensibiliser le grand public : ce train de Noé - un train de marchandises - parti de Katowice (Pologne) où s'est tenue la conférence mondiale sur

le climat en décembre dernier, qui relie les grandes capitales européennes. Il prête le flanc de ses wagons aux artistes des pays traversés, lesquels peuvent s'en donner à cœur joie pour laisser leur empreinte - décarbonée on l'espère - et colorée en faveur d'un monde sans camions (on exagère !). Le challenge est de taille pour les promoteurs de ce train présenté, sans rire, comme « *la plus longue œuvre roulante d'art urbain au monde* » : faire baisser la part (10 %, soit 275 millions de tonnes par an) du transport terrestre de marchandises dans les émissions totales de CO₂ en Europe. Les membres de Rail Freight Forward brandissent l'arme de l'innovation pour mener à bien leur plan d'action, et ils s'en remettent aux pouvoirs publics afin que ces derniers les aident à mettre ce plan sur les rails au moyen d'une politique des transports axée sur le climat. Que dire de ces intentions, que chacun jugera au contact de ses propres convictions ? Qu'elles se heurtent, en tout cas, aux travaux et à la réflexion de personnalités qualifiées comme Maurice Bernadet, Philippe Brossette et Bernard Favre, auteurs du livre *L'Avenir du transport routier de marchandises*, qui sont arrivés à la conclusion que « *le report modal n'existe que dans le sens du chemin de fer vers la route* »...!

Revue générale des chemins de fer

Revue générale des chemins de fer: Europe : une campagne européenne en faveur du fret ferroviaire

March

EUROPE

UNE CAMPAGNE EUROPÉENNE EN FAVEUR DU FRET FERROVIAIRE

Dans le cadre de la conférence internationale sur le climat (COP24) en décembre 2018, la coalition « Rail Freight Forward » réunissant seize entreprises ferroviaires européennes, a lancé une campagne de communication et de mobilisation visant à porter la part modale du fret ferroviaire à 30% d'ici 2030. Des avantages par rapport à la route, une consommation énergétique six fois plus faible, 17 fois moins d'émissions de CO₂, une pollution de l'air huit fois inférieure et 85 fois moins d'accidents, sont mis en avant. Les conditions de ce renouveau sont également posées :

- ▶ proposition de solutions ferroviaires et multimodales compétitives en termes de fréquence, de fiabilité, de flexibilité et de coûts de service ;
- ▶ fourniture et gestion des infrastructures interopérables par les gestionnaires d'infrastructure, aussi facile d'usage que les routes ;
- ▶ proposition d'un cadre réglementaire stable et équitable par les décideurs politiques et les autorités de régulation.

Pour marquer cet engagement en faveur du climat, un train de conteneurs recouverts de peintures d'animaux a circulé en Europe en janvier et février 2019.



© Corbis - AP Photo

RÉSEAU LE MAG'

Réseau le Mag: Plus de marchandises sur les rails, la planète dit oui

February/March

PLUS DE MARCHANDISES SUR LES RAILS, LA PLANÈTE DIT OUI

Acteur du développement durable, SNCF Réseau s'engage avec Nouvel'R pour une meilleure compétitivité du mode ferroviaire pour le transport de marchandises. Objectif : apporter performance et robustesse à ses clients, pour qu'un report modal de la route vers le rail s'opère durablement.

Fin 2018, alors que s'achevait en Pologne la COP24 sur le climat, une quinzaine d'entreprises et de fédérations européennes de fret ferroviaire réunies au sein de Rail Freight Forward signaient un manifeste marquant leur engagement à éviter jusqu'à 300 millions de tonnes d'émissions de CO₂ au cours de la prochaine décennie. Une première ! En termes d'émissions de gaz à effet de serre, le rail est de loin la solution la plus favorable au climat. Un train de marchandises équivaut à 50 camions en moins sur les routes, mais malgré cela, la part du fret ferroviaire en France ne s'élève qu'à 10%. « Au regard des critères environnementaux, le train occupe la pole position, et notre objectif est d'aider les entreprises ferroviaires à circuler le plus facilement possible, explique Arnaud Sohier.

Priorité à la qualité de service

SNCF Réseau a initié une série d'actions pour apporter les solutions adaptées aux chargeurs qui font appel aux entreprises ferroviaires (EF) de SNCF Logistics (Fret SNCF, VFLI, Naviland, etc.) et de ses concurrents (ECR, Europorte, Novatrans, Lincas etc.), comme aux **OFF**. Outre un temps de trajet ("time transit") performant par la fourniture de sillons robustes dans le temps, SNCF Réseau s'est engagé à moderniser l'infrastructure - 30 millions d'euros investis sur 10 ans - sans interruption de service, sur les 6400 km du réseau structurant de transport

de marchandises. Baptisé "Réseau fret à haute qualité de service" (RFHQ), il représente 23% du réseau classique et près de 80% des circulations fret.

Dans le même temps, des plans de modernisation sont lancés pour les lignes de desserte fine du territoire (capillaire fret) et les voies de service. « Notre priorité est de nous insérer dans la chaîne logistique de nos clients, en leur proposant des sillons de qualité mais aussi des voies de service renouvelées ou des cours de marchandises bien situées qui permettent du stockage et surtout le chargement et le déchargement des wagons depuis ou vers un autre mode de transport. » indique Hengameh Panahi, responsable Grands Comptes Fret chez SNCF Réseau.

OFF : opérateur ferroviaire de proximité

Un OFF est une PME ferroviaire locale assurée du transport de fret de proximité et gère l'infrastructure de façon déléguée. Les OFF offrent une réponse nouvelle au transport de courte distance.



C'est le nombre de trains dédiés au fret sur un total de 15000 trains par jour en circulation.



Un train de marchandises équivaut à 50 camions en moins sur les routes.

Des gestionnaires d'infrastructures plus impliqués



« Nous avons tous une même conviction : pour accompagner l'augmentation des volumes de marchandises transportées en Europe, le rail doit améliorer sa performance et s'affirmer comme solution contre le réchauffement climatique. Cela nécessite aussi une plus grande implication des États et des gestionnaires d'infrastructures. »

Sylvie Charles, directrice du Transport ferroviaire et multimodal de marchandises (SNCF Logistics), et co-signataire du manifeste au sein de la coalition Rail Freight Forward lancée en marge de la COP24 en décembre 2018.

SNCF Réseau est légitime à explorer et susciter des utilisations nouvelles du réseau public

« Plus personne - ou presque - ne nie la réalité du changement climatique. La France doit engager une action de fond pour une économie plus écologique, plus compétitive, porteuse de comportements nouveaux, renforçant l'attractivité des métropoles, des territoires et des ports. Le rail, par son efficacité énergétique et écologique, par son aptitude au transport de masse, doit s'emparer de ces enjeux. À ce titre, le gestionnaire du réseau est l'acteur socle du ferroviaire de demain. Le rail a besoin d'offres diversifiées, de nouveaux services, de créativité. SNCF Réseau est légitime à explorer et susciter des utilisations et des utilisateurs nouveaux du réseau public, pourvoyeurs de compétences et d'idées nouvelles. Les opérateurs ont tous besoin que SNCF Réseau affirme et assume ce rôle, et qu'il le fasse en toute indépendance. »

Jacques Chauvineau, Président d'Objectif OFF Ville, Rail & Transports - Septembre 2018



Le fret ferroviaire peut renforcer l'attractivité des ports français. »

Arnaud Sohier, directeur commercial SNCF Réseau.





L'actualité internationale des technologies ferroviaires

Le Rail: Rail Freight Forward: doubler la part du fret ferroviaire en Europe d'ici 2030

4 February

Le doublement de la part du rail en Europe absorberait la croissance du transport de marchandises sur le continent d'ici 2030. Les transporteurs ferroviaires se déclarent prêts à relever ce défi et présentent les conditions pour y arriver.

Le transport de marchandises est appelé à augmenter de 30 % d'ici 2030 avec pour conséquence, dans une hypothèse "au fil de l'eau", une progression du trafic routier d'un million de camions supplémentaires par an. Pour éviter ce scénario, une quinzaine d'entreprises et de fédérations européennes de fret ferroviaire ont signé en décembre un manifeste en faveur du report modal de la route vers le rail. Au sein d'un groupement baptisé Rail Freight Forward, elles annoncent pouvoir réduire les émissions de CO2 de 290 millions de tonnes et doubler la part du fret ferroviaire en Europe de 18 à 30 % d'ici 2030.

"Réduire les émissions de CO2 de 290 millions de tonnes en dix ans"

Pour atteindre cette ambition, les membres de Rail Freight Forward* dont SNCF Logistics listent une série d'actions à l'attention des gestionnaires d'infrastructures. Ceux-ci sont invités "à faciliter et à simplifier les trajets transfrontaliers soutenus par un mandat clair de la part des États membres et des autorités de régulation". À ces derniers, ils demandent "d'harmoniser les taxes ainsi que les coûts administratifs et d'accès aux infrastructures entre le fer et la route" en s'inspirant de la Suisse et de l'Autriche où la part du rail s'élève respectivement à 37 et 32 % dans le transport de marchandises.

Train de Noé

En contrepartie, les entreprises de fret ferroviaire s'engagent "à travailler en étroite collaboration pour transformer et moderniser le secteur en stimulant l'efficacité et la normalisation, la rentabilité et la qualité de leurs services". Afin de sensibiliser l'opinion et les autorités publiques sur les enjeux du report modal, les membres de Rail Freight Forward ont lancé le "Train de Noé". Présenté à Katowice lors de la Cop24, il a fait étape à Vienne le 14 janvier et est attendu à Berlin le 24 janvier, à Paris le 5 février et à Bruxelles le 20 février. Dans chacune de ces capitales, des artistes de rue le transformeront en œuvre mobile et évolutive.

* BLS Cargo, CD Cargo, CFL Cargo, DB Cargo, GreenCargo, Lineas, LTE Group, Mercitalia, Ost-Xest Logistik, PKP Cargo, Rail Cargo Group, SBB Cargo, SNCF Logistics, ZSSK Cargo, CER, UIC, EFRA, VDV



Euractiv: First truck completes Europe-China delivery in 12 days

26 February

By Sam Morgan

The first overland delivery of European goods bound for China arrived safe and sound last week, in a good omen for Europe's hopes of making the East Asian superpower's ambitious Belt and Road initiative a two-way street.

All it took was 12 days for a Dutch truck laden with automobile lubricant to make a 7,400 km journey from Germany to western China, via Poland, Belarus, Russia and Kazakhstan.

China's hopes of using the so-called Belt and Road to tap into western markets is well known but Europe wants to make sure that the new silk road route functions in both directions, particularly after China ratified a UN convention on international road transport (TRI).

Last year, China made the first overland delivery under the TRI to Poland in 13 days, after Kazakhstan and China opened up the crossing at the border city of Khorgas in September.

Dutch company Alblas operated both trips and CEO Siebe Alblas said "we foresee a great future for road transport between China and Europe", adding that the two pilots show that both routes are "ready to become fully operational".

Alblas also said that door-to-door costs and delivery times linked to road transport are "highly competitive compared to other modes of transport". World Transport Organisation IRU said that costs could fall by as much as 50% compared to aviation and arrive ten days earlier than rail.

The Germany-China leg was completed by just one driver and an IRU spokesperson told EURACTIV that the 12 days it took could be slashed to eight if two drivers were employed to work in shifts.

TRI has been operational since the late 1970s and now that a corridor exists between Europe and China, operators hope to exploit the international rules more and more.

Last week's shipment arrived with its custom seals intact as a result. Lengthy waiting times at customs checks are cited as one of the top costs for operators, as wages increase hand-in-hand.

China ratified TRI in 2016 and has been implementing it ever since, although, the preparation work is substantial, given that border crossings have to be adapted and customs officials retrained to deal with new operating procedures.

Road transport is set for a fight though, as Europe's rail freight companies last week also turned their gaze to the future, pledging to double the amount of cargo carried by trains by 2030.

At an event in Brussels on Wednesday (20 February), rail operators warned that freight transport makes up 10% of total CO2 emissions and that the main reason for this output is that 75% of cargo is hauled along our roads.

The head of Belgian logistics company Lineas, Geert Pauwels, said that "without drastic measures, CO2 emissions will increase by a quarter, which will make our climate goal of -49% impossible. Air pollution will increase proportionally and soon we will all be stuck in traffic jams permanently."

Under the Rail Freight Forward coalition, companies want to increase European rail's share of cargo from 18% to 30%. "This prevents us from adding a million extra lorries to our roads by 2030, 90,000 of which would be in Belgium," Pauwels added.

The coalition's action plan calls for freight operators to increase their competitiveness vis-à-vis their road counterparts by working on frequency, reliability, flexibility, price and service.

In terms of government action, it championed Austria, Germany, the Netherlands and Switzerland's tack, which have "radically reduced the costs of train paths, the costs that operators pay for using the railways".



NPI – Navigation Ports & Intermodalité: Rail Freight Forward: 30% de part modale dans le fret en 2030

26 February

Profitant de l'arrivée du « *train de Noé* » à Bruxelles, le 20 février 2019, Rail Freight Forward a présenté ses ambitions et son plan d'action. La nouvelle coalition d'opérateurs ferroviaires européens veut quasiment doubler la part modale du rail dans le transport de marchandises d'ici 2030 et a présenté un plan d'action pour y parvenir.

Si le transport doit croître de 30% d'ici 2030 et si l'on veut atteindre, dans le même temps, les objectifs climatiques que l'Europe s'est fixés, il est urgent d'opérer une transition, estiment les membres de Rail Freight Forward. Pour eux, l'alternative est toute trouvée : le rail.

Rail Freight Forward place haut la barre en affichant l'ambition de faire passer la part modale du transport ferroviaire de fret de 18% à 30% d'ici 2030. Cela éviterait notamment l'arrivée d'un million de camions supplémentaires sur les routes européennes.

Pour atteindre cet objectif, les membres du groupement (voir encadré) ont élaboré un plan d'action baptisé « *30 by 2030* » (« *30 d'ici 2030* ») qui se déploie en trois volets principaux :

- Les opérateurs ferroviaires doivent offrir des services qui savent convaincre les chargeurs et les transporteurs en améliorant leur productivité, leur fiabilité et leur compétitivité, en augmentant la facilité d'utilisation du rail et en stimulant l'interaction avec les autres modes et l'innovation.

- Traverser l'Europe avec un train doit devenir aussi facile qu'avec un camion. « *A l'heure actuelle, la différence est énorme* », a déclaré Clemens Först, pdg de Rail Cargo Group. Pour y parvenir, il faudra agir sur différents tableaux : accès au réseau, planification des transports, flexibilité opérationnelle, intégration de l'infrastructure...

- Il faut mettre à égalité de chances les différents modes en créant ce « *level playing field* » tant attendu par le rail. Cela passe inévitablement, aux yeux du secteur, par une internalisation des coûts externes, que le transport ferroviaire dit être le seul à assumer de façon presque totale.

Clemens Först a aussi appelé de ses vœux un changement radical de mentalité tant chez les opérateurs ferroviaire eux-mêmes que chez les gestionnaires de l'infrastructure et chez les décideurs politiques.

Train fret de Noé, symbole du verdissement des transports par le rail

Les ambitions de Rail Freight Forward ont été présentées à Bruxelles dans le cadre du musée du rail Train World lors de l'arrivée du « *train de Noé* » qui marque la volonté du secteur de devenir la locomotive du verdissement des transports.

Parti de Katowice le 14 décembre 2018 à la fin de la conférence sur le changement climatique (COP 24), le « *train de Noé* » est passé successivement par Vienne, Berlin et Paris avant d'arriver à Bruxelles, s'allongeant à chaque arrêt de deux wagons additionnels chargés de conteneurs décorés d'animaux hauts en couleurs par des artistes de rue locaux. Il est composé

de wagons de 5 entreprises de fret ferroviaire, membres de la coalition Rail Freight Forward : SNCF Logistics, DB Cargo, Lineas, RCG, PKP Cargo.

Ce train fret de Noé a pour objectif de sensibiliser l'opinion publique et les décideurs politiques à la nécessité d'accélérer le report modal, pour, entre autres, tenir les engagements européens en matière des réductions des émissions de carbone. A chaque station, des messages de la société civile (ONG, citoyens) et de différents acteurs du monde ferroviaires ont été récoltés et seront remis aux décideurs politiques nationaux et européens à Bruxelles.

Titre Rail Freight Forward, une coalition d'entreprises européennes de fret ferroviaire

Rail Freight Forward a vu le jour fin 2018 avec pour mission de « *diminuer de manière drastique l'impact négatif du transport de fret sur notre planète et sur la mobilité grâce à l'innovation et à un mix transport plus intelligent* ».

L'organisation regroupe aujourd'hui une quinzaine d'opérateurs européens actifs dans le fret ferroviaire – **BLS Cargo, CD Cargo, CFL Cargo, DB Cargo, Green Cargo, Lineas, LTE, Mercitalia, Ost-West Logistik, PKP Cargo, Rail Cargo Group, SBB Cargo, SNCF Logistics** et **ZSSK Cargo** – et quatre associations sectorielles – **CER, ERFA, UIC** et **VDV**. Le nombre de membres va croissant.

Selon Sylvie Charles de SNCF Logistics : « *C'est la première fois que les opérateurs de fret ferroviaire d'Europe de l'Ouest et de l'Est parlent d'une seule voix pour dire ce que le rail peut faire pour l'Europe* ».

POLITICO

Politico Pro Transport: Logistics – Rail freight wants shift to multimodal

21 February

LOGISTICS – RAIL FREIGHT WANTS SHIFT TO MULTIMODAL: A coalition of European rail freight operators called Rail Freight Forward presented their action plan Wednesday to bring the share of rail freight up to 30 percent by 2030, up from 18 percent today. A modal shift from road to rail could keep one million polluting trucks off Europe's congested roads, Geert Pauwels, CEO of private rail freight provider Lineas, said. "It's ambitious, but it's feasible."

The action plan wants governments to tackle three challenges: Improving infrastructure to make "driving a train through Belgium as easy as driving a lorry," making rail cheap; and reducing the cost of train paths. "But what we're really asking for is a mental shift ... we're used to stopping at every border for hours," Rail Cargo CEO Clemens Först said. "We need to stop being used to things the way they are — we need to challenge the status quo."

The coalition pulled their colorfully painted "[Noah's train](#)," named after "the world's first-ever climate activist," into the station of Schaerbeek, north of Brussels, to vie for attention for the role of rail freight in reaching the EU's climate goals. (It's the train's fourth destination since it embarked on a tour of Europe at the Katowice climate summit in December.)

Belgium's to-do list: Belgium should improve infrastructure to accommodate 740-meter trains and implement the European Train Control System (ETCS), Paul Hegge, a representative of the Forum of Rail Freight Operators, said. Other measures would include reimbursing truckers for transferring cargo from lorries to trains and cutting the cost of using rail paths in half, like Germany and the Netherlands have done. Those interventions would come with an annual €100 million price tag. But the shift would earn the society a €1 billion return on investment, Hegge said.

Commission put-down: "Everyone always agrees with the big objectives and then we get bogged down in the actual day-to-day implementation," said Elisabeth Werner, director of land transport at DG MOVE. "The technical pillar of the fourth pillar of the railway package should be implemented by June 2019. But unfortunately 18 out of 25 member states have postponed its transposition. So we have at least 1.5 years of transition ahead of us."

**RailFreight: 'Belgium should reduce cost of rail to push modal shift'**

21 February

By Majorie van Leijen

Representatives of the Belgian rail freight industry have asked their government to reduce the costs of train paths and transshipment, in order to boost rail freight traffic. Driving a train through Belgium should be as easy as driving a lorry, they stated. They made their pleas in the Belgian Rail Freight Memorandum, which they delivered on Wednesday 20 February.

The memorandum was presented as part of the Rail Freight Forward coalition, a commitment of European rail freight companies to reduce the negative impact of freight transport on the planet. The key objective is a modal share of 30 per cent for rail by 2030. National and EU authorities are called upon to provide a transparent and solid regulatory framework to support this growth.

Reduce track access charges

The Belgian government should take the example of neighbouring countries such as Germany, Austria, Switzerland and the Netherlands. These countries have deliberately radically reduced the costs of train paths, the costs that operators pay for using the railways, the Belgian stakeholders said.

"Railway companies pay for every kilometre they travel on the track," says Geert Pauwels, CEO of Lineas. "In Germany, they recently halved these costs and this has a direct impact on the competitiveness of the railways."

Transshipment

Secondly, the government must make it easier and cheaper for companies to opt for rail transport. This can be done by partially reimbursing the costs of transferring lorries to trains as well as the costs for the first and last mile. "Many companies and hauliers want to put more goods on the railways instead of getting stuck in traffic jams with their lorries. If the government compensates some of these handling costs, they will actually do so", Pauwels added.

Moreover, infrastructure managers should play their part in supporting growth of rail freight volumes, they believe "Infrabel must make driving a train through Belgium as easy as driving a lorry," said Pauwels. Infrabel must be given the task, the mandate and the resources to roll out and manage a high-quality rail network according to customers' needs and mobility, the memorandum reads.

Rail freight sector

Apart from these measures, the sector can take certain steps to improve rail freight volumes, they iterated. An important preliminary step is for rail freight operators to continue to focus on innovative solutions that can be competitive with road transport in terms of frequency, reliability, flexibility, price and service. The focus should be on user-friendliness for the customer, the further adoption of new technologies and the further modernisation of the sector, the representatives explained.

The rail freight operators are ready, but are asking those responsible for policy to move on to taking specific action. "We need to convince all Belgians to take the train and cycle more for our planet, but let's also offer companies a more climate-friendly transport model. It can be done. And it can be done relatively quickly, cheaply and to everyone's benefit," is Geert Pauwels' conclusion.

Modal share

Freight transport accounts for 275 million tonnes of CO₂ emissions a year, of which 11 million are in Belgium. In general, freight transport is responsible for almost 10 per cent of the total CO₂ emissions. The main reason for this is that 75 per cent of all freight transport goes by road. Road transport has a significantly higher footprint than other modes of transport, in terms of its impact on air pollution and mobility problems as well.

Furthermore, freight transport in Europe is expected to increase by at least 30 per cent by the year 2030. Geert Pauwels, CEO of Lineas, explains: "Without drastic measures, CO₂ emissions will increase by a quarter which will make our climate goal of -49 per cent impossible. Air pollution will increase proportionally and soon we will all be stuck in traffic jams permanently. This way, we won't achieve anything. We need to switch to rail as a matter of urgency."

Radical change

"We represent a major opportunity for radically reducing the transport sector's CO₂ footprint", says Geert Pauwels, CEO of the Belgian company Lineas. Doubling rail transport specifically means an increase in the rail share from 18 per cent to 30 per cent in Europe and from 10 per cent to 16 per cent in Belgium.

"This prevents us from adding a million extra lorries to our roads by 2030, 90 thousand of which would be in Belgium", Pauwels added. "And with that, additional annual emissions of 1.5 million tonnes of CO₂ and 2,000 tonnes of particulate matter in Belgium."

LE SOIR

Le Soir:

Le transport de fret ferroviaire est une des solutions pour le climat

21 February

By Bernard Padoan

« Le transport de fret ferroviaire est une des solutions pour le climat »



RAIL Pour le patron de Lineas, il est urgent de faciliter le report modal

ENTRETIEN

Ce mercredi, le « Train de Noé » est entré en gare de Schaerbeek. Composé de dix wagons décorés par des artistes-grafeurs européens, il est parti de Katowice en Pologne à l'occasion de la COP 24. Après un détour par Vienne, Berlin et Paris, la plus longue œuvre de « street art » mobile au monde (167 mètres) achève son périple à Bruxelles. L'occasion pour ses promoteurs, un groupe d'entreprises de fret ferroviaires parmi lesquelles on retrouve SNCF Logistics, Deutsche Bahn et la compagnie autrichienne OBB, de lancer leur initiative « 30 by 2030 », marquant leur ambition de s'approprier 30 % du marché européen du transport de marchandises d'ici la fin de la prochaine décennie (le rail pèse actuellement 18 %, contre 75 % pour les camions et 7 % pour les bateaux). Parmi les fondateurs de cette coalition baptisée Rail

Freight Forward, il y a aussi la compagnie belge Lineas (ex-B Logistics). Son patron Geert Pauwels a entamé cette réflexion il y a deux ans avec son homologue autrichien. « Nos compagnies mettent en avant le modal shift (NDLR, report des marchandises de la route vers le rail), explique-t-il. C'est bon pour le climat, bon pour la mobilité et bon pour la santé publique. Beaucoup de gens parlent de ces problèmes, mais nous ne sommes jamais mentionnés comme étant une des solutions. Alors qu'on est la solution. Pas la seule, mais une bonne partie. Avec d'autres CEO, on s'est dit qu'on devait sortir du bois. Et pas juste avec une ambition générale, mais avec un vrai plan d'action ».

Quel est le message derrière le « Train de Noé » ?

Le message c'est : Noé a sauvé les animaux, maintenant c'est le fret ferroviaire qui va sauver le climat. C'est une action plus ludique pour pouvoir dire à tout le monde : "Hey, on est là avec des solutions concrètes qu'on peut mettre en œuvre relativement vite". Pour faire passer les passagers de la voiture au train, il faut mobiliser des millions de personnes. Pour le fret, il faut juste travailler avec quelques milliers d'entreprises et prendre des mesures qui ne vont pas coûter des milliards. Le transport des marchandises en Europe représente quand même 10 % de toutes les émissions de CO₂, parce que 75 %

du transport de fret se fait par camion. Cette situation n'est pas durable, non seulement pour le climat, mais aussi pour la congestion de nos routes - un problème qu'on connaît bien en Belgique -, et pour la santé à cause de la pollution via des particules fines. Il y a 45.000 morts par an en Europe à cause de la pollution générée par les camions, plus 5.000 morts à cause des accidents de la route.

On attend une énorme croissance du transport de fret...

Pour l'Europe, on parle de 30 % de hausse. Si on ne fait rien, on va ajouter encore un million de camions sur les routes. C'est l'équivalent de toute la flotte allemande de camions ! Et surtout, on ajoutera 80 millions de tonnes de CO₂ par an. Est-ce que c'est ça qu'on veut ? Si on continue comme maintenant, on ne va pas atteindre les objectifs de Paris. On va augmenter fortement les émissions au lieu de les diminuer. Sans compter qu'à un moment, on sera tous immobilisés dans les embouteillages. Nous disons que nous ne voulons pas aller vers ça. Il faut faire un report modal de la route vers le rail !

Pourquoi ?

Le rail, ça a l'air vieux, mais la technologie est géniale : ce sont des roues en acier sur des voies en acier ! Il y a peu de frottement, ce qui permet d'économiser beaucoup d'énergie. Il en faut six fois moins que pour faire rouler du caoutchouc sur de l'asphalte. Ce n'est pas 10 ou 20 % de moins, c'est 80 % d'énergie en moins ! Avec l'électrification des trains, il y a aussi neuf fois moins d'émissions de CO₂ et huit fois moins de pollution. Enfin, au niveau des coûts externes pour la société (notamment la congestion du trafic), le rail est douze fois moins

cher que le camion ! S'il faut faire un choix pour la société, il faut faire le choix du rail.

Pour arriver à une part de marché de 30 % pour le rail, ça veut dire que vous devez capter plus que votre part dans la future croissance du transport de fret ?

Nous voulons doubler les volumes totaux du rail entre maintenant et 2030, c'est-à-dire capter presque toute la croissance. Ce ne sera pas évident. Mais nous avons un plan pour le réaliser.

Que faut-il mettre en œuvre pour réaliser cette ambition ?

Nous devons proposer une offre nettement meilleure qu'aujourd'hui. Et on a déjà commencé, en mettant en place de nouveaux produits logistiques qui permettent à nos clients de choisir le fret ferroviaire. C'est le Green Xpress chez nous par exemple (NDLR, des liaisons quotidiennes depuis la Belgique vers différentes destinations en Europe). Mais pour pouvoir réaliser ces offres, il faut continuer à moderniser nos entreprises et à les rendre plus efficaces. Nous devons être au moins aussi concurrentiels que les camions.

Vous interpellez également les pouvoirs publics ?

Nous roulons sur des infrastructures gérées par d'autres sociétés. En Belgique, c'est Infrabel. Mais nos ambitions et les leurs ne sont pas liées. Leurs missions sont définies dans un contrat de gestion : il y a des éléments financiers, la sécurité, la ponctualité pour le trafic de passagers. Mais il n'entre pas forcément dans leur ambition de faciliter le report modal. On demande donc à notre gouvernement de définir des KPI (NDLR : indicateurs de performance) concrets concernant le fret ferroviaire dans le contrat de gestion. Rouler en train en Belgique doit devenir aussi facile que de rouler en camion.

Ce n'est pas le cas ?

Non, ce n'est pas le cas, et pas seulement en Belgique. Pour

avoir accès au réseau, nous devons demander un sillon bien en avance, sans garantie de l'obtenir in fine. La formation des conducteurs prend énormément de temps. Il y a une très lourde charge administrative. Nous sommes demandeurs de sillons garantis et intégrés entre les pays européens, de suivi des trains en temps réel, d'un accès facilité à l'infrastructure. Il faut que le gouvernement donne cette mission à Infrabel, et l'argent nécessaire pour le réaliser.

C'est encore autre chose...

Oui, mais on ne demande pas des milliards de travaux d'infrastructure. On veut un réseau de qualité. Notamment pour permettre une longueur de trains de 740 mètres. En Belgique, ce n'est pas possible, on ne peut avoir que des trains de 600 mètres. C'est une différence énorme au niveau de la productivité. On ne demande pas de construire de nouvelles lignes, mais de résoudre des goulets d'étranglement.

Vous voulez des subsides ?

On demande que le gouvernement aide nos clients à faire le transfert vers le rail. Mettre un camion sur le train, ça coûte de l'argent : si le gouvernement décidait de compenser ce coût, beaucoup de transporteurs feraient le pas. Et ils sont demandeurs, parce qu'ils voient aussi que leurs camions sont bloqués dans les embouteillages. On n'est pas contre les camions, on veut travailler avec eux parce que la solution est multi-modale.

Il faut réduire le prix des sillons en Belgique ?

C'est ce qui se fait dans les pays voisins, en Allemagne, en Autriche, en Suisse et bientôt aux Pays-Bas. Le sillon représente à peu près 10 % de nos coûts : ça ne permet pas de rentabiliser vraiment le trafic. Récemment l'Allemagne a baissé de 45 % le prix du sillon, en compensant ce montant directement auprès des entreprises ferroviaires. Diminuer nos coûts permet de mieux

vendre nos produits à nos clients.

Le transport par rail de grandes masses de marchandises est-il adapté à l'évolution du marché en Europe, marquée par une désindustrialisation et la croissance du commerce en ligne ? Le camion est plus flexible...

C'est vrai que la croissance va surtout venir des biens de consommation. Et qu'on ne pourra jamais faire concurrence au camion pour le dernier kilomètre. Mais comment est-ce que ces produits arrivent dans les dépôts d'Amazon ? Il y a des éléments de la « supply chain » qui peuvent être confiés au train. Quant à la désindustrialisation, on voit qu'il y a encore des investissements, dans le port d'Anvers notamment. Dans la chimie, même dans l'acier, il n'y a pas de désindustrialisation complète. Et dans ces usines, une partie du transport est confiée à des camions. Pourquoi ? Parce que la bonne offre par le rail n'existe peut-être pas. Ou que le coût du camion est plus avantageux. En prenant les mesures que nous proposons, on peut mettre cet acier sur nos trains. Ces entreprises sont demandeuses d'avoironnements et des dessertes par rail.

Les élections approchent. Est-ce un momentum ?

On ne peut pas louper une législature. On doit atteindre les objectifs de climat et de mobilité. On a besoin de solutions maintenant ! Il faut une décision claire du gouvernement. Et chez nous, c'est ça qui manque ! Tout le monde - politique et dans la rue - crie que le climat est important. Si le gouvernement est vraiment sérieux, il doit être conséquent et prendre des mesures en ligne avec ses ambitions. ■

Propos recueillis par
BERNARD PADOAN



Metro: Un appel aux politiques pour plus de rail

21 February

By Lucie Hage

La plus grande œuvre d'art mobile au monde : Noah's train, est arrivée aujourd'hui à Bruxelles, sa dernière destination. Cette initiative provient des entreprises et associations européennes du transport ferroviaire de marchandise. Elle a pour but de mettre en lumière la nécessité de développer le rail pour diminuer les millions de tonnes de CO2 produits chaque année, principalement par les camions.

Au sein du groupement d'entreprises « Rail Freight Forward », la Belge « Lineas », et un objectif commun très concret : faire passer de 18% à 30% la part du rail dans le transport total de marchandises d'ici 2030. Pourquoi ? Parce que le rail c'est neuf fois moins de CO2 produit par rapport aux autres modes de transport et six fois moins d'énergie consommée.

Une infrastructure sous-utilisée

Le transport de fret et de passagers produit annuellement 275 millions de tonnes de CO2. En 2030, si rien ne change, ce chiffre augmentera de 30%, explique Raphael de Visser, porte parole de Lineas : « Le transport de marchandises produit 10% du CO2 mondial. Et les camions sont responsables de 75% de ce chiffre. Or, l'infrastructure du rail est sous utilisée. Et nous pourrions, avec un minimum d'investissement, la développer facilement et rapidement », précise-t-il.

Lancer un défi aux politiques

« Tout le monde sait aujourd'hui que chacun devrait faire plus d'efforts pour utiliser les transports en commun. Pourquoi n'essaye-t-on pas en même temps de transformer l'industrie ? », se demande le porte-parole qui veut avec cette campagne lancer un défi aux politiques. « Nous aimerions par exemple que le gouvernement donne des subsides aux transporteurs pour qu'ils choisissent le rail au lieu des camions. Aujourd'hui, cela coûte cher et c'est pour cela qu'ils ne le font pas. Pourtant, ils sont demandeurs car les embouteillages leur coûtent très cher. On aimerait également plus d'investissement pour amener le rail jusqu'aux portes des grandes entreprises.»

L'art au service du climat

Le «Train de Noé» a quitté Paris il y a quelques jours pour sa destination finale, la gare de Schaerbeek. Le convoi climatique et artistique était parti de Katowice, en Pologne, le 14 décembre. Le Train de Noé a sillonné toute l'Europe via Vienne, Berlin, Paris... Dans chaque ville halte, ce train, composé de wagons de toutes les compagnies partenaires, a servi de support à des artistes qui en ont progressivement fait «l'œuvre d'art mobile la plus longue au monde».

Noah's train sera visible trois week-ends, les 23-24 février, 2-3 mars et 9-10 mars, de 9h à 18h en gare de Schaerbeek.



L'antenne:

Le développement durable, une démarche partenariale

21 February

By Érick Demangeon

Dans le mode maritime, la politique des ports et des transporteurs en matière de protection de l'environnement reste une "une démarche collective et partenariale".

Lors d'une conférence destinée aux futurs et anciens diplômés de l'Institut du Grand Port maritime de Marseille (GPMM), Christine Cabau Woehrel, la présidente du directoire de l'établissement portuaire, est partie du constat que le développement durable doit être "une démarche partenariale".

La directrice générale du port phocéén a souligné que "les tarifs de droit de port ont été aménagés pour La Méridionale, qui reste pionnière dans le domaine". Corsica Linea, dont le premier navire de flotte doit pouvoir être branché à quai dès le mois mars prochain et les deux suivants dès 2020, bénéficiera par conséquent des mêmes avantages.

Elle ajoute que l'établissement portuaire a signé un accord avec les ports tunisiens visant "à partager la technologie de la connexion des navires à quai" (Cenaq), précisant que "les navires de la CTN pourront se brancher à quai aussi bien à Marseille qu'à Tunis".

Christine Cabau-Woehrel juge que, si beaucoup d'entreprises travaillent au "verdissement" de leurs activités, elles ne perdent pas pour autant de vue leur "compétitivité". Elle évoque en outre "la très bonne efficacité du GNL". Citant le cas de CMA CGM, de Corsica Linea et la commande d'un paquebot aux Chantiers de l'Atlantique, elle rappelle que "de plus en plus d'armateurs ont recours à ce carburant". Et de souligner : "C'est une opportunité pour le GPMM. Nous disposons de deux terminaux méthaniers. Il faut être prêt le moment venu". Pour mémoire, "économie bleue et port vert" constituent les maîtres mots du prochain projet stratégique du port phocéén.

"Les navires de la CTN pourront se brancher à quai aussi bien à Marseille qu'à Tunis"

De son côté, Benoît Ponchon, le directeur du port d'Arles, a souligné "la sûreté et la fiabilité du trafic fluvial sur l'axe Rhône-Saône-Méditerranée" et rappelé la possibilité de transporter des colis lourds sur cet axe. De même, pour tordre le cou aux préjugés, il a insisté sur la modernité de la flotte disponible. Il a mentionné la présence des opérateurs LogiPorts Shuttle et GreenModal sur l'axe.

Il a également évoqué le logiciel Eve, l'éco-calculateur de Voies navigables de France (VNF), qui permet d'estimer les économies de CO2 réalisées par rapport à la route.

La Méridionale, une pionnière

Une conférence taillée sur mesure pour La Méridionale. Marc Reverchon, son président, a récapitulé aux étudiants et anciens diplômés de l'Institut la stratégie adoptée par la compagnie en matière de développement durable.

Cenaq, changement d'hélices, scrubbers, coques revêtues de silicone, filtres à particules... Pour illustrer le succès de l'armateur auprès des siens il y a déjà quelques années, le dirigeant a remis en mémoire la charte bleue qui lui avait été décernée par Armateurs de France en 2013 et souligné "le plan Zéro émission" qu'il cherche à atteindre. Il évoque à cet égard, "comme solution à 25 ans, l'hydrogène propre".

Le président de la compagnie estime que, mise à part l'opération de branchement à quai, toutes les opérations ne sont pas incompatibles avec le prix. Pour le mois de mars, il prévoit l'installation d'un filtre à particules sur le "Piana" visant à réduire de 40 à 60 % les particules fines. La facture s'élève à 4,5 millions d'euros.

Il met toutefois en garde sur le fait pour la connexion des navires à quai, "l'électricité fournie par le GPMM est plus chère que celle d'EDF". Les futurs diplômés devraient donc assister à des progrès à venir en la matière.

Au plan ferroviaire, Fret SNCF indique également être sur le créneau de l'innovation pour mieux répondre aux exigences du développement durable. Vincent Pichoud, de SNCF Logistics, a estimé que "le fer enregistre une progression à deux chiffres depuis quelques années". Il a évoqué la création ces derniers mois de la navette ferroviaire reliant Vergèze à Fos pour Perrier et le passage du train de Noé (conçu par Rail Freight Forward) à la gare de l'Est. Vincent Pichoud estime toutefois que "chaque mode conserve sa place en matière d'écologie"...



L'ECHO:

Le fret ferroviaire se rappelle à la lutte contre le changement climatique

21 February

By Benjamin Everaert

Le fret ferroviaire se rappelle à la lutte contre le changement climatique

LE RÉSUMÉ

Le secteur du **fret ferroviaire** veut **doubler les volumes** en Belgique d'ici 2030.

Il estime être **au centre de la lutte contre le changement climatique** et demande à être aidé par les pouvoirs publics.

Le **fret européen va augmenter de 30% d'ici 2030**. Passer par le rail est essentiel pour les accords de Paris et la congestion des routes.

BENJAMIN EVERAERT

Au 18^e étage de son bâtiment à deux pas de la gare du Nord, la vue est imprenable. Geert Pauwels, CEO de Lineas, nous montre les nombreuses voies côte à côte qui parcourent Schaerbeek. «Combien de trains vous voyez?» demande-t-il. «Deux», répondons-nous. «Vous voyez, il y a encore de la place», sourit-il.

Dans les débats sur le climat, le fret ferroviaire est souvent le grand oublié. Pourtant, celui-ci a de nombreux arguments. Le transport de marchandises par train consomme six fois moins d'énergie que le transport en camion, il émet neuf fois moins de CO₂ et pollue huit fois moins l'air. Alors que de nombreux trains roulent encore au diesel et que de nombreuses pistes pour électrifier et réduire la consommation sont en cours de développement.

«Le fret ferroviaire, on n'en parle jamais, pourtant c'est une véritable solu-

tion pour le climat», se plaint Geert Pauwels. Lineas, héritier de B-Cargo, privatisé il y a quelques années, est l'un des acteurs majeurs d'une initiative européenne baptisée «Rail Freight Forward», visant à faire passer la part du ferroviaire dans le fret européen de 18 à 30% d'ici 2030. Elle émane de nombreux acteurs du secteur comme la Deutsche Bahn ou SNCF Logistics.

Pour la Belgique, on est loin du compte. À peine 10% du transport de marchandises s'y fait par voie ferrée. «Le transport de fret va augmenter de

30% d'ici 2030 en Europe, notamment en raison de l'e-commerce. L'augmentation anticipée du volume de fret sera encore plus grande en Belgique. Si on ne fait rien du tout, on sera totalement immobilisés», insiste le patron.

Lineas rappelle que le Belge passe 44 heures en moyenne dans les embouteillages et que rajouter 30% de camions sur les mêmes routes ne fera que bloquer le pays une bonne fois pour toutes. «30% de fret en plus, ça veut dire rajouter un million de camions en Europe, soit l'équivalent actuel des camions en Allemagne, 90.000

camions de plus en Belgique tout ceci sur les mêmes routes», explique Pauwels.

En Belgique aussi, l'objectif est donc de doubler le volume de fret ferroviaire. Mais tout ceci ne se fera pas d'un coup de baguette magique. Il va falloir avoir une politique incitative.

«Mission pour Infrabel»

Le secteur demande d'abord que le gouvernement donne pour mission à Infrabel de faciliter la vie des opérateurs et de permettre que le trans-

port de fret soit plus fiable avec un vrai sens du service à la clientèle et bien sûr que l'on puisse avoir davantage de trains sur les rails existants «On travaille bien avec Infrabel, mais cette mission n'est pas donnée à Infrabel. Elle n'a qu'une mission budgétaire de sécurité et de ponctualité des passagers», explique Pauwels.

L'implémentation des standards européens est une demande insistante du secteur. Par exemple, les trains en Belgique ne font que 600 mètres maximum alors que le standard européen est de 740 mètres

Une autre demande est d'avoir des systèmes de type «green waves» qui permettent aux trains de rouler sans devoir s'arrêter et repartir plusieurs fois sur le trajet avec des gains énergétiques et de flux de marchandises certains.

Demandses de subsides

Ensuite, Geert Pauwels demande qu'une partie des surcoûts liés au chargement et déchargement des trains soient compensés par le gouvernement avec des incitants. Une partie de la redevance kilométrique pourrait être rendue aux transporteurs qui optent pour le train. Une compétence qui, rappelons-le, relève des régions. «La solution rail + route est souvent trop chère et n'est donc pas choisie par les transporteurs», abonde la Febetra, la fédération des transporteurs belges.

Finalement, Lineas demande que le gouvernement intervienne pour diminuer le coût du kilomètre payé à Infrabel. Comme cela s'est fait dans d'autres pays dont l'Allemagne.

Au niveau européen, la Belgique a des leçons à prendre de pays comme la Suisse ou l'Autriche, où le transport de fret par rail représente respectivement 40 et 37%. «Conduire un train à travers l'Europe devrait être aussi simple que de conduire un camion», demandent les acteurs du secteur. «Vous n'aurez pas de croissance économique tout en respectant les accords de Paris sans le fret ferroviaire.»

L'un dans l'autre, les mesures demandées par le secteur pourraient coûter 100 millions d'euros à la Belgique, mais le retour sera de 500 millions d'euros de coûts sociétaux évités et de 466 millions d'euros en valeur ajoutée, soit un «retour sur investissements de 1000%», pointe Lineas.



De Standaard: Op het spoor voor het klimaat

21 February

Actieplan wil verdubbeling spoordeel in vrachtvervoer

Op het spoor voor het klimaat

Een actieplan moet het aandeel vrachtvervoer via het spoor in Europa opdrijven. Voorwaarde is wel dat de overheden daarvoor geld op tafel willen leggen.

VAN ONZE REDACTEUR

PASCAL SERTYN

SCHAARBEEK | Een met graffiti beschilderde containertrein, die al meer dan twee maanden Europa doorkruist, is het station van Schaarbeek binnengerold. Noah's train, zoals het project heet, is een initiatief van de Rail Freight Forward, een coalitie van Europese operatoren en verenigingen voor het vrachtvervoer via het spoor.

Met de kleurrijke trein wil de alliantie aandacht voor hun actieplan om het vrachtvervoer per spoor een

duw in de rug te geven. Ze maakt zich sterk dat het plan zal leiden tot een sterke toename van het goederenvervoer per spoor, van gemiddeld 18 naar 30 procent in heel Europa en van 10 naar 16 procent in België tegen 2030. Daarmee kan men een miljoen vrachtwagens van de weg houden en de uitstoot van fijn stof en CO₂ terugdringen.

Maar aan de groei van het vrachtvervoer per spoor hangt een prijskaartje vast. De overheden moeten er iets voor over hebben om het transportbeleid klimaatvriendelijker maken, zegt de Rail Freight Forward-alliantie. Het grote probleem van het spoorvervoer is dat het duurder is dan het vrachtvervoer over de weg. Bedrijven zullen makkelijker hun producten het spoor opsturen als dat goedkoper wordt.

Het Belgische spoorvrachtbedrijf Lineas, lid van de alliantie, heeft becijferd wat er in ons land nodig is voor een inhaalbeweging van het goederenvervoer per trein. Het gaat

om zeker 35 miljoen euro voor aanpassingen aan de spoorinfrastructuur om langere goederentreinen te kunnen inzetten.

Verder kijkt Lineas vooral richting overheid. Het bedrijf vraagt een verlaging met 15 miljoen euro per jaar van de rijpadvergoeding die aan

Infrabel betaald moet worden en een tussenkomst in de kosten voor de installatie van het Europese veiligheidssysteem ETCS, geraamd op 90 miljoen euro.

Ten slotte is volgens Lineas-topman Geert Pauwels een grotere financiële tussenkomst nodig om de overslag van goederen van vrachtwagen naar trein en omgekeerd aan te moedigen en uit de kosten te komen bij het zogenaamde verspreid vervoer - zo moeten in de haven wagens opgehaald of gedeponneerd worden. Lineas schat dat daar jaarlijks 60 miljoen euro voor nodig is. 'De huidige tegemoetkoming van 14 miljoen euro volstaat niet. Bovendien stellen we vast dat ze de komende jaren kleiner zal worden', besluit Pauwels.

'De overheid moet er iets voor over hebben om het transportbeleid klimaatvriendelijker te maken'

RAIL FREIGHT FORWARD-ALLIANTIE



De Tijd:

Dubbel zoveel goederenvervoer op het spoor in 2030

21 February

By Lukas Vanacker

‘Dubbel zoveel goederenvervoer op het spoor in 2030’

LUKAS VANACKER

Tegen 2030 moeten dubbel zoveel goederen vervoerd worden via het spoor. Dat plan lanceerde het Belgisch Forum van Spoorvrachtoperatoren gisteren. Volgens de operatoren heeft de goederentrein veel troeven om de verwachte groei van het totale vrachtwagenvervoer met 30 procent op te vangen. Het spoor verbruikt gemiddeld zes keer minder energie dan het wegtransport, stoot negen keer minder CO₂ uit en vermindert de files. ‘We moeten het rijden van een trein door België of Europa even gemakkelijk maken als het rijden van een vrachtwagen’, zegt Geert Pauwels, de CEO van de marktlieder Lineas (de voormalige cargoak van de NMBS).

De spooroperatoren willen het aandeel van de trein in het Belgische goederenvervoer verhogen van 30 naar 16 procent. België scoort vandaag een pak slechter dan het Europees gemiddelde. In Zwitserland heeft de trein zelfs een marktaandeel van bijna 40 procent. Waarom vindt de trein zijn weg niet in het Belgische goederenvervoer?

1. Te duur

Voor Philippe Degraef van de transportfederatie Febeta is het antwoord eenvoudig. ‘Het spoor wordt vaak niet gebruikt voor goederenvervoer omdat het te duur is. Bedrijven kiezen de goedkoopste manier. En dat is meestal de weg.’

Cargobedrijven moeten de netbeheerder Infrabel ‘rijpadvergoedingen’ betalen voor elke kilometer die ze op het spoor afleggen. De operatoren voelen zich daarmee benadeeld tegenover vrachtwagens, die in België enkel op autosnelwegen een kilometer terheffing betalen. Voor maatschappelijke kosten, zoals luchtvervuiling, draaien vrachtwagens en schepen amper op.

De spooroperatoren eisen dat de overheid de wettelijk vastgelegde rijpadkosten halveert en initiatieven rood de first en last mile subsidieert. België heeft een gigantische achterstand opgelopen omdat wij

geen bewuste spoorpolitiek voeren’, zegt Pauwels. ‘Als we minder vervoer over de weg willen, is extra geld nodig voor Infrabel en voor de klanten, zodat zij meer voor het spoortransport kiezen.’

2. Te traag

Goederentreinen rijden in een slaktempo rond. Zo hopen de Belgische operatoren dat hun treinen tegen 2025 een gemiddelde snelheid van 65 km/u halen. Waarom het niet sneller kan? Treinen zijn afhankelijk van hun rijpaden, die bestaan uit een aaneenschakeling van blokjes infrastructuur. Als een hogesnelheids- of een IC-trein voorbij wil, belanden goederentreinen vaak op een zijspoor.

Ook 's nachts, als in heel Europa werken plaatsvinden om het personenvervoer niet te hinderen, botsen goederentreinen vaak op oponthoud. Daardoor kunnen operatoren hun klanten geen garantie bieden op een tijdige levering.

3. Te kort

Goederentreinen van 740 meter lang worden de nieuwe standaard in de Europese Unie. Maar het Belgische spoor is vandaag voorzien op voertuigen van 650 meter. Langere treinen kunnen niet overal stoppen. Ter vergelijking: in de Verenigde Staten mag een trein tot 5 kilometer lang zijn.

De door Infrabel voorgestelde rijpaden zijn onvoldoende betrouwbaar.

Memorandum Belgisch Forum van Spoorvrachtoperatoren

Daardoor zijn de Amerikaanse treinen gemiddeld zes keer beter gevuld dan de Europese.

4. Te leeg

Belgische goederentreinen rijden vaak onvoldoende geladen rond. Soms keren ze, net als vrachtwagens, leeg terug van hun bestemming. Door de harde concurrentie tussen spooroperatoren blijft het bundelen van vrachten een uitzondering.

‘We moeten ook ons huiswerk maken’, erkent Geert Pauwels van Lineas. ‘In 2009 maakten wij 160 miljoen euro verlies. We hebben keihard geherstructureerd. We konden enkel treinen in België goed laten rijden. Pas sinds enkele jaren bieden we internationale trajecten aan.’

5. Te star

Europese spooroperatoren moeten zich door 16.017 bladrijden administratie worstelen om een goederentrein te laten rijden. Dat blijkt uit berekeningen van de Duitse netbeheerder DB Netz. Het spoorvervoer is zo vijf keer bureaucratischer dan een schip en zesien keer meer dan een vrachtwagen. Ook de houding van Infrabel botst op ergernis. Zo moeten operatoren hun rijpaden minstens 8 uur op voorhand aanvragen. ‘De door de infrastructuurmanager voorgestelde rijpaden zijn onvoldoende betrouwbaar’, klinkt het.

6. Te weinig

De spooroperatoren waarschuwen ten slotte voor een dreigende ontmanteling van het net. In verschillende stations wordt de bruikbare lengte steeds korter. Op sommige lijnen dreigt de trafik op een enkel spoor teruggebracht te worden. Het Antwerpse Havenbedrijf wil 1.000 km sporen overnemen van Infrabel om de uitbating te verbeteren.

Federaal minister van Mobiliteit François Bellot (MR) ontkent evenwel dat het spoornet krimpt. Hij wijst erop een miljard euro te hebben vrijgemaakt voor investeringen. Zo komt er een studie naar de tweede spoorontsluiting voor de haven van Antwerpen.

metro

Metro: Noah's Train zet goederentransport op het goede spoor

21 February

By Lucie Hage

Noah's Train zet goederentransport op het goede spoor

BRUSSEL Noah's Train, het grootste rijdende kunstwerk ter wereld, is op zijn eindbestemming in Brussel aangekomen. Het initiatief van Europese spoorvrachtoperatoren en -verenigingen pleit voor de ontwikkeling van het spoor om de miljoenen tonnen CO₂ die vooral vrachtwagens elk jaar uitstoten te verminderen.

De doelstelling van Rail Freight Forward, een groep bedrijven waaronder ook het Belgische Lineas, is heel concreet: het aandeel van het spoor in het totale goederenvervoer optrekken van 18% nu naar 30% tegen 2030. Waarom? Omdat het spoor negen keer minder CO₂ produceert en zes keer minder energie verbruikt.

ONDERBENUTTE INFRASTRUCTUUR

Vracht- en personenvervoer produceert jaarlijks 275 miljoen ton CO₂. Als er niets verandert, zal dat cijfer in 2030 met 30% toenemen, zegt Raphael de Visser, de woordvoerder van Lineas. «Het transport van goederen vertegenwoordigt 10% van de wereldwijde CO₂-uitstoot. Vrachtwagens zijn verantwoordelijk voor 75% van dat cijfer. En dat terwijl de spoorweginfrastructuur on-

derbenut blijft. Met een minimum aan investeringen kunnen we die snel en gemakkelijk ontwikkelen», benadrukt hij.

POLITICI UITDAGEN

«Iedereen weet intussen dat we meer moeite moeten doen om het openbaar vervoer te gebruiken. Waarom proberen we tegelijkertijd de industrie niet te transformeren?», vraagt de woordvoerder, die met deze campagne de politici wil uitdagen. «We willen bijvoorbeeld dat de overheid subsidies geeft aan transporteurs zodat die kiezen voor het spoor in plaats van

vrachtwagens. Momenteel is dat duur en dus doen ze het niet. Ze zijn nochtans vragende partij omdat files hen veel geld kosten. We willen ook meer investeringen om het spoor tot aan de voordeur van grote bedrijven te brengen.»

KUNST VOOR HET KLIMAAT

Noah's Train is een paar dagen geleden uit Parijs vertrokken richting zijn eindbestemming, het station van Schaarbeek. Het klimaat- en kunstkonvooi vertrok op 14 december in het Poolse Katowice. De trein doorkruiste heel Europa via Wenen, Berlijn, Parijs... In elke stad namen lokale kunstenaars de wagons van alle partnerbedrijven onder handen. Ze hebben er het «grootste rijdende kunstwerk ter wereld» van gemaakt.

Lucie Hage



Het Laatste Nieuws: Kunstige klimaatrein aangekomen

21 February

SCHAARBEEK

Kunstige klimaatrein aangekomen

De Klimaatrein, 's werelds langste mobiele straatkunstwerk, is aangekomen in het station van Schaarbeek.

Twee maanden geleden - op 14 december - vertrok de 'trein van Noach' in het Poolse Katowice. De trein is een initiatief van Rail Freight Forward, een coalitie van Europese spoorvrachtoperatoren en -verenigingen die de negatieve impact van het vrachtvervoer op onze planeet drastisch willen verminderen. De trein zag het licht op de klimaatconferentie in Katowice.

Van daaruit reisde de klimaatrein door naar Wenen, Berlijn, en Parijs, waar het rijdende kunstwerk aangevuld werd met telkens twee containers die beschilderd werden door lokale straatkunstenaars. De inspiratie voor de kunstenaars is natuurlijk de Ark van Noach, mogelijk het oudste verhaal over milieuactivisme.

Goederenvervoer meer op spoor
De coalitie wil het goederenvervoer per spoor van 18 procent nu naar 30 procent verhogen tegen 2030, omdat dit economisch gezien de beste oplossing voor Eu-

ropese groei is. Tegen 2030 zal het globale goederenvervoer bovendien met 30 procent stijgen. Het goederenvervoer op het spoor stoot negen keer minder CO2 uit en daarom vestigt Rail Freight Forward er de aandacht op dat een verschuiving een cruciale stap is voor het behalen van de klimaatdoelstellingen van het akkoord van Parijs.

'Noahs Train' zal na aankomst nog drie weekends te zien zijn in het station van Schaarbeek op 23-24 februari, 2-3 maart en 9-10 maart, telkens van 9 tot 18 uur. (WHW)



Het Nieuwsblad Transport: **Spoorgoederenvervoerders willen subsidie overslagkosten weg/spoor**

21 February

By Bart Pals

Europese spoorgoederenvervoerders willen dat de spoorvolumes verdubbeld worden. Daartoe moet de overheid wat hen betreft onder meer de overslag van goederen van weg naar spoor subsidiëren en de gebruiksvergoedingen verlagen.

Deze maatregelen staan in een actieplan waarin de partijen pleiten voor een verschuiving van wegtransport naar het spoor. Hierdoor moet de CO₂-voetafdruk van de transportsector fors omlaag gaan. Concreet vragen de spoorvrachtoperatoren aan de overheid om op drie niveaus actie te ondernemen.

Kosten

De overheid moet het voor bedrijven gemakkelijker en goedkoper maken om te kiezen voor spoortransport. Dit kan volgens hen door de overslagkosten van vrachtwagens naar de trein en de kosten voor de first en last mile deels te subsidiëren. 'Veel bedrijven en transporteurs willen wel meer goederen via het spoor vervoeren in plaats van met hun trucks in de file gaan staan. Als de overheid een deel van die overslagkosten compenseert, zullen ze dat ook werkelijk doen', zegt topman Geert Pauwels van Lineas namens de betrokken partijen.

Verder moet onder meer de Belgische overheid een voorbeeld nemen aan andere Europese landen als Duitsland, Oostenrijk, Zwitserland en Nederland. Deze landen hebben de gebruiksvergoedingen, de kosten die operatoren betalen voor het gebruik van het spoor, verlaagd. En de infrastructuurmanagers moeten wat hen betreft meer middelen krijgen om de kwaliteit van het spoornetwerk te verbeteren.

Gebruiksvriendelijkheid

De spoorvrachtoperatoren beloven aan hun kant verder in te zetten op innovatieve oplossingen die competitief kunnen zijn met het wegtransport op het vlak van frequentie, betrouwbaarheid, flexibiliteit, prijs en service. De gebruiksvriendelijkheid voor de klant moet daarbij centraal staan, net als de verdere adoptie van nieuwe technologieën en de verdere modernisering van de sector.

Volgens de spoorvervoerders is het Europese vrachtvervoer met 275 miljoen ton CO₂-uitstoot per jaar verantwoordelijk voor bijna 10% van de totale CO₂-uitstoot. Grootste oorzaak hiervan is volgens hen dat 75% van alle vrachtvervoer over de weg gaat. Wegtransport heeft een aanzienlijk hogere voetafdruk dan andere modaliteiten, ook wat betreft de impact op luchtvervuiling en mobiliteitsproblemen.

Klimaatdoelstelling

Het vrachtvervoer in Europa zal nog eens met minstens 30% groeien tegen 2030. Pauwels: 'Zonder ingrijpende maatregelen zal de CO₂-uitstoot met een kwart toenemen en onze klimaatdoelstelling van -49% onmogelijk maken. De luchtvervuiling zal evenredig toenemen en binnenkort staan we allemaal permanent vast in de file. Via deze weg komen we er niet. We moeten dringend een omschakeling naar het spoor maken.'

De Europese spoorvrachtoperatoren hebben hun krachten gebundeld in de Rail Freight Forward-coalitie. Die heeft het actieplan op tafel gelegd om de vrachtvolumes via het spoor te verdubbelen tegen 2030. Het spoor verbruikt volgens de railvervoerders gemiddeld zes



keer minder energie dan wegtransport, en stoot negen keer minder CO2 uit. Bovendien veroorzaakt het acht keer minder luchtvervuiling, is het veel veiliger en biedt het een oplossing voor het groeiende fileprobleem.

Leden

De huidige leden van de Rail Freight Forward-coalitie zijn BLS Cargo, CD Cargo, CFL Cargo, DB Cargo, GreenCargo, Lineas, LTE Group, Mercitalia, Ost-West Logistik, PKP Cargo, Rail Cargo Group, SBB Cargo, SNCF Logistics en ZSSK Cargo.

VALUE CHAIN

Value Chain: Dubbel zoveel goederenvervoer over het spoor moet klimaat redden

21 February

Dubbel zoveel goederenvervoer over het spoor moet klimaat redden

Europese en Belgische spoorvrachtbedrijven zetten zich in voor een verdubbeling van de spoorvolumes om de klimaatimpact van goederentransport drastisch te verminderen. Het vrachtvervoer is vandaag, met 275 miljoen ton CO₂-uitstoot per jaar waarvan 11 miljoen in België, verantwoordelijk voor bijna 10% van de totale CO₂-uitstoot. De grootste oorzaak daarvan is dat 75% van alle vrachtvervoer over de weg gaat.

Het vrachtvervoer in Europa zal nog eens met minstens 30% procent groeien tegen 2030. Volgens Geert Pauwels, CEO van het Belgische Lineas, zal de CO₂-uitstoot met een kwart toenemen en onze klimaatdoelstelling van -49% onmogelijk maken als er niet wordt ingegrepen. Hij pleit dan ook voor een dringende omschakeling naar het spoor.

Daarom bundelen de Europese spoorvrachtvervoerders hun krachten in de Rail Freight Forward coalitie. Samen leggen ze het actieplan '30 tegen 2030' op tafel om de vrachtvolumes via het spoor tegen 2030 te verdubbelen naar 30%. Concreet betekent die verdubbeling een stijging van het spoorandeel van 18% naar 30% in Europa, en van 10% naar 16% in België.

Het actieplan legt de voorwaarden uit die nodig zijn om deze concrete klimaatgunstige ingreep mogelijk te maken. Het actieplan werd door het nieuwe Belgische Forum van Spoorvrachtoperatoren ook gedetailleerd op Belgisch niveau.

Een eerste belangrijke stap is dat spoorvrachtoperatoren verder inzetten op innovatieve oplossingen die competitief kunnen zijn met het wegtransport op het vlak van frequentie, betrouwbaarheid, flexibiliteit, prijs en service. De gebruikersvriendelijkheid voor de klant moet daarbij centraal staan alsook de verdere adoptie van nieuwe technologieën en de verdere modernisering van de sector.

Daarnaast wordt de overheid gevraagd om een klimaatgericht transportbeleid uit te werken dat de verschuiving naar het spoor mogelijk maakt. Concreet vragen de spoorvrachtoperatoren aan de overheid om op drie niveaus actie te ondernemen.

Een eerste niveau betreft de infrastructuurmanagers. "We moeten het rijden van een trein door België of Europa even gemakkelijk maken als het rijden van een vrachtwagen", meent Geert Pauwels. De infrastructuurmanager (Infrabel in België) moet de opdracht, het mandaat en de middelen krijgen om een hoogst kwalitatief spoornetwerk uit te rollen en te beheren in functie van de noden van klanten en de mobiliteit.

Ten tweede moet de overheid het voor bedrijven gemakkelijker en goedkoper maken om voor spoortransport te kiezen. Dat kan door de overslagkosten van vrachtwagens naar de trein alsook de kosten voor de first en last mile deels te vergoeden.

Ten derde moet de Belgische overheid een voorbeeld nemen aan landen als Duitsland, Oostenrijk, Zwitserland en Nederland. Die landen hebben bewust de rijpadkosten (de kosten die

operatoren betalen voor het gebruik van het spoor) drastisch naar beneden gehaald. "Spoorbedrijven betalen voor elke kilometer die ze op het spoor afleggen", zegt Geert Pauwels. "In Duitsland halveerden ze recent die kosten en dat heeft een rechtstreeks effect op de competitiviteit van het spoor."

De spoorvrachtoperatoren staan klaar, maar vragen dat beleidsverantwoordelijken tot concrete actie overgaan. "We moeten alle Belgen overtuigen om meer te sporen en te fietsen voor onze planeet, maar laten we ook bedrijven een klimaatvriendelijker transportmodel aanbieden. Het kán. En het kan relatief snel, goedkoop, en ten bate van iedereen", besluit Geert Pauwels.

New Mobility News: 'Dubbel zoveel goederenvervoer op het spoor in 2030'

21 February

By Lukas Vanacker

De spoorvrachtbedrijven willen hun in België vervoerde volumes tegen 2030 verdubbelen. Maar zes handicaps remmen de doorbraak van de goederentrein.

Tegen 2030 moeten dubbel zoveel goederen vervoerd worden via het spoor. Dat plan lanceerde het Belgisch Forum van Spoorvrachtoperatoren gisteren. Volgens de operatoren heeft de goederentrein veel troeven om de verwachte groei van het totale vrachtvervoer met 30 procent op te vangen.

Het spoor verbruikt gemiddeld zes keer minder energie dan het wegtransport, stoot negen keer minder CO2 uit en vermindert de files. 'We moeten het rijden van een trein door België of Europa even gemakkelijk maken als het rijden van een vrachtwagen', zegt Geert Pauwels, de CEO van de marktleider Lineas (de voormalige cargotak van de NMBS).

De spooroperatoren willen het aandeel van de trein in het Belgische goederentransport verhogen van 10 naar 16 procent. België scoort vandaag een pak slechter dan het Europees gemiddelde. In Zwitserland heeft de trein zelfs een marktaandeel van bijna 40 procent. Waarom vindt de trein zijn weg niet in het Belgische goederenvervoer?

1. Te duur

Voor Philippe Degraef van de transporteurfederatie Febetra is het antwoord eenvoudig. 'Het spoor wordt vaak niet gebruikt voor goederentransport omdat het te duur is. Bedrijven kiezen de goedkoopste manier. En dat is meestal de weg.'

Cargobedrijven moeten de netbeheerder Infrabel 'rijpadvergoedingen' betalen voor elke kilometer die ze op het spoor afleggen. De operatoren voelen zich daarmee benadeeld tegenover vrachtwagens, die in België enkel op autosnelwegen een kilometerheffing betalen. Voor maatschappelijke kosten, zoals luchtvervuiling, draaien vrachtwagens en schepen amper op.

De spooroperatoren eisen dat de overheid de wettelijk vastgelegde rijpadkosten halveert en initiatieven rond de first en last mile subsidieert. 'België heeft een gigantische achterstand opgelopen omdat wij geen bewuste spoorpolitiek voeren', zegt Pauwels. 'Als we minder vervoer over de weg willen, is extra geld nodig voor Infrabel en voor de klanten, zodat zij meer voor het spoortransport kiezen.'

2. Te traag

Goederentreinen rijden in een slakkentempo rond. Zo hopen de Belgische operatoren dat hun treinen tegen 2025 een gemiddelde snelheid van 65 km/u halen. Waarom het niet sneller kan? Treinen zijn afhankelijkheid van hun rijpaden, die bestaan uit een aaneenschakeling van blokjes infrastructuur. Als een hogesnelheids- of een IC-trein voorbij wil, belanden goederentreinen vaak op een zijspoor.

Ook 's nachts, als in heel Europa werken plaatsvinden om het personenvervoer niet te hinderen, botsen goederentreinen vaak op oponthoud. Daardoor kunnen operatoren hun klanten geen garantie bieden op een tijdige levering.

3. Te kort

Goederentreinen van 740 meter lang worden de nieuwe standaard in de Europese Unie. Maar het Belgische spoor is vandaag voorzien op voertuigen van 650 meter. Langere treinen kunnen niet overal stoppen. Ter vergelijking: in de Verenigde Staten mag een trein tot 5 kilometer lang zijn. Daardoor zijn de Amerikaanse treinen gemiddeld zes keer beter gevuld dan de Europese.

4. Te leeg

Belgische goederentreinen rijden vaak onvoldoende geladen rond. Soms keren ze, net als vrachtwagens, leeg terug van hun bestemming. Door de harde concurrentie tussen spooroperatoren blijft het bundelen van vrachten een uitzondering.

'We moeten ook ons huiswerk maken', erkent Geert Pauwels van Lineas. 'In 2009 maakten wij 160 miljoen euro verlies. We hebben keihard geherstructureerd. We konden enkel treinen in België goed laten rijden. Pas sinds enkele jaren bieden we internationale trajecten aan.'

5. Te star

Europese spooroperatoren moeten zich door 16.017 bladzijden administratie worstelen om een goederentrein te laten rijden. Dat blijkt uit berekeningen van de Duitse netbeheerder DB Netz. Het spoorvervoer is zo vijf keer bureaucratischer dan een schip en zestien keer meer dan een vrachtwagen. Ook de houding van Infrabel botst op ergernis. Zo moeten operatoren hun rijpaden minstens 8 uur op voorhand aanvragen. 'De door de infrastructuurmanager voorgestelde rijpaden zijn onvoldoende betrouwbaar', klinkt het.

6. Te weinig

De spooroperatoren waarschuwen ten slotte voor een dreigende ontmanteling van het net. In verschillende stations wordt de bruikbare lengte steeds korter. Op sommige lijnen dreigt de trafiek op een enkel spoor teruggebracht te worden. Het Antwerpse Havenbedrijf wil 1.000 km sporen overnemen van Infrabel om de uitbating te verbeteren.

Federaal minister van Mobiliteit François Bellot (MR) ontkent evenwel dat het spoornet krimpt. Hij wijst erop een miljard euro te hebben vrijgemaakt voor investeringen. Zo komt er een studie naar de tweede spoorontsluiting voor de haven van Antwerpen.



Het Nieuwsblad: Kleurrijke Noah's Train rijdt ons land binnen

21 February

Kleurrijke Noah's Train rijdt ons land binnen

SCHAARBEEK

Spektakel in het station van Schaarbeek waar woensdag Noah's Train binnenreed. De kleurrijke goederentrein vestigt de aandacht op de klimaatimpact van goederentransport.

Noah's Train is geïnspireerd op het oudste verhaal over milieuaactivisme en symboliseert wat de coalitie Rail Freight Forward in Europa wil bereiken: onze planeet helpen redden door massaal het goederenvervoer van de weg naar het spoor

te verplaatsen. Volgens de coalitie is dat de enige manier om de toenemende negatieve impact van de transportsector op het klimaat, mobiliteit en gezondheid een halt toe te roepen.

De trein vertrok eind vorig jaar op de klimaatconferentie in Katowice en toerde ondertussen door Europa.

Noah's Train hield halt in Wenen, Berlijn en Parijs. In elk van die steden transformeerden lokale straatartiesten de trein tot het langste mobiele kunstwerk ter wereld. Ook de twee Antwerpse straatartiesten, Smok en Rise One, namen een deel van de trein onder handen.

Dubbele volumes

Ook in ons land engageren spoortransportbedrijven zich voor een verdubbeling van de volumes per spoor om de klimaatimpact te verminderen.

"We staan voor een grote opportuniteit om de CO2-voetafdruk van de transportsector drastisch te beperken", zegt Geert Pauwels, CEO van het Belgische Lineas.

Volgens de federatie is de actie dan wel ludiek, maar is de boodschap bittere ernst. "De luchtvervuiling blijft nog steeds evenredig toenemen en binnenkort staan we allemaal vast in de file. Op deze manier werkt het niet. We moeten dringend een omschakeling naar het spoor maken."

De Europese spoorvervoerders bundelden de krachten in de coalitie Rail Freight Forward en hopen met hun actieplan de vrachtvolumes via het spoor te verdubbelen tegen 2030. (rdB)



RailFreight: Noah's Train arrives in Brussels today

20 February

By Majorie van Leijen

Noah's Train arrives today at its final destination in Brussels after a two-month journey through Europe. It is the world's longest transformative mobile artwork, decorated by prominent local street artists in each of the five cities on route.

When the train was launched in Katowice on 14 December, the containers coloured bright green. This was the train before it was transformed. The first works were carried out in the Polish city, simultaneously with the [signing](#) of the Rail Freight Forward coalition. Since then, it traveled to Vienna (14/1), Berlin (24/1) and Paris (5/2), each time depicting more art. On 20 February, it arrives at platform 3 in Schaarbeek, Brussels. The expected time of arrival: 11.30 AM.

30% by 2030

Noah's Train symbolises the start of the Rail Freight Forward coalition, a [commitment](#) of European rail freight companies to reduce the negative impact of freight transport on the planet. The key objective is a modal share of 30 per cent for rail by 2030. Currently, the share of rail in overall freight transport is 18 per cent.

The increase of freight by rail is needed to reduce the climate impact of freight transport. With 275 million tons of CO₂ emissions a year, this industry represents almost a third of total transport emissions, passenger transport included. At an estimated growth rate of 30 per cent by 2030, the climate impact of freight transport is expected to increase substantially over the coming years.

Plan of action

The signatories have committed to transforming their sector. Today, they will present the European rail freight manifest '30 by 2030 in Brussels. Here, the Belgian rail freight industry will also deliver the Belgian Rail Freight Memorandum.

Earlier, the signatories explained that they will drive efficiency and standardisation, improve cost-effectiveness and accelerate technological innovation. Each company will step up its efforts to offer competitive products that convince customers to choose rail for its quality, frequency, reliability, flexibility, price and service, they promised.

Policymakers

At the same time, Rail Freight Forward calls upon policymakers and key stakeholders to work together in implementing the external conditions needed for a successful modal shift. For example, the development of a competitive rail offering goes hand in hand with that of a rail infrastructure which makes running a train through Europe as easy as running a truck. This requires a clear mandate for infrastructure managers to deploy a network that is easy to access, well-managed and reliable.

Secondly, national and EU authorities are called upon to provide a transparent and solid regulatory framework for infrastructure managers to realise this network. The coalition further asks that the authorities equalise taxes, administrative costs and infrastructure access charges for the different modes of transport, thereby levelling the playing field for trains and trucks. "Countries taking measures to provide a clear regulatory framework and fair competition, such as Austria (32%) and Switzerland (37%), clearly show a larger modal share of rail", the coalition pointed out.



Belga:

Climat: le « Train de Noé » des compagnies de fret ferroviaire est arrivé à Bruxelles

20 February

Le "Train de Noé", qui symbolise l'engagement des entreprises de fret ferroviaire pour le climat, est arrivé ce mercredi à Bruxelles, en gare de Schaerbeek, en présence du ministre fédéral de la Mobilité, François Bellot, après un voyage qui l'a vu sillonner une partie de l'Europe au départ de Katowice, mi-décembre en Pologne, où s'est tenue la COP24.

Ce train, présenté comme "l'œuvre d'art mobile la plus longue au monde", est auparavant passé par Vienne, Berlin et Paris. Dans chaque ville halte, les wagons du train ont servi de support à des artistes.

Le "train de Noé" est une initiative de la coalition "Rail freight forward" qui ambitionne de faire passer de 18% actuellement à 30% en 2030 au niveau européen, et de 10 à 16% en Belgique, la part du rail dans le transport de marchandises. Elle regroupe une grosse quinzaine d'opérateurs européens de fret ferroviaire dont l'entreprise belge Lineas (anciennement B Logistics).

Cette augmentation de la part du rail dans le mix du transport de marchandises est une nécessité d'un point de vue climatique, de santé publique et de mobilité, a rappelé mercredi le CEO de Lineas, Geert Pauwels. "Des milliers de personnes sont dans la rue pour demander des solutions concrètes pour le climat. Nous sommes là aujourd'hui avec une proposition très concrète", a-t-il dit, soulignant qu'un doublement des volumes de fret ferroviaire permettrait d'éviter l'arrivée d'un million de camions supplémentaires sur les routes européennes d'ici 2030, dont 90.000 en Belgique. Cela éviterait aussi 1,5 million de tonnes de CO2 supplémentaires et 2.000 tonnes de particules fines, ce qui permettrait de sauver des milliers de vies.

Réunis mercredi au sein du musée "Train World", les responsables de compagnies de fret ferroviaire ont souligné qu'il ne s'agissait pas de faire la guerre aux sociétés de transport routier, les deux modes de transport étant jugés complémentaires.

Pour pouvoir atteindre leurs objectifs, les compagnies membres de "Rail freight forward", et singulièrement Lineas, demandent aux gouvernements d'agir à trois niveaux. "Il faut rendre la conduite d'un train en Belgique et en Europe aussi facile que celle d'un camion", demande Geert Pauwels.

Des incitants sont également demandés pour compenser, ne fut-ce que partiellement, les coûts de transbordement des camions vers les trains.

Enfin, Lineas souhaite une réduction des coûts relatifs aux sillons demandés par le gestionnaire du réseau ferroviaire Infrabel.



BX1:

Le « train de Noé », 167 mètres de fresque pour valoriser le fret ferroviaire, fait halte à Bruxelles

20 February

By Philippe Jacquemotte & Thierry Dubosquet

Video :

<https://bx1.be/news/train-de-noe-167-metres-de-fresque-valoriser-fret-ferroviaire-halte-a-bruxelles/>

Le train entièrement graffé, connu comme étant la plus grande oeuvre de street art mobile du monde, fait halte ce mercredi à la gare de Schaerbeek. Ce convoi climatique et artistique symbolise tout ce que le transport ferroviaire peut faire pour la planète. Il sera visible durant les trois prochains week-ends.

Le Train de Noé est une initiative du Rail Freight Forward, une coalition d'une quinzaine de sociétés ferroviaires de transport de marchandises, parmi lesquelles la Belge Lineas (anciennement B Logistics) désirant limiter sensiblement l'impact négatif du transport de fret sur l'environnement.

Ces entreprises ont l'ambition de faire passer de 18% à 30% la part du rail dans le transport total de marchandises d'ici 2030. Le transport ferroviaire de fret émet neuf fois moins de CO2 que le transport par route.

Le Train de Noé a sillonné toute l'Europe via Vienne, Berlin, Paris et arrive donc à Bruxelles ce mercredi. Dans chaque ville halte, ce train, composé de wagons de toutes les compagnies partenaires, a servi de support à des artistes qui en ont progressivement fait "l'oeuvre d'art mobile la plus longue au monde".

Il sera visible trois week-ends, les 23-24 février, 2-3 mars et 9-10 mars, de 9h à 18h en gare de Schaerbeek.

La Libre.be

La Libre:

Climat : Le « train de Noé » des compagnies de fret ferroviaire est arrivé à Bruxelles

20 February

Le "Train de Noé", qui symbolise l'engagement des entreprises de fret ferroviaire pour le climat, est arrivé ce mercredi à Bruxelles, en gare de Schaerbeek, en présence du ministre fédéral de la Mobilité, François Bellot, après un voyage qui l'a vu sillonner une partie de l'Europe au départ de Katowice, mi-décembre en Pologne, où s'est tenue la COP24. Ce train, présenté comme "l'œuvre d'art mobile la plus longue au monde", est auparavant passé par Vienne, Berlin et Paris. Dans chaque ville halte, les wagons du train ont servi de support à des artistes.

Le "train de Noé" est une initiative de la coalition "Rail freight forward" qui ambitionne de faire passer de 18% actuellement à 30% en 2030 au niveau européen, et de 10 à 16% en Belgique, la part du rail dans le transport de marchandises. Elle regroupe une grosse quinzaine d'opérateurs européens de fret ferroviaire dont l'entreprise belge Lineas (anciennement B Logistics).

Cette augmentation de la part du rail dans le mix du transport de marchandises est une nécessité d'un point de vue climatique, de santé publique et de mobilité, a rappelé mercredi le CEO de Lineas, Geert Pauwels. "Des milliers de personnes sont dans la rue pour demander des solutions concrètes pour le climat. Nous sommes là aujourd'hui avec une proposition très concrète", a-t-il dit, soulignant qu'un doublement des volumes de fret ferroviaire permettrait d'éviter l'arrivée d'un million de camions supplémentaires sur les routes européennes d'ici 2030, dont 90.000 en Belgique. Cela éviterait aussi 1,5 million de tonnes de CO2 supplémentaires et 2.000 tonnes de particules fines, ce qui permettrait de sauver des milliers de vies.

Réunis mercredi au sein du musée "Train World", les responsables de compagnies de fret ferroviaire ont souligné qu'il ne s'agissait pas de faire la guerre aux sociétés de transport routier, les deux modes de transport étant jugés complémentaires.

Pour pouvoir atteindre leurs objectifs, les compagnies membres de "Rail freight forward", et singulièrement Lineas, demandent aux gouvernements d'agir à trois niveaux. "Il faut rendre la conduite d'un train en Belgique et en Europe aussi facile que celle d'un camion", demande Geert Pauwels.

Des incitants sont également demandés pour compenser, ne fut-ce que partiellement, les coûts de transbordement des camions vers les trains.

Enfin, Lineas souhaite une réduction des coûts relatifs aux sillons demandés par le gestionnaire du réseau ferroviaire Infrabel.

LE SOIR

Le Soir: **Le "Train de Noé", plus longue œuvre d'art mobile au monde, est arrivé à Bruxelles**

20 February

Videos:

https://www.youtube.com/watch?time_continue=3&v=ltWlQC6QCQU

<https://www.youtube.com/watch?v=AqitiBhf2V8>

Le « Train de Noé » symbolise l'engagement des entreprises de fret ferroviaire pour le climat et a sillonné une partie de l'Europe.

Le « Train de Noé », qui symbolise l'engagement des entreprises de fret ferroviaire pour le climat, est arrivé ce mercredi à Bruxelles, en gare de Schaerbeek, en présence du ministre fédéral de la Mobilité, François Bellot, après un voyage qui l'a vu sillonner une partie de l'Europe au départ de Katowice, mi-décembre en Pologne, où s'est tenue la COP24.

Ce train, présenté comme « *l'œuvre d'art mobile la plus longue au monde* », est auparavant passé par Vienne, Berlin et Paris. Dans chaque ville halte, les wagons du train ont servi de support à des artistes.

Le « train de Noé » est une initiative de la coalition « Rail freight forward » qui ambitionne de faire passer de 18 % actuellement à 30 % en 2030 au niveau européen, et de 10 à 16 % en Belgique, la part du rail dans le transport de marchandises. Elle regroupe une grosse quinzaine d'opérateurs européens de fret ferroviaire dont l'entreprise belge Lineas (anciennement B Logistics).

Cette augmentation de la part du rail dans le mix du transport de marchandises est une nécessité *d'un point de vue climatique, de santé publique et de mobilité*, a rappelé mercredi le CEO de Lineas, Geert Pauwels. « *Des milliers de personnes sont dans la rue pour demander des solutions concrètes pour le climat. Nous sommes là aujourd'hui avec une proposition très concrète* », a-t-il dit, soulignant qu'un doublement des volumes de fret ferroviaire permettrait d'éviter l'arrivée d'un million de camions supplémentaires sur les routes européennes d'ici 2030, dont 90.000 en Belgique. Cela éviterait aussi 1,5 million de tonnes de CO2 supplémentaires et 2.000 tonnes de particules fines, ce qui permettrait de sauver des milliers de vies.

Réunis mercredi au sein du musée « Train World », les responsables de compagnies de fret ferroviaire ont souligné qu'il ne s'agissait pas de faire la guerre aux sociétés de transport routier, les deux modes de transport étant jugés complémentaires.

Pour pouvoir atteindre leurs objectifs, les compagnies membres de « Rail freight forward », et singulièrement Lineas, demandent aux gouvernements d'agir à trois niveaux. « *Il faut rendre la conduite d'un train en Belgique et en Europe aussi facile que celle d'un camion* », demande Geert Pauwels.

Des incitants sont également demandés pour compenser, ne fut-ce que partiellement, les coûts de transbordement des camions vers les trains.



Enfin, Lineas souhaite une réduction des coûts relatifs aux sillons demandés par le gestionnaire du réseau ferroviaire Infrabel.



7sur7:

Le « Train de Noé » est arrivé à Bruxelles

20 February

Le "Train de Noé", qui symbolise l'engagement des entreprises de fret ferroviaire pour le climat, est arrivé ce mercredi à Bruxelles, en gare de Schaerbeek, en présence du ministre fédéral de la Mobilité, François Bellot, après un voyage qui l'a vu sillonner une partie de l'Europe au départ de Katowice, mi-décembre en Pologne, où s'est tenue la COP24.

Ce train, présenté comme "l'œuvre d'art mobile la plus longue au monde", est auparavant passé par Vienne, Berlin et Paris. Dans chaque ville halte, les wagons du train ont servi de support à des artistes.

Le "train de Noé" est une initiative de la coalition "Rail freight forward" qui ambitionne de faire passer de 18% actuellement à 30% en 2030 au niveau européen, et de 10 à 16% en Belgique, la part du rail dans le transport de marchandises. Elle regroupe une grosse quinzaine d'opérateurs européens de fret ferroviaire dont l'entreprise belge Lineas (anciennement B Logistics).

Cette augmentation de la part du rail dans le mix du transport de marchandises est une nécessité d'un point de vue climatique, de santé publique et de mobilité, a rappelé mercredi le CEO de Lineas, Geert Pauwels. "Des milliers de personnes sont dans la rue pour demander des solutions concrètes pour le climat. Nous sommes là aujourd'hui avec une proposition très concrète", a-t-il dit, soulignant qu'un doublement des volumes de fret ferroviaire permettrait d'éviter l'arrivée d'un million de camions supplémentaires sur les routes européennes d'ici 2030, dont 90.000 en Belgique. Cela éviterait aussi 1,5 million de tonnes de CO2 supplémentaires et 2.000 tonnes de particules fines, ce qui permettrait de sauver des milliers de vies.

Réunis mercredi au sein du musée "Train World", les responsables de compagnies de fret ferroviaire ont souligné qu'il ne s'agissait pas de faire la guerre aux sociétés de transport routier, les deux modes de transport étant jugés complémentaires.

Pour pouvoir atteindre leurs objectifs, les compagnies membres de "Rail freight forward", et singulièrement Lineas, demandent aux gouvernements d'agir à trois niveaux. "Il faut rendre la conduite d'un train en Belgique et en Europe aussi facile que celle d'un camion", demande Geert Pauwels. Des incitants sont également demandés pour compenser, ne fut-ce que partiellement, les coûts de transbordement des camions vers les trains. Enfin, Lineas souhaite une réduction des coûts relatifs aux sillons demandés par le gestionnaire du réseau ferroviaire Infrabel.

**RTBF.BE:****Le « Train de Noé » : Comm', art et climat**

20 February

Videos :

<https://www.rtbf.be/info/societe/detail/le-train-de-noe-comm-art-et-climat?id=10150911>

https://www.youtube.com/watch?v=ARj8DFkh_vY

La lutte contre le réchauffement climatique est archiprésente ces dernières semaines, elle est abordée dans tous les débats et désormais c'est le secteur du transport ferroviaire de marchandises qui s'en empare.

Pour attirer l'attention du public et des médias, le fret ferroviaire a mis en place le projet "Train de Noé": Le principe est simple. Un convoi a quitté Katowice, ville hôte de la COP24, avec deux wagons direction Bruxelles, capitale de l'UE, en passant par Vienne, Berlin et Paris. A chaque étape, le convoi s'est agrandi de deux wagons sur lesquels des graffeurs ont laissé libre cours à leur talent pour représenter des animaux en voie de disparition. Le train de Noé est donc une référence à l'Arche de Noé et à ses couples d'animaux qu'il fallait sauver de la montée des eaux.

Si le secteur des transports de marchandise se mobilise, c'est surtout parce qu'il représente quelque 10% du taux de CO2 rejeté dans l'atmosphère, soit 275 millions de tonnes de gaz carbonique par an. 75% de ces émanations proviennent du fret routier. Pour le transport ferroviaire, il y a donc une opportunité de se développer en offrant une piste de réponse au problème climatique.

La coalition européenne "Rail Freight Forward" (coalition de 5 compagnies de fret ferroviaire) a donc lancé une belle campagne de communication pour faire entendre sa voix et rendre son projet un peu plus sexy auprès du grand public, notamment via ce spot aux accents très hollywoodiens:

Deux graffeurs anversoïses ont collaboré au projet, autant séduit par la cause que par la possibilité de graffer sur un train. RiseOne_ak et Smok ont travaillé cinq jours durant. Le premier a recouvert un container d'une pieuvre orange; le second, d'un orang-outang au regard très touchant pour qui s'y plonge.

"Je peins normalement des animaux qui montrent que les hommes sont en train de tout foutre en l'air", explique Smok, Bart Boudewijns de son vrai nom. "Les animaux vivent sans provoquer de pollution donc la proposition de collaboration collait bien avec mon travail".

Parmi les animaux graffés sur le train de Noé, on retrouve un ours, une coccinelle ou encore une orque.

Le Train de Noé est présenté comme étant la plus longue oeuvre mobile au monde. Un titre qui réjouit RiseOne_ak, Yvon Tordoir: *"Ce n'est pas tous les jours qu'on nous propose de peindre sur un train. Pour nous, c'est très attrayant! D'habitude, ça nous est interdit. C'est une très belle opportunité de montrer notre travail sur un objet mobile. Ça ne se présente pas souvent."*

Des graffeurs au service du ferroviaire, une contradiction qui semble donner le sourire à tous les concernés.



Canal Z:

Le train de Noé est arrivé à Bruxelles

20 February

By Caroline Grasso

Video :

<https://canalz.levif.be/news/le-train-de-noe-est-arrive-a-bruxelles/video-normal-1095861.html>

Parti mi-décembre de Katowice en Pologne, où s'est tenue la COP24, il est le symbole du shift modal qu'entendent réaliser les entreprises de fret ferroviaire pour le climat.



Vivreici.be:

Le « Train de Noé », 167 mètres de fresque pour valoriser le fret ferroviaire, fait halte à Bruxelles

20 February

By Philippe Jacquemotte & Thiery Dubosquet

Le train entièrement graffé, connu comme étant la plus grande oeuvre de street art mobile du monde, fait halte ce mercredi à la gare de Schaerbeek.

Le train entièrement graffé, connu comme étant la plus grande oeuvre de street art mobile du monde, fait halte ce mercredi à la gare de Schaerbeek. Ce convoi climatique et artistique symbolise tout ce que le transport ferroviaire peut faire pour la planète. Il sera visible durant les trois prochains week-ends.

Le Train de Noé est une initiative du Rail Freight Forward, une coalition d'une quinzaine de sociétés ferroviaires de transport de marchandises, parmi lesquelles la Belge Lineas (anciennement B Logistics) désirant limiter sensiblement l'impact négatif du transport de fret sur l'environnement.

Ces entreprises ont l'ambition de faire passer de 18% à 30% la part du rail dans le transport total de marchandises d'ici 2030. Le transport ferroviaire de fret émet neuf fois moins de CO2 que le transport par route.

Le Train de Noé a sillonné toute l'Europe via Vienne, Berlin, Paris et arrive donc à Bruxelles ce mercredi. Dans chaque ville halte, ce train, composé de wagons de toutes les compagnies partenaires, a servi de support à des artistes qui en ont progressivement fait "l'oeuvre d'art mobile la plus longue au monde".

Il sera visible trois week-ends, les 23-24 février, 2-3 mars et 9-10 mars, de 9h à 18h en gare de Schaerbeek.



Belga:

Rijdend kunstwerk Noah's Trein komt met duidelijke klimaatboodschap aan in Brussel

20 February

Het langst rijdende en transformerende kunstwerk ter wereld, Noah's Trein, is woensdag omstreeks 11 uur aangekomen op zijn eindbestemming Schaarbeek Station in Brussel. De trein die vorig jaar in december vertrok op de COP 24 klimaatconferentie in Katowice, Polen staat symbool voor een duidelijke boodschap: het goederenvervoer over het spoor moet tegen 2030 verdubbelen om de klimaatimpact van het goederentransport drastisch te verminderen.

Noah's Trein reisde vanuit Katowice door naar Wenen, Berlijn, Parijs en Brussel. In elke van deze steden werd het rijdende kunstwerk aangevuld met twee containers die beschilderd werden door lokale straatkunstenaars.

De Trein van Noah is een initiatief van Rail Freight Forward, een coalitie van Europese spoorvrachtoperatoren en -verenigingen die de negatieve impact van het vrachtvervoer op onze planeet drastisch willen verminderen. De boodschap achter het kleurrijke tafereel is wel bittere ernst. Er moet een modal shift komen van het wegtransport naar het spoor om de voetafdruk drastisch te verminderen en de groei van de vervuilende vrachtwagens tegen te gaan. Het spoor verbruikt namelijk gemiddeld zes keer minder energie dan het wegtransport en stoot negen keer minder CO₂ uit, wat leidt tot acht keer minder luchtvervuiling.

De coalitie legt een concreet actieplan op tafel en wil een verdubbeling van het spoorandeel in het vrachtvervoer van 18 naar 30 procent in Europa en van 10 naar 16 procent in België. "Dit vermijdt dat we in Europa nog eens een miljoen extra vrachtwagens, waarvan 90.000 in België, toevoegen aan onze wegen tegen 2030. Op deze manier vermijden we ook een jaarlijkse uitstoot van 1,5 miljoen ton CO₂ en 2.000 ton fijn stof in België", zegt Geert Pauwels, CEO van het Belgische Lineas.

De Europese spoorvrachtoperatoren vragen de overheden om een klimaatgericht transportbeleid uit te werken en dat op drie belangrijke niveau's. In de eerste plaats moet een trein even makkelijk door Europa of België kunnen rijden als een vrachtwagen. Het spoortransport moet ook goedkoper worden, zodat bedrijven hier makkelijker voor kiezen. Dat kan bijvoorbeeld doordat de overheid de overslagkosten voor het laden van de trein op zich neemt. Tenslotte moet België een voorbeeld nemen aan landen zoals Duitsland, Oostenrijk, Zwitserland en Nederland. Daar zijn de rijpadkosten, de kosten die operatoren betalen voor het gebruik van het spoor, drastisch naar beneden gehaald.

"We moeten alle Belgen overtuigen om meer te sporen en te fietsen voor onze planeet, maar laten we ook bedrijven een klimaatvriendelijker transportmodel aanbieden. Het kan en het kan relatief snel, goedkoop en in het voordeel van iedereen", verklaart Pauwels.

Noah's Trein en zijn kleurrijke dieren blijven de komende weken staan in Schaarbeek Station aan het Trainworld museum en zijn er nog drie weekends van 9 tot 18 uur te bezoeken op 23 en 24 februari, 2 en 3 maart en 9 en 10 maart.



BRUZZ:

Gezien: klimaatrein aangekomen in Schaarbeek

20 February

Na een tocht van meer dan twee maanden is de klimaatrein Noahs Train in het station van Schaarbeek aangekomen. De trein vertrok op 14 december vanuit het Poolse Katowice richting Brussel.

Noahs Train is een initiatief van Rail Freight Forward, een coalitie van Europese spoorvrachtoperatoren en -verenigingen die de negatieve impact van het vrachtvervoer op onze planeet drastisch willen verminderen.

Het initiatief voor de klimaatrein werd in december vorig jaar genomen tijdens de klimaatop in het Poolse Katowice. Daar vertrok de trein op 14 december richting Brussel, via Wenen, Berlijn en Parijs.

In die steden kregen lokale straatkunstenaars telkens de kans om de containers van de trein te beschilderen. De kunstenaars haalden daarvoor inspiratie bij het verhaal van de Ark van Noach.



HLN: Klimaatrein aangekomen in Schaarbeek

20 February

De Klimaatrein, 's werelds langste mobiele straatkunstwerk, is aangekomen in het station van Schaarbeek.

Twee maanden geleden - op 14 december - vertrok de 'trein van Noach' in het Poolse Katowice. De trein is een initiatief van Rail Freight Forward, een coalitie van Europese spoorvrachtoperatoren en -verenigingen die de negatieve impact van het vrachtvervoer op onze planeet drastisch willen verminderen. De trein zag het licht op de klimaatconferentie in Katowice. Van daaruit reisde de klimaatrein door naar Wenen, Berlijn, en Parijs, waar het rijdende kunstwerk aangevuld werd met telkens twee containers die beschilderd werden door lokale straatkunstenaars. De inspiratie voor de kunstenaars is natuurlijk de Ark van Noach, mogelijk het oudste verhaal over milieuactivisme.

Goederenvervoer meer op spoor

De coalitie wil het goederenvervoer per spoor van 18 procent nu naar 30 procent verhogen tegen 2030, omdat dit economisch gezien de beste oplossing voor Europese groei is. Tegen 2030 zal het globale goederenvervoer bovendien met 30 procent stijgen. Het goederenvervoer op het spoor stoot negen keer minder CO2 uit en daarom vestigt Rail Freight Forward er de aandacht op dat een verschuiving een cruciale stap is voor het behalen van de klimaatdoelstellingen van het akkoord van Parijs.

'Noahs Train' zal na aankomst nog drie weekends te zien zijn in het station van Schaarbeek op 23-24 februari, 2-3 maart en 9-10 maart, telkens van 9 tot 18 uur.



VRT NWS:

Noah's Train : Langste mobiele kunstwerk voor het klimaat

20 February

Video :

<https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2019/02/18/het-kunstwerk-noahs-train-onderweg-naar-brussel/>

Noah's Train, het langste mobiele kunstwerk ooit, is aangekomen in het station van Schaarbeek, in Brussel. De goederentrein vertrok op 14 december 2018 vanuit Katowice, Polen en reed gedurende drie maanden door Europa om de negatieve impact van vrachtvervoer op het klimaat aan te kaarten. Bij elke halte groeide de klimaattrein met twee beschilderde containers.

Noah's Train is een project van de Rail Freight Forward-coalitie. Dat is een samenwerking tussen Europese bedrijven en federaties die vrachtvervoer via het spoor organiseren. Ze willen samen de negatieve impact van het vrachtvervoer op het klimaat aanpakken.

Met 275 miljoen ton CO₂-emissies per jaar, is het vrachtvervoer verantwoordelijk voor een derde van de totale vervoeremissies, inclusief personenvervoer.

30 tegen 2030

De deelnemende bedrijven en federaties willen tegen 2030 tot 30% van het goederentransport, niet meer via de weg, maar via het spoor laten verlopen. Het goederentransport via het spoor stoot namelijk tot negen keer minder CO₂ uit in vergelijking tot het vrachtvervoer via de weg. Nu gebeurt zo'n 18% van het goederentransport via het spoor.

De overstap van de weg- naar spoorvervoer is een belangrijke stap voor de transportsector om de klimaatdoelen te bereiken zoals voorzien in het klimaatakkoord van Parijs.

De Rail Freight Forward-coalitie roept beleidsmakers, klanten en andere belanghebbenden op om samen deze doelstelling te realiseren. Er moet werk gemaakt worden van een betere spoorweginfrastructuur en een betere regelgeving. Ook taksen, administratieve kosten en kosten om toegang te krijgen tot de infrastructuur moeten voor goederentreinen en vrachtwagens gelijkgeschakeld worden.

Om hun klimaatengagement te bekrachtigen kozen de leden van de Rail Freight Forward-coalitie Poolse stad Katowice niet per toeval uit voor de officiële lancering van Noah's Train. Katowice was van 3 tot 14 december het toneel voor de jaarlijkse internationale klimaattop.

Een kunstwerk op wielen

Op 14 december 2018 vertrok Noah's Train in Katowice, Polen om vervolgens via Wenen (14/01), Berlijn (24/01) en Parijs (5/02) naar Brussel (20/02) te reizen. In elke stad werden er twee containers toegevoegd en door bekende lokale straatkunstenaars beschilderd met kleurrijke dieren en figuren. De oorspronkelijke groene goederentrein is tijdens zijn reis getransformeerd tot een kleurrijk streetart project. Noah's Train is 167 meter lang en zo het langste mobiele kunstwerk ter wereld.

De trein is geïnspireerd op het bijbelse verhaal van de Ark van Noah. "Hij was de eerste klimaatactivist ter wereld. Hij heeft destijds alle dieren gered via een boot, toen er zware overstromingen waren", zegt Geert Pauwels, CEO van Lineas, een bedrijf dat goederenvervoer via het spoor organiseert. "Wij willen de dieren nu redden via een goederentrein."

De beschilderde trein is nog drie weekends te bezichtigen in Train World in Schaarbeek.

Spoor Pro: Lineas pleit voor 'spoorvriendelijker' beleid van Belgische overheid

20 February

By Yvonne Ton

Topman Geert Pauwels van de Belgische spoorwegmaatschappij Lineas doet een beroep op de overheid in zijn land. Die zou een verdere verschuiving naar het spoor aantrekkelijker moeten maken ten gunste van het klimaat. Zijn pleidooi sluit aan bij het bij het doel van de Europese koepelorganisatie Rail Freight Forward, waar Lineas bij is aangesloten, om het vrachtvervoer duurzamer te maken.

Concreet wil de coalitie de vrachtvolumes van het spoor in Europa verdubbelen van een aandeel van 18 naar 30 procent in 2030. Daarmee moet de uitstoot van schadelijke stoffen, zoals CO₂, fors teruggebracht worden. Gezien de verwachte groei van het Europese vrachtverkeer neemt de luchtvervuiling volgens Pauwels alleen maar toe zonder ingrijpende maatregelen en worden de klimaatdoelstellingen nooit gehaald. Hij ziet maar één oplossing. "We moeten dringend een omschakeling naar het spoor maken."

Noah's Trein

Aanleiding voor de oproep van Pauwels was de aankomst van Noah's Trein woensdag in Brussel. De goederentrein, beschilderd met dierenfiguren, is sinds de VN-klimaatconferentie in het Poolse Katowice in december 2018 bezig met een rondreis door Europa om op een creatieve manier aandacht te vragen voor vrachtvervoer per spoor. De beelden zijn geïnspireerd op het bijbelse verhaal van Noach, die dankzij zijn zelfgebouwde ark met zijn familie en heel veel dieren een zondvloed overleefde. Eerder deed de trein ook Berlijn en Parijs aan.

Pauwels vraagt de Belgische overheid om op drie niveaus actie te ondernemen. Om te beginnen moet de infrastructuur verbeterd worden. Spoorbeheerder Infrabel moeten daarvoor de middelen en mogelijkheden krijgen. "We moeten het rijden van een trein door België of Europa even makkelijk maken als het rijden van een vrachtwagen."

Overslagkosten vergoeden

Verder moet het voor bedrijven goedkoper en makkelijker worden om te kiezen voor vervoer per spoor. Pauwels zou graag zien dat de overheid de overslagkosten van vrachtwagen naar trein vergoedt, evenals de kosten voor de 'first' en 'last mile'. Daarnaast zou de Belgische overheid een voorbeeld kunnen nemen aan landen als Nederland, Duitsland, Zwitserland en Oostenrijk vanwege de verlaging van de gebruiksvergoeding. "In Duitsland halveerden ze recent deze kosten en dit heeft een rechtstreeks effect op de competitiviteit van het spoor."



**Metro: Rijdend kunstwerk Noah's Trein komt met duidelijke
klimaatboodschap aan in Brussel**

20 February

Het langst rijdende en transformerende kunstwerk ter wereld, Noah's Trein, is vandaag omstreeks 11 uur aangekomen op zijn eindbestemming Schaarbeek Station in Brussel. De trein die vorig jaar in december vertrok op de COP 24 klimaatconferentie in Katowice, Polen, staat symbool voor een duidelijke boodschap: het goederenvervoer over het spoor moet tegen 2030 verdubbelen om de klimaatimpact van het goederentransport drastisch te verminderen. Noah's Trein reisde vanuit Katowice door naar Wenen, Berlijn, Parijs en Brussel. In elke van deze steden werd het rijdende kunstwerk aangevuld met twee containers die beschilderd werden door lokale straatkunstenaars.

De Trein van Noach is een initiatief van Rail Freight Forward, een coalitie van Europese spoorvrachtoperatoren en -verenigingen die de negatieve impact van het vrachtvervoer op onze planeet drastisch willen verminderen. De boodschap achter het kleurrijke tafereel is wel bittere ernst. Er moet een modal shift komen van het wegtransport naar het spoor om de voetafdruk drastisch te verminderen en de groei van de vervuilende vrachtwagens tegen te gaan. Het spoor verbruikt namelijk gemiddeld zes keer minder energie dan het wegtransport en stoot negen keer minder CO₂ uit, wat leidt tot acht keer minder luchtvervuiling.

Supply Chain Monitor

Átfogó • Irányadó • Objektív

Supply Chain Monitor:

Az éghajlatnagykövet-vonat

20 February

Január 14-én Bécsbe érkezett Noé vonata, amely a környezetbarát áru fuvarozás fontosságát hirdette európai körútjának állomásain.

Január 14-én Bécsbe érkezett a Noah's Train, azaz Noé vonata, amely a katowicei világklíma-konferencia helyszínéről indulva a környezetbarát áru fuvarozás fontosságát hirdeti európai körútjának állomásain. A környezetvédelem és Noé bárkájának ősi története által inspirált, állatmotívumokkal díszített konténervonatot Alexander van der Bellen osztrák államfő, Norbert Hofer közlekedési, innovációs és technológia miniszter és Andreas Matthä, az Osztrák Szövetségi Vasutak (ÖBB) elnöke fogadta ünnepélyes keretek között. A figyelemfelkeltő kampányt a Rail Freight Forward (RFF) – számos európai vasúti áru fuvarozó vállalat és érdekképviselő szövetsége – kezdeményezte.

Környezetbarát áru fuvarozással a szebb jövőért

Az RFF célja, hogy felhívja a figyelmet egész Európában arra, hogy a vasúti áru fuvarozás fontos tényező lehet az éghajlatváltozás által okozott problémák megoldásában. A közlekedés a környezetbe juttatott szén-dioxid-kibocsátással jelentős szerepet játszik az üvegházhatás előidézésben. Az áru fuvarozás áttérése közútról vasútra a leggyorsabb és leghatékonyabb módja a szén-dioxid-kibocsátás és a környezetterhelés csökkentésének. A Rail Freight Forward szövetség arra törekszik, hogy a vasút részesedését az európai áru fuvarozásban 2030-ig 30%-ra növelje.

– Az éghajlatváltozás a társadalmunkat, a gazdaságunkat és a gyermekeink jövőjét is veszélyezteti. Most kell tennünk annak érdekében, hogy az áru fuvarozás lehető legnagyobb részét a közútról átirányítsuk a sínekre! Ehhez azonban még szükség van a vasút és a közút közötti versenyfeltételek kiegyenlítésére, beleértve például a vontatási áram adójának kedvezményessé tételét, és Európa-szerte egyértelmű útdíjak bevezetését a teherautóforgalomban – hangsúlyozta Andreas Matthä, az ÖBB CEO-ja az esemény alkalmából.

30% forgalomnövekedés 2030-ig

Norbert Hofer szövetségi miniszter az eseményen hangsúlyozta, hogy a közlekedés átalakítása a leghatékonyabb módja annak, hogy csökkentsük a szén-dioxid-kibocsátást. Európában 2030-ig a közlekedési piac 30%-os növekedése várható.

– Mindent meg kell tennünk annak érdekében, hogy ez a változás elsősorban a síneken történjen. Ennek során Európában Ausztria – az infrastruktúrafejlesztési befektetések és a közlekedéspolitikai intézkedések által – többszörösen vezető szerepet tölt be. Itt a vasút jelenleg 30%-os részesedéssel rendelkezik az áru fuvarozás területén – mondta Andreas Matthä.

Az eseményen elhangzott, hogy a vasúti szállítás körülbelül 85-ször biztonságosabb a közúti fuvarozásnál. Egy teherautó miatt 21-szer több szén-dioxid kerül a környezetbe, mintha ugyanezt az árut vasúton juttatnánk el célállomására. A teherautóforgalom következtében mindannyian mintegy 120 órát állunk évente dugóban. Noé vonatának következő állomásai voltak: Berlin (január 24.), Párizs (február 5.) és Brüsszel (február 20.). Ahogy Bécsben, a további három városban is népszerű street art művészek varázsolták a vonatot a világ leghosszabb mozgó műalkotásává – a zöld mobilitás szimbólumaként.



Het Nieuwsblad:

Antwerpse street-artists maken langste mobiele kunstwerk ter wereld

19 February

'Noahs Train' arriveert woensdag in Brussel

Antwerpse street-artists maken langste mobiele kunstwerk ter wereld

ANTWERPEN

SMOK, of Bart Boudewijns, en Rise One, alias Yvon Tordeir, leggen de laatste hand aan hun werk voor 'Noahs Train'. De twee Antwerpse graffiti-artisten werden uitgekoken als enige twee Belgische kunstenaars om mee te werken aan de internationale klimaatrein die goederenverkeer via het spoor promoot.

REBECCA VAN REMOORTERS

SMOK werkt de details van zijn orang-otan en tijger af op een grote container ergens in een onbekende treinstelplaats wanneer we hem opbellen. Waar hij werkt, mag hij niet vertellen uit vrees van de organisatie dat de werken overschilderd of beklad zouden worden.

Barts dieren worden naast de octopus en krokodil van Antwerps collega Rise One aan Noahs Train bevestigd, tussen de flamingo's, kikkers, zebra's en giraffen van kunstenaars uit Oostenrijk, Duitsland en Parijs. Noahs Train is een rijdend statement, geïnspireerd op het oudste verhaal over milieu-activisme. De trein symboliseert hoe vrachtvervoer per spoor onze planeet kan helpen redden. Het kunstwerk komt er op initiatief van Rail Freight Forward, een coalitie van Europese spoorvrachtoperatoren en -verenigingen die de negatieve impact van het vrachtvervoer op onze planeet drastisch willen verminderen. De coalitie wil het goederenvervoer per spoor van 18% nu naar 30% verhogen tegen 2030 omdat die vorm



De Antwerpse graffitikunstenaar SMOK aan het werk aan 'Noahs Train', het langste mobiele kunstwerk ter wereld.

van transport negen keer minder CO₂ uitstoot dan goederenvervoer op de weg en op die manier ook mobiliteitsproblemen oplost. Noahs Train moet die boodschap verspreiden met hulp van spectaculaire street-artwerken. De trein zag het licht in december vorig jaar op de COP 24, de klimaatconferentie in het Poolse Katowice en reisde daaruit al naar Wenen, Berlijn, Parijs en woensdag Brussel.

Eens niet illegaal

"In elke stad werden twee nieuwe wagons met werken van lokale artiesten aan de trein gekoppeld. Rise One

en ik zorgen voor de twee wagons van ons land", zegt Bart Boudewijns, die werkt onder de naam SMOK. "In eerste instantie is het leuk

BART BOUDEWIJNS

GRAFFITIKUNSTENAAR

"Normaal is dat illegaal en nu worden we betaald om iets te maken op een trein"

dat dat is interessanter voor ons dan een werk maken op een muur. Ik hoorde al dat Noahs Train in de toekomst waarschijnlijk een

vervolg krijgt en dat er nog meer wagons worden gemaakt in meer steden. Alle artiesten kregen de opdracht om dieren te maken

in het thema van de ark van Noah: een cliché-verhaal op zich, maar wel mooi om iets mee te doen. Ik sta ook volledig achter de boodschap

van Noahs Train. Ik maak vaak werken met dieren en die dragen altijd de boodschap mee dat we meer voor het klimaat moeten doen".

zegt Bart.

Collega Yvon Tordeir of Rise One maakte een krokodil en een octopus. De rest van de werken zag hij nog niet. "Dat wordt woensdag een spectaculair zicht voor mij wanneer de trein arriveert. Er werkten een paar straffe artiesten mee zoals Riot 1394 uit Berlijn. Leuk dat mijn werk op dezelfde trein staat als al die andere artiesten."

Noahs Train zal meer dan 170 meter lang zijn bij aankomst in Brussel. Het weekend van 23 februari, 2 maart en 9 maart is de trein te bezichtigen van 9 tot 18u in het station van Schaarbeek. [1/18]

GAZET VAN ANTWERPEN

GVA

Gazet van Antwerpen:

19 February

Antwerpse street-artists maken langste mobiele kunstwerk ter wereld

'Noahs Train' arriveert woensdag in Brussel

Antwerpse street-artists maken langste mobiele kunstwerk ter wereld

SMOK, of Bart Boudewijns, en Rise One, alias Yvon Tordoir, leggen de laatste hand aan hun werk voor 'Noahs Train'. De twee Antwerpse graffitiartiesten werden uitgekozen als enige twee Belgische kunstenaars om mee te werken aan de internationale klimaatrein die goederenverkeer via het spoor promoot.

SMOK werkt de details van zijn orang-oetan en tijger af op een grote container ergens in een onbekende treinstelplaats wanneer we hem opbellen. Waar hij werkt mag hij niet vertellen uit vrees van de organisatie dat de werken overschilderd of beklad zouden worden.

Barts dieren worden naast de octopus en krokodil van Antwerps collega Rise One aan Noahs Train bevestigd, tussen de flamingo's, kikkers, zebra's en giraffen van kunstenaars uit Oostenrijk, Duitsland en Parijs. Noahs Train is een rijdend statement, geïnspireerd op het oudste verhaal over milieu-activisme. De trein symboliseert hoe vrachtovervoer per spoor onze planeet kan helpen redden. Het

kunstwerk komt er op initiatief van Rail Freight Forward, een coalitie van Europese spoorvrachtovervoerders en -verenigingen die de negatieve impact van het vrachtovervoer op onze planeet drastisch willen verminderen. De coalitie wil het goederenvervoer per spoor van 18% nu naar 30% verhogen tegen 2030 omdat die vorm van transport negen keer minder CO₂ uitstoot dan goederenvervoer op de weg en op die manier ook mobiliteitsproblemen oplost. Noahs Train moet die boodschap verspreiden met hulp van spectaculaire street-artwerken. De trein zag het licht in december vorig jaar op de COP 24, de klimaatconferentie in het Poolse Katowice en reisde van daaruit al naar Wenen, Berlijn, Parijs en woensdag naar Brussel.

Eens niét illegaal

"In elke stad werden twee nieuwe wagons met werken van lokale artiesten aan de trein gekoppeld. Rise One en ik zorgen voor de twee wagons van ons land", zegt Bart Boudewijns, die werkt onder de naam SMOK. "In eerste instan-



De Antwerpse graffiti kunstenaar SMOK aan het werk aan 'Noahs Train', het langste mobiele kunstwerk ter wereld. FOTO MIA LUYGENS

tie is het leuk om op een trein te werken. Normaal is dat illegaal en nu worden we betaald om iets te maken op een trein. De trein rijdt ook verder, dus dat is interessanter voor ons dan een werk maken op een muur. Ik hoorde al dat Noahs Train in de toekomst waarschijnlijk een vervolg krijgt en dat er nog meer wagons worden gemaakt in meer steden. Alle artiesten kregen de opdracht om dieren te maken in het thema van de ark

van Noah: een cliché-verhaal op zich, maar wel mooi om iets mee te doen. Ik sta ook volledig achter de boodschap van Noahs Train. Ik maak vaak werken met dieren en die werken dragen altijd de boodschap mee dat we meer voor het klimaat moeten doen", zegt Bart.

Collega Yvon Tordoir of Rise One maakte een krokodil en een octopus. De rest van de werken zag hij nog niet. "Dat wordt woensdag een spectaculair zicht voor mij

wanneer de trein arriveert. Er werkten een paar straffe artiesten mee, zoals Riot 1394 uit Berlijn. Leuk dat mijn werk op dezelfde trein staat als al die andere artiesten."

Noahs Train zal meer dan 170 meter lang zijn bij aankomst in Brussel. Het weekend van 23 februari, 2 maart en 9 maart is de trein te bezichtigen van 9 tot 18u in het station van Schaarbeek. **(vrv)**

FLANDERTODAY

FlandersToday: World's longest artwork to arrive in Brussels on Wednesday

18 February

The world's longest mobile artwork" will arrive in Brussels on Wednesday as part of a campaign to promote the environmental benefits of rail freight transport. After its inauguration in Katowice during the UN climate change conference, Noah's Train travelled to Vienna, Berlin, Paris and is now on its way to Brussels.

The name of the train is inspired, say the organisers, by the world's oldest tale of environmental activism. In each city, well-known street artists will paint two of the rail cars. In the case of Brussels, that will be Antwerp artists Smok and Rise One.

The theme of each urban artwork must be climate change, the future, life or sustainability, arguably a broad spectrum. It is up to each artist to interpret and give expression to the theme.

The train is a symbol for Rail Freight Forward's vision to make freight transport more sustainable and climate friendly. [RFF is a coalition](#) of European rail freight companies that are committed to drastically reducing the negative impact of freight transport on the environment.

NINE TIMES LESS CO2

"Train users protect the environment in both passenger and freight transport," said Deutsche Bahn's Alexander Doll. "Through our cargo operations alone, we save some five million tonnes of CO2 emissions annually. This is just about the amount of CO2 that the cities of Aachen and Kassel produce together in a year."

The coalition would like to see the use of rail freight increase from 18% to 30% by 2030. With rail freight emitting nine times less CO2 than road freight, according to the organisation, the shift from road to rail would be a crucial step in helping the transport industry reach its climate targets as defined in the Paris Agreement.

Platform three at Schaerbeek train station, one of the very first train stations in continental Europe, will be the scene for the train's arrival on 20 February. Visitors can see the train on 23-24 February, 2-3 March and 9-10 March from 9.00 to 18.00.

After that, the train will continue to travel across Europe, in the fleets of their respective rail freight companies. That way, they will continue to draw attention to the cause.

Other rail freight companies are being invited to join the coalition and will each add two more painted rail cars to the fleet. By the end of the year, the containers will be reassembled again as a longer version of Noah's Train for the next climate conference.



Vivreici.be:

Le train de Noé, plus longue œuvre de street art mobile au monde, arrive à Bruxelles

18 February

By Dominique Dussein

Il est parti en décembre dernier de Katowice, en Pologne, à l'occasion de la Conférence sur le changement climatique.

Le "Noah's Train" ou train de Noé. Une opération mi-artistique, mi-commerciale puisqu'elle est organisée par une coalition européenne de sociétés actives dans le fret ferroviaire.

Œuvre d'art mobile la plus longue du monde

Le "Noah's train" se veut la plus longue œuvre de street art mobile au monde. Il est composé de 10 wagons et long de 167 mètres. Parti de Katowice, le convoi est passé par Vienne, Berlin et Paris avant de terminer son voyage à Bruxelles, en gare de Schaerbeek. A chaque étape, des artistes locaux ont décoré deux wagons. Les deux derniers sont donc confiés à des artistes belges.

Ce sont deux anversoïses qui ont été choisis pour décorer les deux containers belges. Ils ont commencé leur travail jeudi et l'achèvent pour le moment à Anvers. Comme pour les autres wagons, le thème est celui des animaux menacés. Tout sera terminé pour mercredi, jour où le "Noah's Train" fera son entrée à Bruxelles.



HLN: Rijdend kunstwerk 'Noah's Train' bijna in Brussel

18 February

Het langste rijdende en transformerende kunstwerk ter wereld, Noah's Train, is bijna op zijn eindbestemming: Schaarbeek Station in Brussel. Daar komt de klimaatrein, die op 14 december in Katowice vertrok, op 20 februari aan.

De Trein van Noach is een initiatief van Rail Freight Forward, een coalitie van Europese spoorvrachtoperatoren en -verenigingen die de negatieve impact van het vrachtvervoer op onze planeet drastisch willen verminderen. De coalitie wil het goederenvervoer per spoor van 18 procent nu naar 30 procent verhogen tegen 2030, omdat dit macro-economisch gezien de beste oplossing voor Europese groei is.

Tegen 2030 zal het globale goederenvervoer bovendien met 30 procent stijgen. Het goederenvervoer op het spoor stoot negen keer minder CO2 uit en daarom vestigt Rail Freight Forward er de aandacht op dat een modaliteitsverschuiving een cruciale stap is voor het behalen van de klimaatdoelen van het akkoord van Parijs.

Het transformerende kunstwerk zag het licht op de COP 24, de klimaatconferentie in het Poolse Katowice. Van daaruit reisde de klimaatrein door naar Wenen, Berlijn, Parijs en weldra dus Brussel, het eindstation. In elke van deze steden werd het rijdende kunstwerk aangevuld met twee containers die beschilderd werden door lokale straatkunstenaars. De inspiratie voor de kunstenaars is natuurlijk de Ark van Noach, mogelijk het oudste verhaal over milieuactivisme.

Noah's Train zal na aankomst nog drie weekends te zien zijn in het station van Schaarbeek op 23-24 februari, 2-3 maart en 9-10 maart, telkens van 9 tot 18 uur.

Knack

Knack:

Rijdend kunstwerk "Noahs Train" bijna in Brussel

18 February

Het langste rijdende en transformerende kunstwerk ter wereld, Noahs Train, is bijna op zijn eindbestemming: Schaarbeek Station in Brussel. Daar komt de klimaatrein, die op 14 december in Katowice vertrok, op 20 februari aan.

De Trein van Noach is een initiatief van Rail Freight Forward, een coalitie van Europese spoorvrachtoperatoren en -verenigingen die de negatieve impact van het vrachtvervoer op onze planeet drastisch willen verminderen. De coalitie wil het goederenvervoer per spoor van 18 procent nu naar 30 procent verhogen tegen 2030, omdat dit macro-economisch gezien de beste oplossing voor Europese groei is. Tegen 2030 zal het globale goederenvervoer bovendien met 30 procent stijgen. Het goederenvervoer op het spoor stoot negen keer minder CO2 uit en daarom vestigt Rail Freight Forward er de aandacht op dat een modal shift een cruciale stap is voor het behalen van de klimaatdoelen van het akkoord van Parijs. Het transformerende kunstwerk zag het licht op de COP 24, de klimaatconferentie in het Poolse Katowice. Van daaruit reisde de klimaatrein door naar Wenen, Berlijn, Parijs en weldra dus Brussel, het eindstation. In elke van deze steden werd het rijdende kunstwerk aangevuld met twee containers die beschilderd werden door lokale straatkunstenaars. De inspiratie voor de kunstenaars is natuurlijk de Ark van Noach, mogelijk het oudste verhaal over milieuactivisme. Noahs Train zal na aankomst nog drie weekends te zien zijn in het station van Schaarbeek op 23-24 februari, 2-3 maart en 9-10 maart, telkens van 9 tot 18 uur.



BRUZZ:

Klimaatrein 'Noah's Train' bijna in Schaarbeek

18 February

Het langste rijdende en transformerende kunstwerk ter wereld, Noahs Train, is bijna op zijn eindbestemming in Schaarbeek Station. Daar komt de klimaatrein, die op 14 december 2018 in het Poolse Katowice vertrok, op 20 februari aan.

De Trein van Noach is een initiatief van Rail Freight Forward, een coalitie van Europese spoorvrachtoperatoren en -verenigingen die de negatieve impact van het vrachtvervoer op onze planeet drastisch willen verminderen.

De coalitie wil het goederenvervoer per spoor van 18 procent nu naar 30 procent verhogen tegen 2030, omdat dit macro-economisch gezien de beste oplossing voor Europese groei is.

Minder uitstoot

Tegen 2030 zal het globale goederenvervoer bovendien met 30 procent stijgen. Het goederenvervoer op het spoor stoot negen keer minder CO2 uit en daarom vestigt Rail Freight Forward er de aandacht op dat een modal shift een cruciale stap is voor het behalen van de klimaatdoelen van het akkoord van Parijs.

Het transformerende kunstwerk zag het licht op de COP 24, de klimaatconferentie in het Poolse Katowice. Van daaruit reisde de klimaatrein door naar Wenen, Berlijn, Parijs en weldra bereikt Noahs Train de eindbestemming Brussel.

Lokale straatkunstenaars

In elke van deze steden werd het rijdende kunstwerk aangevuld met twee containers die beschilderd werden door lokale straatkunstenaars. De inspiratie voor de kunstenaars is natuurlijk de Ark van Noach, mogelijk het oudste verhaal over milieuactivisme.

Noahs Train zal na aankomst nog drie weekends te zien zijn in het station van Schaarbeek op 23-24 februari, 2-3 maart en 9-10 maart, telkens van 9 tot 18 uur.



Metro: Rijdend kunstwerk “Noah’s Trein” bijna in Brussel

18 February

Het langste rijdende en transformerende kunstwerk ter wereld, Noahs Train, is bijna op zijn eindbestemming: Schaarbeek Station in Brussel. Daar komt de klimaatrein, die op 14 december in Katowice vertrok, op 20 februari aan. De Trein van Noach is een initiatief van Rail Freight Forward, een coalitie van Europese spoorvrachtoperatoren en -verenigingen die de negatieve impact van het vrachtvervoer op onze planeet drastisch willen verminderen. De coalitie wil het goederenvervoer per spoor van 18 procent nu naar 30 procent verhogen tegen 2030, omdat dit macro-economisch gezien de beste oplossing voor Europese groei is.

Tegen 2030 zal het globale goederenvervoer bovendien met 30 procent stijgen. Het goederenvervoer op het spoor stoot negen keer minder CO2 uit en daarom vestigt Rail Freight Forward er de aandacht op dat een modal shift een cruciale stap is voor het behalen van de klimaatdoelen van het akkoord van Parijs.

Het transformerende kunstwerk zag het licht op de COP 24, de klimaatconferentie in het Poolse Katowice. Van daaruit reisde de klimaatrein door naar Wenen, Berlijn, Parijs en weldra dus Brussel, het eindstation. In elke van deze steden werd het rijdende kunstwerk aangevuld met twee containers die beschilderd werden door lokale straatkunstenaars. De inspiratie voor de kunstenaars is natuurlijk de Ark van Noach, mogelijk het oudste verhaal over milieuactivisme.

Noahs Train zal na aankomst nog drie weekends te zien zijn in het station van Schaarbeek op 23-24 februari, 2-3 maart en 9-10 maart, telkens van 9 tot 18 uur.

L'antenne: Rail Freight Forward : le Train de Noé escale à Paris

15 February

By Érick Demangeon

Le Train de Noé était à Paris le 5 février, après des escales à Vienne puis Berlin. Ce démonstrateur dévoilé à la COP 24 à Katowice a été reçu par la ministre des Transports Élisabeth Borne. Pour son initiateur Rail Freight Forward, le rail pourrait doubler sa part modale en Europe sous réserve de réunir plusieurs conditions.

Avec pour membres des entreprises, fédérations et opérateurs du fret et du combiné ferroviaire, Rail Freight Forward mène campagne en faveur du report modal. Point d'orgue de celle-ci, le Train de Noé ("L'Antenne" du 15/01). Dans chacune des capitales européennes desservies, ce convoi est décoré par des artistes de rue.

Ce groupement a rédigé un livre blanc autour des enjeux du mode et de la lutte contre le climat, comme l'ont rappelé Sylvie Charles de SNCF Logistics et Pascal Sainson d'Europorte et membre de l'Association française du rail (AFRA).

Les adhérents de Rail Freight Forward y confirment la possibilité de réduire les émissions de CO2 de 290 millions de tonnes au cours dix prochaines années et d'augmenter la part du rail en Europe de 18 à 30 % d'ici 2030. En France, l'objectif serait de passer de "10 à 20 %", précise Sylvie Charles. En monétisant les effets externes de la route, ce transfert modal représenterait "un gain de 100 milliards d'euros".

Demandes et promesses

Pour atteindre cette ambition, Rail Freight Forward invite les gestionnaires d'infrastructures "à faciliter et à simplifier les trajets transfrontaliers, à supprimer les goulets d'étranglement et à mieux coordonner les plages de travaux", énumère Pascal Sainson.

Aux autorités et aux régulateurs publics, il demande "une harmonisation des taxes, des coûts administratifs et des accès aux infrastructures entre le fer et la route ainsi qu'une meilleure prise en compte des coûts externes de cette dernière". De leur côté, les entreprises de fret ferroviaire s'engagent à travailler ensemble pour transformer et moderniser le secteur en stimulant l'efficacité et la normalisation, la rentabilité et la qualité de leurs services.

Le ministère s'est engagé

En France, plusieurs mesures prises en 2018 et rappelées par la ministre des Transports Élisabeth Borne vont dans ce sens. Elles englobent la reprise de la dette de SNCF Réseau à hauteur de 35 milliards d'euros et un plan d'investissement dans l'infrastructure ferrée de 3,6 milliards d'euros par an pendant dix ans. Parmi les actions citées figurent l'achèvement de la liaison fret Serqueux-Gisors, prévu mi-2020, et l'amélioration de la desserte ferroviaire des terminaux du port de Marseille-Fos. Les pouvoirs publics se sont aussi engagés à stabiliser les hausses des prix des péages au niveau de l'inflation et à maintenir la compensation fret à hauteur de 90 millions d'euros par an. Pendant cinq ans, 30 millions seront en outre alloués chaque

année aux voies capillaires (10 millions) et de service (20 millions), tandis que le combiné pourra compter sur une "aide à la pince" abondée d'un budget de 27 millions d'euros par an.

Stratégie "Nouvel R" de SNCF Réseau

Ces mesures, qui restent à confirmer pour partie dans la future loi d'orientation des mobilités (LOM), s'accompagnent d'une réforme de Fret SNCF actuellement sur la table des autorités européennes. Ces dernières ont, par ailleurs, autorisé la France à aider financièrement la création et la rénovation de ses installations terminales embranchées (ITE). Par le biais de sa stratégie "Nouvel R", SNCF Réseau prévoit de son côté d'attribuer des sillons fret dédiés, d'arbitrer en faveur des trains marchandises lors de travaux et de coordonner ses actions avec les autres gestionnaires d'infrastructures autour des gabarits.

Après Paris, le Train de Noé est attendu le 20 février à Bruxelles, son ultime escale pour le moment.



Schaerbeek 1030:

Le train de Noé arrive à Schaerbeek

13 February

Parti de Katowice, en Pologne, le train de Noé a sillonné toute l'Europe via Vienne, Berlin, Paris et arrivera à sa destination finale, Schaerbeek, le 20 février prochain.

Des artistes de chaque ville ont peint sur les containers du train des espèces menacées par le changement climatique, en référence à l'Arche de Noé.

Le périple du train de Noé est destiné à médiatiser la campagne en faveur du fret ferroviaire lancée par plusieurs entreprises ferroviaires européennes. Leur ambition est de faire passer de 18% à 30% la part du rail dans le transport local de marchandises d'ici 2030. Et ainsi éviter l'émission de près de 300 millions de tonnes de CO2 lors de la prochaine décennie.

Le Train de Noé sera visible trois week-ends, les **23-24 février**, **2-3 mars** et **9-10 mars**, de 9h à 18h en gare de Schaerbeek.

L'antenne: Rail Freight Forward : le Train de Noé escale à Paris

13 February

By Érick Demangeon

Le Train de Noé était à Paris le 5 février, après des escales à Vienne puis Berlin. Ce démonstrateur dévoilé à la COP 24 à Katowice a été reçu par la ministre des Transports Élisabeth Borne. Pour son initiateur Rail Freight Forward, le rail pourrait doubler sa part modale en Europe sous réserve de réunir plusieurs conditions.

Avec pour membres des entreprises fédérations et opérateurs du fret et du combiné ferroviaire, Rail Freight Forward mène campagne en faveur du report modal. Point d'orgue de celle-ci, le Train de Noé ("L'Antenne" du 15/01). Dans chacune des capitales européennes desservies, ce convoi est décoré par des artistes de rue.

Ce groupement a rédigé un livre blanc autour des enjeux du mode et de la lutte contre le climat, comme l'ont rappelé Sylvie Charles de SNCF Logistics et Pascal Sainson d'Europorte et membre de l'Association française du rail (Afra).

Les adhérents de Rail Freight Forward y confirment la possibilité de réduire les émissions de CO2 de 290 millions de tonnes au cours dix prochaines années et d'augmenter la part du rail en Europe de 18 à 30 % d'ici 2030. En France, l'objectif serait de passer de "10 à 20 %", précise Sylvie Charles. En monétisant les effets externes de la route, ce transfert modal représenterait "un gain de 100 milliards d'euros".

Demandes et promesses

Pour atteindre cette ambition, Rail Freight Forward invite les gestionnaires d'infrastructures "à faciliter et à simplifier les trajets transfrontaliers, à supprimer les goulets d'étranglement et à mieux coordonner les plages de travaux", énumère Pascal Sainson.

Aux autorités et aux régulateurs publics, il demande "une harmonisation des taxes, des coûts administratifs et des accès aux infrastructures entre le fer et la route ainsi qu'une meilleure prise en compte des coûts externes de cette dernière". De leur côté, les entreprises de fret ferroviaire s'engagent à travailler ensemble pour transformer et moderniser le secteur en stimulant l'efficacité et la normalisation, la rentabilité et la qualité de leurs services.

Le ministère s'est engagé

En France, plusieurs mesures prises en 2018 et rappelées par la ministre chargée des Transports, Élisabeth Borne, vont dans ce sens. Elles englobent la reprise de la dette de SNCF Réseau à hauteur de 35 milliards d'euros et un plan d'investissement dans l'infrastructure ferrée de 3,6 milliards d'euros par an pendant dix ans. Parmi les actions citées, figurent l'achèvement de la liaison fret Serqueux-Gisors, prévu mi-2020, et l'amélioration de la desserte ferroviaire des terminaux du port de Marseille-Fos. Les pouvoirs publics se sont aussi engagés à stabiliser les hausses des prix des péages au niveau de l'inflation et à maintenir la compensation fret à hauteur de 90 millions d'euros par an. Pendant cinq ans, 30 millions seront en outre alloués chaque

année aux voies capillaires (10 millions) et de service (20 millions), tandis que le combiné pourra compter sur une "aide à la pince" abondée d'un budget de 27 millions d'euros par an.

Stratégie "Nouvel R" de SNCF Réseau

Ces mesures, qui restent à confirmer pour partie dans la future loi d'orientation des mobilités (LOM), s'accompagnent d'une réforme de Fret SNCF actuellement sur la table des autorités européennes. Ces dernières ont, par ailleurs, autorisé la France à aider financièrement la création et la rénovation de ses installations terminales embranchées (ITE). Par le biais de sa stratégie "Nouvel R", SNCF Réseau prévoit de son côté d'attribuer des sillons fret dédiés, d'arbitrer en faveur des trains marchandises lors de travaux et de coordonner ses actions avec les autres gestionnaires d'infrastructures autour des gabarits.

Après Paris, le Train de Noé est attendu le 20 février à Bruxelles, son ultime escale pour le moment.

Les cinq attentes du GNTC

Par la voix de son président Dominique Denormandie, le Groupement national du transport combiné a précisé le 5 février les actions attendues par les rail-routiers. Au nombre de cinq, elles couvrent "la qualité de service et des sillons, la fin de la taxation au tonnage, la définition d'un plan national de plateformes combinées et la valorisation des tonnes « carbone » évitées par les trajets multimodaux".

La Lettre FERROVIAIRE

La Lettre ferroviaire:

Fret ferroviaire : la profession parle d'une seule voix

12 February

By Laurent Charlier

Fret - Développement

Fret ferroviaire : la profession parle d'une seule voix



L'opinion publique et les pouvoirs publics figurent parmi les cibles de la coalition européenne *Rail Freight Forward*, en termes de communication. « Il est urgent d'agir [...] collectivement », a fait valoir Sylvie Charles, directrice générale du Pôle transports ferroviaire et multimodal de marchandises de SNCF Logistics. « Nous avons besoin d'une réelle volonté politique au delà des discours, nous avons besoin d'actes et [...] de soutien public », a-t-elle ajouté tout en martelant que le rail est la meilleure solution sociétale, environnementale et durable. La ministre des Transports Elisabeth Borne (notre photo) a rappelé les engagements de l'État.

Historiques, alternatifs, publics et privés, les acteurs du transport ferroviaire de marchandises sont tous réunis pour faire entendre la voix du secteur.

À l'occasion de la présentation d'un livre blanc – le manifeste du fret ferroviaire pour le climat – et du lancement d'une œuvre d'art mobile – le train de Noé –, le 14 décembre 2018 en marge de la COP 24, *La lettre ferroviaire* a rapporté les initiatives de la coalition européenne *Rail Freight Forward*, dont l'ambition est de porter la part modale du rail à 30 % d'ici 2030, dans l'édition n°210 du 18 décembre. Il est intéressant d'y revenir à l'occasion de l'étape française du train de Noé, qui s'est dévoilé au public en gare de Paris-Est, du 2 au 5 février 2019. Notons tout d'abord que cette coalition a été rejointe par de nouveaux acteurs, tant entreprises historiques qu'opérateurs alternatifs, lui permettant de renforcer sa légitimité auprès des pouvoirs publics. Parmi les dernières entreprises à avoir rallié la coalition figure notamment le Luxembourgeois CFL cargo. Notons également la

Fret • Développement

Fret ferroviaire en 2030 : une part modale de 30 % en Europe et de 20 % en France

Le doublement du fret ferroviaire est un objectif audacieux. La France entend gagner 11 points en 12 ans, un objectif « atteignable » selon la profession.

Laurent Charlier

Suite de la page 1

remarquable couverture européenne, comprenant aussi bien l'Europe de l'ouest que de l'est et centrale. Aux étapes du train de Noël initialement programmées (Pologne, Autriche, Allemagne, France et Belgique – à venir, le 20 février), pourraient s'ajouter le Luxembourg, la Suisse et l'Italie. En France, l'ensemble de la profession a finalement adhéré à la démarche. Outre le groupe SNCF et ses filiales (Forwardis, Naviland Cargo, Viia et VFLI), on compte la présence des opérateurs DB Cargo (Euro Cargo Rail), Europorte et Lineas, auxquels s'ajoutent l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP), l'Association française du rail (AFRA) et le Groupement national des transports combinés (GNTC). De nombreux membres de ces instances représentatives étaient présents à l'événement parisien co-introduit par Sylvie Charles, directrice générale du Pôle transports ferroviaire et multimodal de marchandises de SNCF Logistics, et Pascal Sainson, président d'Europorte et secrétaire du Conseil d'administration ainsi que président de la Commission fret de l'AFRA. Il s'agit sans aucun doute d'une première illustrant la position commune tenue par la profession en faveur du développement du rail dans un contexte qui lui apparaît favorable. « Il est urgent d'agir [...] collectivement »,



La coalition européenne Rail Freight Forward a publié un livre blanc et annoncé un objectif de doublement de la part modale du rail à l'horizon 2030. L'ambition a été appuyée d'une œuvre d'art mobile baptisée Train de Noël. Le convoi est ici photographié en gare de Paris-Est, le 5 février 2019.

Le départ du train de Noël a notamment été donné par Karima Delli, présidente de la Commission transports au Parlement européen, Elisabeth Borne, ministre des Transports, Sylvie Charles, directrice générale du Pôle transports ferroviaire et multimodal de marchandises de SNCF Logistics, et Pascal Sainson, président d'Europorte et secrétaire du Conseil d'administration ainsi que président de la Commission fret de l'AFRA.

a fait valoir Sylvie Charles. « Nous avons besoin d'une réelle volonté politique au delà des discours, nous avons besoin d'actes et [...] de soutien public », a-t-elle ajouté tout en martelant que le rail est la meilleure solution sociétale, environnementale et durable. Pascal Sainson a en outre mis en évidence l'iniquité de la route et du rail quant aux coûts externes relatifs à l'accès aux infrastructures

notamment. Si l'ambition européenne des membres de la coalition est donc d'atteindre 30 % de part modale en 2030, le « mauvais élève » français vise 20 %, la part modale du ferroviaire étant seulement de 9 % en 2017. Ce doublement est-il réalisable ? Nous avons tous en mémoire le plan Gayssot visant à multiplier par deux les volumes pour réaliser 100 milliards de tonnes-km ou



l'ambition du Grenelle de l'environnement de porter la part modale du fret ferroviaire à 25 %. Bien qu'ambitieux, Pascal Sainson estime que ce doublement est « atteignable ». « Je n'ai pas de doute », affirme-t-il, nonobstant toutefois l'augmentation de la productivité du secteur par plus de numérique, plus de solutions multimodales et par l'amélioration de la qualité des sillons. « [Le projet d'entreprise de SNCF Réseau] Nouvel'R est porteur d'espoir, il faut que cela réussisse et je pense que cela réussira », juge-t-il. Jean Ghedira, directeur général adjoint Clients & Services de SNCF Réseau, a expliqué faire des choix et des arbitrages en faveur du fret notamment en ce qui concerne l'organisation des travaux sur le réseau. Mais, *in fine*, il y a « des choses culturelles à bouger en interne » et pour ce faire, « nous avons besoin de vous ». L'étape parisienne a été clôturée par l'intervention de la ministre des Transports, Elisabeth Borne, qui a rappelé quatre « actions concrètes » issues du pacte ferroviaire :

- la limitation à l'inflation de la hausse des péages,
- le « soutien au report modal » par une aide au transport combiné de 27 millions d'euros par an sur la durée du quinquennat,
- la rénovation de lignes capillaires avec la mobilisation par l'État de 10 millions d'euros par an,
- la remise à niveau de voies de service pour lesquelles le gouvernement a demandé à SNCF Réseau de mobiliser 20 millions d'euros par an pendant trois ans.

Elisabeth Borne a également mis en évidence la prise en compte du fret ferroviaire dans « la programmation des investissements qui sera débattue au Parlement dans quelques semaines dans le cadre de la Loi d'orientation des mobilités [LOM] ». La ministre réaffirme par ailleurs la poursuite du développement des autoroutes ferroviaires vers l'Italie et l'Espagne ainsi que la multiplication des axes aptes à la circulation de trains longs. ■

**Les routiers:****Le fret ferroviaire fait sa comm'**

8 February

En honorant de sa présence le passage du Train de Noé en gare de l'Est, la ministre des Transports, Elisabeth Borne, a voulu encourager le but que s'est fixé la coalition Rail Freight Forward, composé des grands opérateurs de fret ferroviaire européens, qui se mobilisent avec un objectif commun: que la part modale du fret ferroviaire atteigne 30 % en 2030. *« Ce train de Noé, parti de Katowice en Pologne, en route vers la Belgique, le Luxembourg, l'Italie et la Suisse, est une bonne illustration de ce que nous voulons construire ensemble, a affirmé la ministre. Je veux dire combien je crois au fret ferroviaire! Je soutiens quatre mesures visant à lui redonner des couleurs le rendre plus performant : une remise à plat des péages, un soutien au report modal, une remise en état des lignes capillaires du fret et une remise en état des voies de service. Cela implique aussi la nécessité de dégager les accès aux terminaux portuaire »*. Elle est rejointe par les grands décideurs du fret ferroviaire : *« Sans nous, il n'y aura pas de futur dans le transport de marchandises ! »*, affirme Pascal Sainson, le président d'Europorte, qui gère la traction ferroviaire de trains de fret et a rejoint Rail Freight Forward. De son côté, Dominique Denormandie, du GNTC (groupement national des transports combinés), soutient que chaque année, 1 million de poids lourds ne sont plus sur les routes grâce à l'action de sa filière. *« En outre, le transport peut devenir vertueux d'un bout à l'autre avec des camions au gaz »*, précise-t-il, en soulignant les problèmes dont souffre le transport routier en France comme en Europe : pénurie de conducteurs, accidentologie, usure des infrastructures... *« L'avenir du transport combiné est positif, encore faut-il nous en donner les moyens : mise en place de sillons dédiés, annulation de taxation des sillons au tonnage, etc. »*. Quant au président de SNCF Réseau, Jean Ghédira, il affirme tout faire pour rendre le développement du fret ferroviaire possible : *« Pour effectuer les travaux nécessaires, j'arbitre beaucoup en faveur du fret en ce moment. Pour les gabarits, ça va aussi bien avancer dès 2019, et pour les installations, 100 millions d'euros sont investis dans les voies de services et autres »*. Aucun mot cependant sur les difficultés de la SNCF à assurer humainement parlant la prise en charge ponctuelle des trains, tant les conflits sociaux sont fréquents..

**Transporteurs.net:****Le fret ferroviaire fait sa comm'**

8 February

En honorant de sa présence le passage du Train de Noé en gare de l'Est, la ministre des Transports, Elisabeth Borne, a voulu encourager le but que s'est fixé la coalition Rail Freight Forward, composé des grands opérateurs de fret ferroviaire européens, qui se mobilisent avec un objectif commun: que la part modale du fret ferroviaire atteigne 30 % en 2030. « Ce train de Noé, parti de Katowice en Pologne, en route vers la Belgique, le Luxembourg, l'Italie et la Suisse, est une bonne illustration de ce que nous voulons construire ensemble, a affirmé la ministre. Je veux dire combien je crois au fret ferroviaire! Je soutiens quatre mesures visant à lui redonner des couleurs le rendre plus performant : une remise à plat des péages, un soutien au report modal, une remise en état des lignes capillaires du fret et une remise en état des voies de service. Cela implique aussi la nécessité de dégager les accès aux terminaux portuaire ». Elle est rejointe par les grands décideurs du fret ferroviaire : « Sans nous, il n'y aura pas de futur dans le transport de marchandises ! », affirme Pascal Sainson, le président d'Europorte, qui gère la traction ferroviaire de trains de fret et a rejoint Rail Freight Forward. De son côté, Dominique Denormandie, du GNTC (groupement national des transports combinés), soutient que chaque année, 1 million de poids lourds ne sont plus sur les routes grâce à l'action de sa filière. « En outre, le transport peut devenir vertueux d'un bout à l'autre avec des camions au gaz », précise-t-il, en soulignant les problèmes dont souffre le transport routier en France comme en Europe : pénurie de conducteurs, accidentologie, usure des infrastructures... « L'avenir du transport combiné est positif, encore faut-il nous en donner les moyens : mise en place de sillons dédiés, annulation de taxation des sillons au tonnage, etc. ». Quant au président de SNCF Réseau, Jean Ghédira, il affirme tout faire pour rendre le développement du fret ferroviaire possible : « Pour effectuer les travaux nécessaires, j'arbitre beaucoup en faveur du fret en ce moment. Pour les gabarits, ça va aussi bien avancer dès 2019, et pour les installations, 100 millions d'euros sont investis dans les voies de services et autres ». Aucun mot cependant sur les difficultés de la SNCF à assurer humainement parlant la prise en charge ponctuelle des trains, tant les conflits sociaux sont fréquents...



BX1: Climat: le 'Train de Noé' bientôt à Bruxelles

6 February

Le "Train de Noé" a quitté Paris mercredi pour sa destination finale, la gare de Schaerbeek, qu'il atteindra le 20 février. Le convoi climatique et artistique était parti de Katowice, en Pologne, le 14 décembre.

Le Train de Noé est une initiative du Rail Freight Forward, une coalition d'une quinzaine de sociétés ferroviaires de transport de marchandises, parmi lesquelles la Belge Lineas (anciennement B Logistics) désirant limiter sensiblement l'impact négatif du transport de fret sur l'environnement.

Ces entreprises ont l'ambition de faire passer de 18% à 30% la part du rail dans le transport total de marchandises d'ici 2030. Le transport ferroviaire de fret émet neuf fois moins de CO2 que le transport par route.

Le Train de Noé a sillonné toute l'Europe via Vienne, Berlin, Paris et arrivera donc à Bruxelles le 20 février prochain. Dans chaque ville halte, ce train, composé de wagons de toutes les compagnies partenaires, a servi de support à des artistes qui en ont progressivement fait "l'oeuvre d'art mobile la plus longue au monde".

A son arrivée en région bruxelloise, le Train de Noé sera visible trois week-ends, les 23-24 février, 2-3 mars et 9-10 mars, de 9h à 18h en gare de Schaerbeek.



7sur7:

Le convoi climatique 'Train de Noé' est en route pour Bruxelles

6 February

Le "Train de Noé" a quitté Paris mercredi pour sa destination finale, la gare de Schaerbeek, qu'il atteindra le 20 février. Le convoi climatique et artistique était parti de Katowice, en Pologne, le 14 décembre.

Le Train de Noé est une initiative du Rail Freight Forward, une coalition d'une quinzaine de sociétés ferroviaires de transport de marchandises, parmi lesquelles la Belge Lineas (anciennement B Logistics) désirant limiter sensiblement l'impact négatif du transport de fret sur l'environnement. Ces entreprises ont l'ambition de faire passer de 18% à 30% la part du rail dans le transport total de marchandises d'ici 2030.

Le transport ferroviaire de fret émet neuf fois moins de CO2 que le transport par route.

Arrivée le 20 février

Le Train de Noé a sillonné toute l'Europe via Vienne, Berlin, Paris et arrivera donc à Bruxelles le 20 février prochain. Dans chaque ville halte, ce train, composé de wagons de toutes les compagnies partenaires, a servi de support à des artistes qui en ont progressivement fait "l'oeuvre d'art mobile la plus longue au monde".

A son arrivée en région bruxelloise, le Train de Noé sera visible trois week-ends, les 23-24 février, 2-3 mars et 9-10 mars, de 9h à 18h en gare de Schaerbeek.



BRUZZ: Klimaatrein 'Noahs Train' onderweg naar Schaarbeek

6 February

Het langste rijdende en transformerende kunstwerk ter wereld, Noahs Train, is vanuit Parijs vertrokken naar zijn eindbestemming in Schaarbeek Station. Daar komt de klimaatrein, die op 14 december in Katowice vertrok, op 20 februari aan.

De Trein van Noach is een initiatief van Rail Freight Forward, een coalitie van Europese spoorvrachtoperatoren en -verenigingen die de negatieve impact van het vrachtvervoer op onze planeet drastisch willen verminderen.

De coalitie wil het goederenvervoer per spoor van 18 procent nu naar 30 procent verhogen tegen 2030, omdat dit macro-economisch gezien de beste oplossing voor Europese groei is.

Tegen 2030 zal het globale goederenvervoer bovendien met 30 procent stijgen. Het goederenvervoer op het spoor stoot negen keer minder CO2 uit en daarom vestigt Rail Freight Forward er de aandacht op dat een modal shift een cruciale stap is voor het behalen van de klimaatdoelen van het akkoord van Parijs.

Van Katowice tot Schaarbeek

Het transformerende kunstwerk zag het licht op de COP 24 klimaatconferentie in Katowice, Polen. Van daaruit reisde de klimaatrein door naar Wenen, Berlijn, Parijs en binnenkort dus Brussel, het eindstation.

In elke van deze steden werd het rijdende kunstwerk aangevuld met twee containers die beschilderd werden door lokale straatkunstenaars. De inspiratie voor de kunstenaars is natuurlijk de Ark van Noach, mogelijk het oudste verhaal over milieuactivisme.

Noahs Train zal na aankomst nog drie weekends te zien zijn in het station van Schaarbeek op 23-24 februari, 2-3 maart en 9-10 maart, telkens van 9 tot 18 uur.

weekend

Knack Weekend:

Langste rijdende kunstwerk ter wereld onderweg naar Brussel

6 February

Het langste rijdende en transformerende kunstwerk ter wereld, Noahs Train, is vanuit Parijs vertrokken naar zijn eindbestemming in Schaarbeek Station in Brussel.

De klimaatrein 'Noahs Train', die op 14 december in Katowice vertrok, komt op 20 februari in Schaarbeek aan.

De Trein van Noach is een initiatief van [Rail Freight Forward](#), een coalitie van Europese spoorvrachtoperatoren en -verenigingen die de negatieve impact van het vrachtvervoer op onze planeet drastisch willen verminderen. De coalitie wil het goederenvervoer per spoor van 18 procent nu naar 30 procent verhogen tegen 2030, omdat dit macro-economisch gezien de beste oplossing voor Europese groei is.

Tegen 2030 zal het globale goederenvervoer bovendien met 30 procent stijgen. Het goederenvervoer op het spoor stoot negen keer minder CO2 uit en daarom vestigt Rail Freight Forward er de aandacht op dat een modal shift een cruciale stap is voor het behalen van de klimaatdoelen van het akkoord van Parijs.

Het transformerende kunstwerk zag het licht op de COP 24 klimaatconferentie in Katowice, Polen. Van daaruit reisde de klimaatrein door naar Wenen, Berlijn, Parijs en binnenkort dus Brussel, het eindstation. In elke van deze steden werd het rijdende kunstwerk aangevuld met twee containers die beschilderd werden door lokale straatkunstenaars. De inspiratie voor de kunstenaars is natuurlijk de Ark van Noach, mogelijk het oudste verhaal over milieuactivisme.

Noahs Train zal na aankomst nog drie weekends te zien zijn in het station van Schaarbeek op 23-24 februari, 2-3 maart en 9-10 maart, telkens van 9 tot 18 uur.

De wagons werden in Parijs beschilderd door twee Franse street artists:

Retro Graffiti. Hij is geboren in 1974 en woont en werkt in Parijs. Hij speelt met codes, stijlen en tradities. Een autodidact en duizendpoot. Retro geeft vorm aan zijn universum via schilderijen, tekeningen, beeldhouwwerken en installaties. Hij heeft een bijzondere voorkeur voor houtbewerking.

Benoit 'Hobz' Robin. Hij is geboren in 1978 in Parijs, Frankrijk. Van opleiding designer. Hij woont en werkt afwisselend in Parijs en Normandië. Zijn handelskenmerk is zijn veelzijdigheid. Deze kunstenaar is zowel beeldend kunstenaar als designer en graficus. Hobz heeft een visueel procedé ontworpen dat hij 'inkooien' noemt. Een handleiding die de basis vormt voor de reconstructie en de vervorming van de inhoud. Een vervorming om tot een betere herinterpretatie te komen.



HLN: Klimaatrein op weg naar Schaarbeek

6 February

Het langste rijdende en transformerende kunstwerk ter wereld, Noahs Train, is vanuit Parijs vertrokken naar zijn eindbestemming in Schaarbeek Station. Daar komt de klimaatrein, die op 14 december in Katowice vertrok, op 20 februari aan.

De Trein van Noach is een initiatief van Rail Freight Forward, een coalitie van Europese spoorvrachtoperatoren en -verenigingen die de negatieve impact van het vrachtvervoer op onze planeet drastisch willen verminderen. De coalitie wil het goederenvervoer per spoor van 18 procent nu naar 30 procent verhogen tegen 2030, omdat dit macro-economisch gezien de beste oplossing voor Europese groei is. Tegen 2030 zal het globale goederenvervoer bovendien met 30 procent stijgen. Het goederenvervoer op het spoor stoot negen keer minder CO2 uit en daarom vestigt Rail Freight Forward er de aandacht op dat een modal shift een cruciale stap is voor het behalen van de klimaatdoelen van het akkoord van Parijs.

Tot Schaarbeek

Het transformerende kunstwerk zag het licht op de COP 24 klimaatconferentie in Katowice, Polen. Van daaruit reisde de klimaatrein door naar Wenen, Berlijn, Parijs en binnenkort dus Brussel, het eindstation. In elke van deze steden werd het rijdende kunstwerk aangevuld met twee containers die beschilderd werden door lokale straatkunstenaars. De inspiratie voor de kunstenaars is natuurlijk de Ark van Noach, mogelijk het oudste verhaal over milieuactivisme. Noahs Train zal na aankomst nog drie weekends te zien zijn in het station van Schaarbeek op 23-24 februari, 2-3 maart en 9-10 maart, telkens van 9 tot 18 uur.

THE Bulletin

The Bulletin:

Climate train art project travels from Poland to Brussels

4 February

By Richard Harris

A train that has been billed as the world's longest mobile artwork will arrive in Brussels on 20 February, as part of a campaign to promote the environmental benefits of rail freight transport.

After its inauguration in Katowice during the UN climate change conference, Noah's Train travelled to Vienna and Berlin, and is now on its way to Paris and Brussels. In each city, prominent street artists will paint two of the rail cars.

The train is a symbol for [Rail Freight Forward](#)'s vision to make freight transport more sustainable and climate friendly. RFF is a coalition of European rail freight companies which are committed to drastically reducing the negative impact of freight transport on the environment and mobility through innovation and a more intelligent transport mix.

At the Berlin stop, Alexander Doll, board Member of Deutsche Bahn, said: "Train users protect the environment, in both passenger and freight transport. Through DB Cargo's operations alone we currently save some five million tonnes of CO2 emissions annually. This is more or less the amount of CO2 that the cities of Aachen and Kassel produce together in a year."

The coalition has the ambition to increase the share of rail freight from 18% to 30% by 2030. And with rail freight emitting nine times less CO2 than road freight, this shift from road to rail is a crucial step to help the transport industry reach its climate targets as defined in the Paris Agreement.

The name of the train is inspired by what the organisers are calling the oldest tale of environmental activism. But the artists are not limited to the theme of Noah's Ark. It is up to the artist to interpret and give expression to the themes of climate change, global warming, the future, life, ecology, sustainability and what we need to do to save our environment.

Platform three at Schaerbeek train station, one of the very first train stations in continental Europe, will be the scene for the train's arrival on 20 February. After the event in Brussels, the rail cars will continue to travel across Europe, in the fleets of their respective rail freight companies. That way, they will continue to draw attention to the cause.

Other rail freight companies are being invited to join the coalition and will each add two more painted rail cars to the fleet. By the end of the year, the containers will be reassembled again as a longer version of Noah's Train for the next climate conference.



Que faire à Paris:

Un train street-art à la gare de l'est

2 February

Un train street-art à la gare de l'est

Gare de l'est



Les membres de la coalition Rail Freight Forward sont à l'origine d'un train street art qui débarque à la gare de l'Est pour sensibiliser à la cause environnementale. Après Katowice en Pologne, Vienne et Berlin, c'est à Paris que le "Train de Noé" sera dévoilé au public le 2 février avec deux nouveaux wagons graffés par des street-artists locaux.

Le "Train de Noé" lancé par la branche de fret ferroviaire de la SNCF et qui fait référence à la légendaire Arche de Noé a pour objectif de marquer son engagement pour le climat et de convaincre l'opinion publique des bienfaits du report modal (= action de remplacer un mode de transport saturé par un autre pour décongestionner le premier).

À Paris, dernière étape avant Bruxelles, destination finale du train, le public pourra ainsi découvrir « la plus longue œuvre street art mobile et évolutive » jamais réalisée, le 2 février à la gare de l'Est, de 10h à 17h, sur la voie n°4. Cette œuvre d'art mobile et évolutive sur le thème du changement climatique proposera diverses animations toute la journée, comme des œuvres collectives et des photocall afin de nous sensibiliser aux enjeux environnementaux du fret ferroviaire.

INFORMATIONS PRATIQUES

Gare de l'est

Place du 11 novembre 1918
75010 PARIS

 [VOIR SUR LA CARTE](#)


DATES :

Le samedi 2 février 2019
de 10h à 17h


PRIX :

0 €

S'Y RENDRE :

 4, 5, 7 : Gare de l'Est (65m) 7 :
Château Landon (400m)

PLUS D'INFOS :

 [Site internet](#)



Medianet.at:

Noah's Train auf Europatour

1 February

Noah's Train auf Europatour

Der Schienengüterverkehr will das Transportwachstum managen: Nachhaltigkeit, Verkehrssicherheit und Infrastrukturkapazität.



Gestartet ist Noah's Train Mitte Dezember während der Weltklima-Konferenz im polnischen Katowice.

WIEN. Ein mit Tiermotiven künstlerisch gestalteter Containerzug setzt ein starkes Signal für klimafreundlichen Gütertransport. Gestartet ist Noah's Train Mitte Dezember während der Weltklima-Konferenz im polnischen Katowice.

Anlässlich des Halts in Wien wurde der Klimabotschafter Noah's Train von Bundespräsident Alexander Van der Bellen, Bundesminister Norbert Hofer, ÖBB-CEO Andreas Matthä und

den CEOs der Rail Freight Forward-Initiative am Westbahnhof empfangen und später auf die weitere Reise durch Europa verabschiedet.

Bahn schützt Klima

Durch Rail Freight Forward soll der Anteil der Schiene an Gütertransporten in Europa bis 2030 auf 30% steigen.

„Der Klimawandel bedroht Gesellschaft und Wirtschaft und die Zukunft unserer Kinder –

wir müssen jetzt handeln und so viele Güter wie möglich weg von der Straße auf die Schiene bringen. Güterverkehr auf der Schiene spart CO₂ und schützt das Klima“, erklärt Matthä. „Für diese Verkehrsverlagerung ist noch einiges zu tun: Wir brauchen faire Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Straße – zum Beispiel durch Steuervergünstigung für Bahnstrom und europaweite klare Mautregeln für Lkw-Transporte.“ (pj)



| Alle Medien auf einen Blick

European rail freight: 30 per cent modal share by 2030

Today, 75 per cent of all freight transport in Europe is carried by road. This high dependency on trucking directly translates into a yearly emission of 275 million tonnes of CO₂ into our atmosphere. It also constitutes 30 per cent of all transport emissions (freight and passenger transport combined). Here, *Geert Pauwels*, CEO of Lineas¹, calls for a concerted effort for a freight modal shift to rail.

THIS IN itself is problematic when we look at the stringent goals of the Paris Agreement for the transport sector. Even more so when we consider that freight transport is expected to grow by another 30 per cent by 2030. That is roughly the size of the entire German freight transport market or one million trucks added onto European roads in the coming decade. The net effect would be another 80 million tonnes of CO₂ emissions per year.

If we are not all to come to a collective standstill by 2030, road capacity would have to be drastically increased, which would require huge investments. Not to mention the nefarious impact on our health caused by the increase in air pollution. Estimations say that we can expect an additional 10,000 premature deaths caused by air pollution and road accidents per year by 2030.

This is simply not a sustainable transport model, but rather a hazard to European society.

Rail freight: Nine times less CO₂ emissions

Repeatedly, rail transport has proven to have a favourable impact on the climate compared to road. We emit nine times less CO₂, consume six times less energy, perform eight times better in



GEERT PAUWELS has been CEO of Lineas since 2011. Prior to this, Geert held positions at the Belgian Federal Government, Belgocontrol, Mc Kinsay and Inter Ferry Boats. He holds a Master's degree in Applied Economics from The University of Antwerp and a Master's degree in International Business from The Grenoble School of Management.

terms of air pollution, and cause 85 times less casualties. In general, rail causes 12 times fewer external costs to society compared to road transport.

Some ask if there is a future for rail freight. But the real question should be: *Is there a future without rail freight?*

Thirty per cent modal share: Rail Freight Forward coalition's goal

As rail freight companies, we have been silent for too long. It is time for us to step up and get recognised as the socio-economic better alternative for Europe. If Europe is to thrive and heed the call for a concerted effort to keep global warming under two degrees Celsius, the positive contribution of rail freight cannot be neglected.

At the December 2018 climate conference in Katowice, we launched the Rail Freight Forward coalition², outlining our clear ambition to contribute to the realisation of the Paris Climate Agreement. Committing to increasing the modal share of rail freight from currently 18 per cent to 30 per cent by 2030 and thereby doubling our volumes, we aim to largely absorb the expected growth in freight transport and minimise its additional climate impact.

Rail freight companies to offer superior products that convince customers to shift

The 30 per cent target is ambitious but we are determined to make it happen. To achieve this goal, we, as rail freight companies, will intensify our efforts to bring superior innovative products to the market that convince customers to shift from road to rail.

Our efforts focus on further driving efficiency and standardisation, improving cost-effectiveness and accelerating technological innovation. We will intensify our work on quality, flexibility and ease of use, and offer integrated multimodal solutions. We will also drive further automation and smart sensing combined with user-friendly interfaces.

Calling on infrastructure managers to make driving a train through Europe as easy as driving a truck

Also, at infrastructure level, measures must be taken to deliver a superior service to customers. Because the market has set the standard: Operating a train through Europe should be made as easy as driving a truck. Therefore, we call on infrastructure managers to ask for a clear mandate to deploy a network that is as easy to use as European roads.

This can be achieved by offering a standardised, highly available and high-capacity infrastructure for freight without bottlenecks. Infrastructure should provide access to the entire European rail network, ensuring easy, reliable and fast planning of train paths, running easy train operations with real-time ETA and dynamic traffic management in case of congestion.

Calling on authorities to level the playing field between all transport modes

We also call on authorities to create a fair and level playing field where different transport modes can compete on equal terms.

This can be achieved by ensuring a higher level of internalisation of external costs through road charges or carbon taxation, which in turn can be used to stimulate the use of transport modes with the lowest external cost. Furthermore, reducing the Track Access Charges and stimulating

and maintaining best last-mile infrastructure would go a long way in making rail more competitive in today's transport market.

Countries taking measures to provide a clear regulatory framework and fair competition have clearly shown a positive trend in modal share of rail, for example Austria with 32 per cent and Switzerland with 37 per cent.

Noah's Train: Because this time rail freight will save the day

Our ambition is clear, and our commitment is strong. We call upon all rail partners and stakeholders to fully embrace the shared responsibility in promoting a more climate-friendly transport sector. Each link in the chain should adopt a modal shift mindset to make rail freight a competitive and viable alternative to road transport.

To mark our climate commitment and rally our partners and key stakeholders around the flag of modal shift, the Rail Freight Forward coalition officially launched Noah's Train² at the climate conference in Katowice. As it travels through Vienna, Berlin, Paris and Brussels, it is gradually being transformed into the world's longest mobile street artwork by prominent local artists. Inspired by the oldest tale of environmental activism, the train symbolises how this time rail freight can help save the day. 🌱





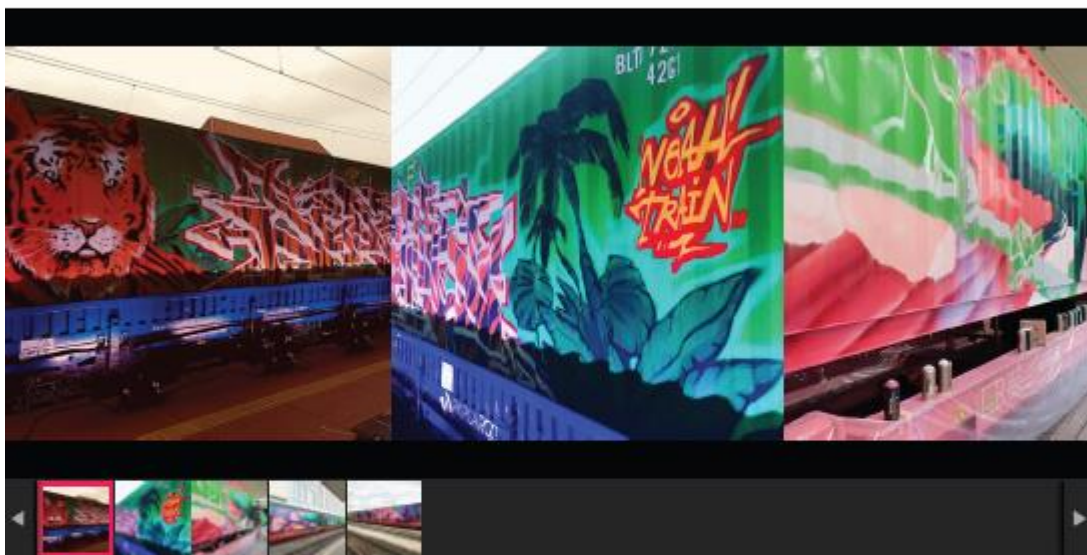
Arts in the City:

Actu – Le train de Noé s’arrête à Paris pour l’environnement

29 January

ACTU – LE TRAIN DE NOÉ S'ARRÊTE À PARIS POUR L'ENVIRONNEMENT

Après Katowice en Pologne, Vienne et Berlin, c'est à Paris que s'arrête le « Train de Noé » ce samedi 2 février //



249 PARTAGES



Il est grand temps de prendre conscience que la planète doit devenir notre seule et unique priorité. Ce « Train de Noé », qui fait évidemment référence à la célèbre Arche, a été créé par la coalition *Rail Freight Forward* formée par la branche Fret ferroviaire de la SNCF et ses homologues européens, afin d'éveiller les mentalités sur l'urgence de la situation et sur l'intérêt du report modal (action qui consiste à orienter les flux logistiques utilisant des moyens de transport gros émetteurs de carbone et de particules vers des moyens plus respectueux de l'environnement). A chaque arrêt, les wagons sont graffés par des artistes locaux : ce train est à ce jour « la plus longue œuvre street art mobile et évolutive » jamais réalisée.

Le public pourra découvrir cette incroyable fresque ce samedi à la Gare de l'Est de 10h à 17h à la voie n°4. Des animations auront lieu toute la journée, comme des œuvres collectives et des photocall afin de sensibiliser le public.



Treinenweb.nl: Speciale kleurrijke containertrain promoot klimaatneutraal goederenvervoer

29 January

Om aandacht te vragen voor klimaatneutrale goederentransporten zal een bijzondere trein de komende periode naar diverse Europese steden reizen. Noah's Train, welke vernoemd is naar het bijbelse verhaal van Noach die met zijn familie en alle dieren een zondvloed overleefde, is een containertrain waarvan de containers op kleurrijke wijze beschilderd zijn met afbeeldingen van dieren.

De trein is een initiatief van Rail Freight Forward, een Europese coalitie van spoorvervoerders en -bedrijven. Noah's Train is met zijn treintour gestart in het Poolse Katowice, waar ook in december vorig jaar de klimaatconferentie plaatsvond. Momenteel heeft de trein al Wenen en Berlijn aangedaan en volgt deze nu zijn koers naar Parijs, daar zal de trein naar verwachting op 5 februari aankomen. Bij elk tussenstation zal de trein verder worden voorzien van nieuwe beschilderingen. Het eindstation zal Brussel zijn.

Meer goederentransporten

Volgens Rail Freight Forward zijn transporten over het spoor de snelste en meest directe manier om CO₂-uitstoot en luchtvervuiling tegen te gaan. Hun streven is om het aandeel van de goederentransporten over het spoor te verhogen van 18 procent tot 30 procent. Tijdens de klimaatconferentie in Katowice heeft de belangenvereniging toegezegd om de komende tien jaar tot 290 miljoen ton CO₂-uitstoot door vervoer te besparen.

Auf dem falschen Gleis

Seit Jahren fährt die Gütersparte der Deutschen Bahn enorme Verluste ein. Konzernchef Lutz steht unter massivem Druck

VON THOMAS WÜPPER

Eine schöne Initiative: Mit „Noah's Train“ werben Europas Güterbahnen derzeit für mehr umweltschonenden Frachtverkehr auf der Schiene. Mitte Dezember startete der von Künstlern bemalte Zug von der Weltklima-Konferenz im polnischen Katowice gen Wien, machte gerade in Berlin Halt und steuert nun bis Mitte Februar über Paris sein Ziel Brüssel an.

Die Werbefahrt hat eine klare Botschaft: Die Politik soll die Weichen stellen, damit der weiter stark wachsende Güterverkehr in Europa mehr auf Züge verlagert wird. Das Ziel: Der Anteil der Frachtbahnen soll bis 2030 von bisher kümmerlichen 18 auf wenigstens 30 Prozent klettern.

Bisher rollt der allergrößte Teil der Fracht über die Straßen. Und das mit weiter steigender Tendenz und europaweiten Folgen: überlastete Autobahnen, erhöhte Unfallrisiken, hohe Luft- und Lärmbelastung. Lkw-Transporte sind viel klimaschädlicher als die mit Zügen, aber oft schneller, billiger und zuverlässiger. Ein Grund dafür: das jahrelange Missmanagement bei der bundeseigenen Deutschen Bahn AG, zu der Europas größte Frachtbahn gehört.

Die DB Cargo AG sei „in keinem guten Zustand“, heißt es in der internen „Agenda für eine bessere Bahn“ von Konzernchef Richard Lutz. Die DB-Spitze muss am kommenden Mittwoch zum dritten Mal bei Verkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) zum Rapport antreten. Denn der gesamte hoch verschuldete Staatskonzern mit seinen weltweit mehr als 300 000 Beschäftigten steckt in der Krise. Mit seiner Agenda will Lutz die DB im Personen- und Güterverkehr auf der Schiene wieder nach vorn bringen.

„Wir wollen wachsen – und die schlechten Jahre der Vergangenheit hinter uns lassen“, verspricht die Konzernspitze im als streng vertraulich klassifizierten 200-seitigen Strategiepapier für den Aufsichtsrat. DB Cargo werde vom wachsenden Güterverkehr in Europa und der unumgänglichen Verlagerung auf die Schiene profitieren und „bis 2030 eine erfolgreiche Wachstumsgeschichte schreiben“. Der Weg werde anstrengend, aber

es gebe „eine echte Zukunftsperspektive“.

Die Unterlagen zeigen indes auch, wie dramatisch die Lage ist – und das nicht erst seit gestern. Bereits seit der Finanzkrise, als die Wirtschaft weltweit einbrach, sei die wirtschaftliche Situation von DB Cargo „nicht zukunftsfähig“. Seit 2008 sank der Marktanteil von DB Cargo in Deutschland von 79 auf 52 Prozent (2017). Andere Güterbahnen operierten erfolgreicher und jagten dem Ex-Monopolisten viele Aufträge ab. Die Verluste lägen „über den Erwartungen“, heißt es selbstkritisch.

Die Folge: Seit 2015 hat die DB mit ihrer Frachtbahn 555 Millionen Euro Verlust (Ebit) eingefahren, allein 200 Millionen voriges Jahr. Obwohl der Güterverkehr stark wächst, schrumpfte zudem der Umsatz seit 2013 von 4,8 auf noch 4,5 Milliarden Euro. Als Ursachen der Misere werden neben margenschwachen Geschäften ausdrücklich „operative Schwächen“ und eine „instabile Produktion“ benannt.

Der Niedergang der DB Cargo AG gilt als krasses Beispiel für Missmanagement hoch bezahlter Manager. Allein seit 2008

gab es sechs Sanierungskonzepte und mehr als 20 Wechsel im Vorstand, fast die Hälfte im wichtigsten Bereich Produktion. 4000 Stellen wurden gestrichen, Loks verkauft und Waggons verschrottet, viele Verladestellen geschlossen. Das alles habe „den Verfall nur beschleunigt“, kritisierte die Gewerkschaft EVG schon vor Jahren.

Ex-Bahnchef Rüdiger Grube bekam den Ärger der Beschäftigten zu spüren. Gegen sein mit McKinsey erarbeitetes Rotstiftkonzept „Zukunft Bahn“ gab es massive Proteste. Cargo-Chef Jürgen Wilder wurde abgelöst und auch Grube warf schließlich entnervt hin. Sein Nachfolger Lutz versucht seither mit dem früheren Daimler-Manager Roland Bosch, die größte Güterbahn Europas wieder in die Spur zu bringen.

Das wird nicht einfach. DB Cargo hat viele Kunden an effizientere private Güterbahnen verloren, wichtige Auftraggeber aus der Stahl- und Chemiebranche kritisierten wiederholt massive Lieferprobleme beim Staatskonzern, die sogar die

Produktion gefährdeten. Die wochenlange Sperrung der zentralen Rheinstrecke wegen der Tunnelhavarie der DB Netze AG bei Rastatt vergraulte Mitte 2017 zudem viele Partner nachhaltig und verursachte Milliarden Schäden.

Klar ist: Wie im Personenverkehr fehlen Personal und Züge. Die „belastete Betriebsqualität“ bei DB Cargo werde vor allem durch „akuten Ressourcenmangel“ verursacht, heißt es in der vertraulichen Agenda der DB-Spitze. Demnach kamen 2018 bis Oktober fast 3000 Zugtransporte nicht zustande, weil Lokführer fehlten. Zudem standen aus dem gleichen Grund im Schnitt 40 Züge pro Tag still, Lieferungen verzögerten sich. Die „Personallücke“ wird auf 130 Lokführer, 330 Rangierer und 140 Wagenmeister beziffert. Zudem mangelt es an Loks und Waggons, um Aufträge erledigen zu können.

Bessere Qualität und Verlässlichkeit soll mit der Anschaffung von 100 neuen Loks und 4000 Güterwagen, effizienterer Organisation sowie mehr Personal erreicht werden. Konzernweit will die DB allein 2019 rund 20 000 neue Mitarbeiter einstellen, allerdings gehen ähnlich viele in Ruhestand. Für höheren Frachtumsatz sollen Aufträge aus der Auto-, Erz- und Logistikbranche sorgen. Es soll zusätzliche Umschlagterminals in Europa geben und die Kooperation mit Chinas Staatsbahn soll für noch mehr Transporte aus und nach Fernost ausgebaut werden.

2,1 Milliarden Euro will die DB-Spitze zwischen 2018 und 2023 für die erhoffte Wende bei DB Cargo investieren. 2023 soll die Frachtbahn dann 340 Millionen Euro Gewinn einfahren und den Umsatz um ein Drittel auf sechs Milliarden Euro erhöht haben. Ob das gelingt, ist völlig offen. Das vormalige Ziel, 2018 wieder die Verlustzone im Frachtverkehr zu verlassen, wurde weit verfehlt. Ein Grund dafür, dass DB-Chef Lutz in der neuen Mittelfristplanung die bis 2023 erwarteten Betriebsgewinne des klammen Staatskonzerns um insgesamt fast 2,9 Milliarden Euro nach unten korrigieren musste.

Das löste vor allem beim Bund als Eigentümer einigen Missmut aus. Allerdings trägt die Regierung nach Ansicht von Kritikern einige Mitverantwortung für die Krise ihres größten Konzerns. Die

Politik habe bei der Stärkung des Schienengüterverkehrs in Europa über viele Jahre weitgehend versagt, bilanzierte der Europäische Rechnungshof bereits 2016 in einem 100-seitigen Sonderbericht.

Die seit 1992 verkündeten Verlagerungsziele seien wiederholt verfehlt worden, stattdessen sei der Anteil der Schiene am Verkehr im Binnenmarkt sogar weiter gesunken. Die Prüfer kritisieren staatlich verursachte Benachteiligungen der Güterbahnen gegenüber dem Lkw-Verkehr, unnötige Bürokratie und

die Bereitstellung von mehr Geld für die Straße als für die Schiene unter anderem in Deutschland. Als leuchtendes Beispiel, wie es anders gehen kann, wurde die Schweiz genannt.

Daran hat sich bis heute wenig geändert. Bei der Ankunft von „Noah's Train“ in Berlin warb nun Cargo-Chef Bosch für den Neustart und besseren Klimaschutz: „Die Verkehrswende kann nur gelingen, wenn wir mehr Güter auf die Schiene holen.“ Schöne Worte werden dafür nicht genügen, warnen Experten und sehen die

Politik in der Pflicht.

So könnten Maut und Dieselsteuern für Lkw erhöht werden und die Behörden schärfer gegen Lohndumping, Überladungen und Verstöße bei Lenk- und Ruhezeiten im Speditionsgewerbe vorgehen. Schon das würde die Bahn wieder attraktiver machen – vor allem, wenn der Neustart gelingt und künftig der Ausbau der Schiene so stark gefördert würde wie seit Jahrzehnten der Straßenverkehr.

dispo

Dispo.cc:

ÖBB Noah´s Train: Ein Zug als „Klimabotschafter“

28 January

Die Cargo-Arche

„Noah's Train“ wirbt in Europa für die Güterverlagerung auf die Schiene.

Selt dem 14. Dezember 2018 ist er unterwegs, der Start erfolgte in Katowice: Noah's Train ist „das längste mobile Kunstwerk“ der Welt und eine Initiative der europäischen Güterbahnen-Koalition „Rail Freight Forward“, die sich zum Ziel gesetzt hat, bis zum Jahr 2030 30 Prozent der der Fracht auf die Schiene zu verlagern.

Die Container des Zugs sind zu Beginn grün gefärbt und werden im Laufe der Fahrt Stück für Stück von Street-Art-Künstlern in Kunstwerke verwandelt. Je zwei Container steuern die Rail Cargo Group, PKP Cargo, DB Cargo, Líneas und die SNCF bei. Die Route des Zugs führt von Polen über Wien, Berlin und Paris bis nach Brüssel.



Der Tagesspiegel:

Warum der Güterverkehr die größte Baustelle der Bahn ist

27 January

By Thomas Wüpper

Der Großteil des Frachtverkehrs rollt nach wie vor auf der Straße. Das liegt nicht nur an der Politik, sondern auch an jahrelanger Misswirtschaft bei der Bahn.

Eine bunte Initiative: Mit „Noah's Train“ werben Europas Güterbahnen derzeit für mehr umweltschonenden Frachtverkehr auf der Schiene. Mitte Dezember startete der von Künstlern bemalte Zug von der Weltklima-Konferenz im polnischen Katowice gen Wien, machte gerade in Berlin Halt und steuert nun bis Mitte Februar über Paris sein Ziel Brüssel an.

Anzeige

Die Werbefahrt hat eine klare Botschaft: Die Politik soll die Weichen stellen, damit der weiter stark wachsende Güterverkehr in Europa mehr auf Züge verlagert wird. Das Ziel lautet, den Anteil der Frachtbahnen bis 2030 von bisher kümmerlichen 18 auf wenigstens 30 Prozent zu steigern.

Bisher rollt der allergrößte Teil der Fracht über die Straßen. Und das mit weiter steigender Tendenz und europaweiten Folgen: überlastete Autobahnen, erhöhte Unfallrisiken, hohe Luft- und Lärmbelastung. Lkw-Transporte sind viel klimaschädlicher als die mit Zügen, aber oft schneller, billiger und zuverlässiger. Ein Grund dafür: das jahrelange Missmanagement bei der bundeseigenen Deutschen Bahn AG, zu der Europas größte Frachtbahn gehört.

DB Cargo hat Probleme seit der Finanzkrise

Die DB Cargo AG sei „in keinem guten Zustand“, heißt es in der internen „Agenda für eine bessere Bahn“ von Konzernchef Richard Lutz. Die DB-Spitze muss am kommenden Mittwoch zum dritten Mal [bei Verkehrsminister Andreas Scheuer \(CSU\) zum Rapport](#) antreten. Denn der gesamte hoch verschuldete Staatskonzern mit seinen weltweit mehr als 300.000 Beschäftigten steckt in der Krise. Mit seiner Agenda will Lutz die DB im Personen- und Güterverkehr auf der Schiene wieder nach vorn bringen.

„Wir wollen wachsen – und die schlechten Jahre der Vergangenheit hinter uns lassen“, verspricht die Konzernspitze im als streng vertraulich klassifizierten 200-seitigen Strategiepapier für den Aufsichtsrat. DB Cargo werde vom wachsenden Güterverkehr in Europa und der unumgänglichen Verlagerung auf die Schiene profitieren und „bis 2030 eine erfolgreiche Wachstumsstory schreiben“. Der Weg werde anstrengend, aber es gebe „eine echte Zukunftsperspektive“.

Die Unterlagen zeigen indes auch, wie dramatisch die Lage ist – und das nicht erst seit gestern. Bereits seit der Finanzkrise, als die Wirtschaft weltweit einbrach, sei die wirtschaftliche Situation von DB Cargo „nicht zukunftsfähig“. Seit 2008 sank der Marktanteil von DB Cargo in Deutschland von 79 auf 52 Prozent (2017). Andere Güterbahnen operierten erfolgreicher und jagten dem Ex-Monopolisten viele Aufträge ab. Die Verluste lägen „über den Erwartungen“, heißt es selbstkritisch.

Die Folgen sind beträchtlich. Seit 2015 hat die DB mit ihrer Frachtbahn [555 Millionen Euro Verlust](#) (EBIT) eingefahren, allein 200 Millionen voriges Jahr. Obwohl der Güterverkehr stark wächst, schrumpfte zudem der Umsatz seit 2013 von 4,8 auf noch 4,5 Milliarden Euro. Als Ursachen der Misere werden neben margenschwachen Geschäften ausdrücklich „operative Schwächen“ und eine „instabile Produktion“ benannt.

Es gibt zu wenige Lokführer

Der Niedergang der DB Cargo AG gilt als krasses Beispiel für Missmanagement hoch bezahlter Manager. Allein seit 2008 gab es sechs Sanierungskonzepte und mehr als 20 Wechsel im Vorstand, fast die Hälfte im wichtigsten Bereich Produktion. 4000 Stellen wurden gestrichen, Loks verkauft und Waggons verschrottet, viele Verladestellen geschlossen. Das alles habe „den Verfall nur beschleunigt“, kritisierte die Gewerkschaft EVG schon vor Jahren.

Ex-Bahnchef Rüdiger Grube bekam den Ärger der Beschäftigten zu spüren. Gegen sein mit McKinsey erarbeitetes Rotstiftkonzept „Zukunft Bahn“ gab es massive Proteste. Cargo-Chef Jürgen Wilder wurde abgelöst und auch Grube warf schließlich entnervt hin. Sein Nachfolger Lutz versucht seither mit dem früheren Daimler-Manager Roland Bosch, die größte Güterbahn Europas wieder in die Spur zu bringen.

Das wird nicht einfach. DB Cargo hat viele Kunden an effizientere private Güterbahnen verloren, wichtige Auftraggeber aus der Stahl- und Chemiebranche kritisierten wiederholt massive Lieferprobleme beim Staatskonzern, die sogar die Produktion gefährdeten. Die wochenlange Sperrung der zentralen Rheintalstrecke wegen der Tunnelhavarie der DB Netze AG bei Rastatt vergraulte Mitte 2017 zudem viele Partner nachhaltig und verursachte Milliarden Schäden.

Klar ist, dass wie auch im Personenverkehr [Personal und Züge fehlen](#). Die „belastete Betriebsqualität“ bei DB Cargo werde vor allem durch „akuten Ressourcenmangel“ verursacht, heißt es in der vertraulichen Agenda der DB-Spitze. Demnach kamen 2018 bis Oktober fast 3000 Zugtransporte nicht zustande, weil Lokführer fehlten. Zudem standen aus dem gleichen Grund im Schnitt 40 Züge pro Tag still, Lieferungen verzögerten sich. Die „Personallücke“ wird auf 130 Lokführer, 330 Rangierer und 140 Wagenmeister beziffert. Zudem mangelt es an Loks und Waggons, um Aufträge erledigen zu können.

Die Politik ist in der Mitverantwortung

Bessere Qualität und Verlässlichkeit soll mit der Anschaffung von 100 neuen Loks und 4000 Güterwagen, effizienterer Organisation sowie mehr Personal erreicht werden. Konzernweit will die DB allein 2019 rund 20.000 neue Mitarbeiter einstellen, allerdings gehen ähnlich viele in Ruhestand. Für höheren Frachtumsatz sollen Aufträge aus der Auto-, Erz- und Logistikbranche sorgen. Es soll zusätzliche Umschlagterminals in Europa geben und die Kooperation mit Chinas Staatsbahn soll für noch mehr Transporte aus und nach Fernost ausgebaut werden.

2,1 Milliarden Euro will [die DB-Spitze](#) zwischen 2018 und 2023 für die erhoffte Wende bei DB Cargo investieren. 2023 soll die Frachtbahn dann 340 Millionen Euro Gewinn einfahren und den Umsatz um ein Drittel auf sechs Milliarden Euro erhöht haben. Ob das gelingt, ist völlig offen. Das vormalige Ziel, 2018 wieder die Verlustzone im Frachtverkehr zu verlassen, wurde weit verfehlt. Ein Grund dafür, dass DB-Chef Lutz in der neuen Mittelfristplanung die bis 2023 erwarteten Betriebsgewinne des klammen Staatskonzerns um insgesamt fast 2,9 Milliarden Euro nach unten korrigieren musste.

Das löste vor allem beim Bund als Eigentümer einigen Missmut aus. Allerdings trägt die Regierung nach Ansicht von Kritikern einige Mitverantwortung für die Krise ihres größten Konzerns. Die Politik habe bei der Stärkung des Schienengüterverkehrs in Europa über viele

Jahre weitgehend versagt, bilanzierte der Europäische Rechnungshof bereits 2016 in einem 100-seitigen Sonderbericht.

Die Schweiz gilt als Vorbild

Die seit 1992 verkündeten Verlagerungsziele seien wiederholt verfehlt worden, stattdessen sei der Anteil der Schiene am Verkehr im Binnenmarkt sogar weiter gesunken. Die Prüfer kritisieren staatlich verursachte Benachteiligungen der Güterbahnen gegenüber dem Lkw-Verkehr, unnötige Bürokratie und die Bereitstellung von mehr Geld für die Straße als für die Schiene unter anderem in Deutschland.

Als leuchtendes Beispiel, wie es anders gehen kann, wurde die Schweiz genannt. Daran hat sich bis heute wenig geändert. Bei der Ankunft von „Noah's Train“ in Berlin warb nun Cargo-Chef Bosch für den Neustart und besseren Klimaschutz: „Die Verkehrswende kann nur gelingen, wenn wir mehr Güter auf die Schiene holen.“ Schöne Worte werden dafür nicht genügen, warnen Experten und sehen die Politik in der Pflicht.

So könnten Maut und Dieselsteuern für Lkw erhöht werden und die Behörden schärfer gegen Lohndumping, Überladungen und Verstöße bei Lenk- und Ruhezeiten im Speditionsgewerbe vorgehen. Schon das würde die Bahn wieder attraktiver machen – vor allem, wenn der Neustart gelingt und künftig der Ausbau der Schiene so stark gefördert würde wie seit Jahrzehnten der Straßenverkehr.



Handling Network:

A symbol for more climate protection: Noah's Train comes to Berlin

26 January

The Rail Freight Forward initiative led by Europe's freight operating companies demonstrates its commitment to boosting climate protection

Noah's Train, the world's longest mobile work of art, which is currently travelling through Europe, today made a stop in Berlin. Europe's freight operating companies are using this special train, which is named after Noah's Ark, to promote moving more traffic to the railways in the interests of the environment. At each station, prominent street artists spray-paint two containers with animal motifs.

The Rail Freight Forward initiative launched by Europe's freight operating companies aims to increase the railways' share of freight transport in Europe from 18% to 30% by 2030. Among the guests welcoming the train at Berlin's Gesundbrunnen station today was the Federal Minister for the Environment Svenja Schulze, who supports the initiative.

Alexander Doll, Member of the Management Board for Finance, Freight Transport and Logistics at DB said, "Train users protect the environment, in both passenger and freight transport. Through DB Cargo's operations alone we currently save some five million tonnes of CO2 emissions annually. This is more or less the amount of CO2 that the cities of Aachen and Kassel produce together in a year."

"We are working with our European partners to change the transport mix of the future," said Dr Roland Bosch, CEO of DB Cargo. "If the 30% more freight forecast for Europe by 2030 was transported only by road, this would mean a million extra lorries, more traffic jams and more harmful carbon emissions. The decarbonisation of transport can only succeed if we put more freight on the rails."

Joachim Berends, vice-president at the Association of German Transport Companies (VDV) said, "On long routes, electric rail freight transport is the only economically and ecologically viable alternative to lorries. So rail's market share has to grow much more strongly, especially in freight, if we are to get anywhere near meeting the commitments made in the Paris Agreement. This is why the VDV supports the Rail Freight Forward campaign with its ambitious goal of achieving a 30% modal share for rail freight transport."

Noah's Train departed from the Polish city of Katowice in mid-December following the UN Climate Change Conference and continued via Vienna to Berlin. The next stops the train will make will be Paris on 5 February 2019 and Brussels on 20 February 2019. In Berlin, too, prominent local street artists will spray-paint two container wagons, transforming them into moving symbols for climate protection.

See the latest tweets and photos from the Noah's Train campaign at: www.twitter.com/DB_Cargo, www.instagram.com/railfreightforward

#NoahsTrain, #RailFreightForward, #30by2030, #ModalShift

Rail Freight Forward

Rail Freight Forward (RFF) is a coalition of European rail freight companies which are committed to drastically reducing the negative impact of freight transport on the planet and mobility through innovation and a more intelligent transport mix.

The coalition has the ambition to increase the modal share of rail freight to 30% by 2030 as the macro-economically better solution for European growth. It strives to engage railway undertakings, infrastructure managers and policymakers across Europe in acting to realise this modal shift.

As a broad and ever growing coalition of freight operating companies, RFF is supported by the CER, UIC, ERFA, VDV, Allianz pro Schiene and Deutscher Naturschutzring associations. Current members are BLS Cargo, CD Cargo, CFL Cargo, DB Cargo, Green Cargo, Lineas, LTE Group, Mercitalia, Ost-West Logistik, PKP Cargo, Rail Cargo Group, SBB Cargo, SNCF Logistics and ZSSK Cargo.



Global Railway Review:

Noah's Train stops in Berlin on its climate protection campaign route

25 January

As part of the Rail Freight Forward initiative to increase rail's share of total freight transport in Europe, the train's journey demonstrates the commitment of European freight operating companies to improving climate protection.

In the presence of German Federal Environment Minister Svenja Schulze, who supports the initiative, 'Noah's Train' – the world's longest mobile work of art – was greeted at Berlin's Gesundbrunnen station (24 January 2019) on its journey through Europe.

Named after the biblical Noah's Ark, this train forms part of the promotion by European freight operating companies of the importance to shift towards more environmentally-friendly rail.

The objective of the [Rail Freight Forward](#) initiative of the European freight railways is to increase rail's total share of freight transport in Europe from 18 to 30 per cent by 2030.

Alexander Doll, DB Director of Finance, Freight and Logistics, said: "Rail drivers are climate protectors – in passenger and freight transport. The performance of DB Cargo alone saves us an annual CO₂ emissions of around five million tonnes. That's roughly equivalent to the amount of CO₂ that the cities of Aachen and Kassel produce together in 12 months."

Dr. Roland Bosch, CEO of [DB Cargo](#), said: "We are working with our European partners to change the transport mix of the future. If 30 per cent more goods traffic in Europe would only go by road by 2030, that would add an extra one million trucks, more congestion and additional harmful CO₂ emissions. The change in traffic can only succeed if we get more goods on the rail."

Joachim Berends, Vice President of the VDV, said: "Over long distances, electric rail freight transport is the only economically and ecologically viable alternative to trucks. The market share of rail must therefore grow much more strongly if we even want to meet the obligations arising from the Paris Agreement on climate change in any way. The VDV is therefore supporting the Rail Freight Forward campaign."

During each stop that Noah's Trains makes on its journey, renowned street art artists will spray two containers with animal motifs.

Noah's Train started in mid-December at the end of the World Climate Change Conference in Katowice, Poland, and has so far travelled to Berlin via Vienna. The train will stop next in Paris on 5 February 2019 and Brussels on 20 February 2019.

transportweekly

Transportweekly: Noah's Train comes to Berlin

24 January

The Rail Freight Forward initiative led by Europe's freight operating companies demonstrates its commitment to boosting climate protection.

Noah's Train, the world's longest mobile work of art, which is currently travelling through Europe, today made a stop in Berlin. Europe's freight operating companies are using this special train, which is named after Noah's Ark, to promote moving more traffic to the railways in the interests of the environment. At each station, prominent street artists spray-paint two containers with animal motifs.

The Rail Freight Forward initiative launched by Europe's freight operating companies aims to increase the railways' share of freight transport in Europe from 18% to 30% by 2030. Among the guests welcoming the train at Berlin's Gesundbrunnen station today was the Federal Minister for the Environment Svenja Schulze, who supports the initiative.

Alexander Doll, Member of the Management Board for Finance, Freight Transport and Logistics at DB said, "Train users protect the environment, in both passenger and freight transport. Through DB Cargo's operations alone we currently save some five million tonnes of CO2 emissions annually. This is more or less the amount of CO2 that the cities of Aachen and Kassel produce together in a year."

"We are working with our European partners to change the transport mix of the future," said Dr Roland Bosch, CEO of DB Cargo. "If the 30% more freight forecast for Europe by 2030 was transported only by road, this would mean a million extra lorries, more traffic jams and more harmful carbon emissions. The decarbonisation of transport can only succeed if we put more freight on the rails."

Joachim Berends, vice-president at the Association of German Transport Companies (VDV) said, "On long routes, electric rail freight transport is the only economically and ecologically viable alternative to lorries. So rail's market share has to grow much more strongly, especially in freight, if we are to get anywhere near meeting the commitments made in the Paris Agreement. This is why the VDV supports the Rail Freight Forward campaign with its ambitious goal of achieving a 30% modal share for rail freight transport."

Noah's Train departed from the Polish city of Katowice in mid-December following the UN Climate Change Conference and continued via Vienna to Berlin. The next stops the train will make will be Paris on 5 February 2019 and Brussels on 20 February 2019. In Berlin, too, prominent local street artists will spray-paint two container wagons, transforming them into moving symbols for climate protection.

Railpage

Railpage: 'Noah's Train stops in Berlin on its climate protection campaign route

24 January

In the presence of German Federal Environment Minister Svenja Schulze, who supports the initiative, 'Noah's Train' – the world's longest mobile work of art – was greeted at Berlin's Gesundbrunnen station (24 January 2019) on its journey through Europe.

Named after the biblical Noah's Ark, this train forms part of the promotion by European freight operating companies of the importance to shift towards more environmentally-friendly rail.

The objective of the Rail Freight Forward initiative of the European freight railways is to increase rail's total share of freight transport in Europe from 18 to 30 per cent by 2030.

Alexander Doll, DB Director of Finance, Freight and Logistics, said: "Rail drivers are climate protectors – in passenger and freight transport. The performance of DB Cargo alone saves us an annual CO2 emissions of around five million tonnes. That's roughly equivalent to the amount of CO2 that the cities of Aachen and Kassel produce together in 12 months."

Dr. Roland Bosch, CEO of DB Cargo, said: "We are working with our European partners to change the transport mix of the future. If 30 per cent more goods traffic in Europe would only go by road by 2030, that would add an extra one million trucks, more congestion and additional harmful CO2 emissions. The change in traffic can only succeed if we get more goods on the rail."

Joachim Berends, Vice President of the VDV, said: "Over long distances, electric rail freight transport is the only economically and ecologically viable alternative to trucks. The market share of rail must therefore grow much more strongly if we even want to meet the obligations arising from the Paris Agreement on climate change in any way. The VDV is therefore supporting the Rail Freight Forward campaign."

During each stop that Noah's Trains makes on its journey, renowned street art artists will spray two containers with animal motifs.

Noah's Train started in mid-December at the end of the World Climate Change Conference in Katowice, Poland, and has so far travelled to Berlin via Vienna. The train will stop next in Paris on 5 February 2019 and Brussels on 20 February 2019.

Coming up in Global Railway Review Issue 1 2019, Geert Pauwels, CEO of European rail freight and logistics company Lineas, writes in more detail about the importance of shifting more freight to rail. To read his article once published in February 2019, subscribe for free today and become a member of Global Railway Review.

Berliner Morgenpost

Berliner Morgenpost: Ein rollendes Kunstwerk gegen den Klimawandel

24 January

By Christian Latz

"Noah's Train" rollt durch Berlin: Die Deutsche Bahn wirbt mit einem vollgesprühten Zug für mehr Güterverkehr auf den Schienen.

Berlin. Über einen vollgesprühten Zug hat sich die Deutsche Bahn wohl noch nie so gefreut: „Das ist der schönste Zug der Welt“, sagte Roland Bosch, Vorstandsvorsitzender der DB Cargo, über den Güterzug, der am Donnerstagvormittag samt bunt besprayten Containern im Bahnhof Gesundbrunnen einrollte. Denn der Gütertransport ist kein gewöhnlicher Fall von Vandalismus. Keine Sprayer haben sich hier illegal verewigt.

Die Deutsche Bahn wirbt mit dem Zug dafür, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Das Unternehmen betont dabei den Umweltaspekt: Bis zum Jahr 2030 soll der Güterverkehr in Europa um 30 Prozent zulegen. Würde dieser komplett über die Straße abgewickelt, wären das eine Million Lkw zusätzlich, mehr Stau und CO₂-Emissionen, sagt Bosch. Es sei Zeit zu handeln. „Die Verkehrswende kann nur gelingen, wenn wir mehr Güter auf die Schiene bringen.“

Um dafür zu werben, hat sich die Initiative „Rail Freight Forward“, ein Zusammenschluss von DB Cargo und anderen europäischen Güterbahnen, den bunten Gütertransport, „Noah's Train“ genannt, überlegt. Mitte Dezember 2018 ist der Zug in Kattowitz, dem Ort des Weltklimagipfels, gestartet und fährt seitdem durch Europa. In jedem Land besprühen Künstler weitere Container. Dabei entsteht der Bahn zufolge „das längste mobile Kunstwerk der Welt“.

Künstler gestalteten zwei Container bei Berlin-Zwischenstopp

Beim Zwischenstopp in Berlin gestalteten die Künstler vom Berliner Frameless-Studio zwei Container. Zu sehen ist auf dem einen ein Laubfrosch. Den anderen ziert ein Bär, umgeben von bunten Farbflächen.

Die eine Werbemaßnahme allein dürfte kaum reichen, den Güterverkehr auf die Schiene zu bringen. Europas Güterbahnen streben an, bis 2030 30 Prozent der Güter mit dem Zug zu transportieren. Aktuell sind europaweit 18 Prozent der Güter auf der Schiene unterwegs. Die Branche hofft deshalb auch auf Hilfe aus der Politik. „Die gesetzlichen Rahmenbedingungen müssen in Richtung Eisenbahn gehen“, sagt Joachim Berends, Vizepräsident des Verbands deutscher Verkehrsunternehmen (VDV).

In der ebenfalls anwesenden Bundesumweltministerin Svenja Schulze (SPD) fand er darin eine Unterstützerin. „Der Güterverkehr ist ganz wichtig für die Verkehrswende“, sagte sie. „Das müssen wir schaffen.“ Sie wünsche sich, mehr Unternehmen würden darüber nachdenken, ihre Produkte per Zug zu transportieren. Auf dem Weg zu diesem Ziel hoffe sie auf die Werbewirkung des bunten Zugs.

LOK Report

Lok Report: Noah's Train macht Halt in Berlin

24 January

„Noah's Train“, das längste mobile Kunstwerk der Welt, macht heute auf seiner Reise durch Europa Zwischenstopp in Berlin. Mit diesem besonderen Zug, benannt nach der biblischen Arche Noah, werben die europäischen Güterbahnen für die Verlagerung von mehr Verkehr auf die umweltfreundliche Schiene. Namhafte Street-Art-Künstler besprühen dazu bei jedem Halt zwei Container mit Tiermotiven.

Ziel der gemeinsamen Initiative „Rail Freight Forward“ der europäischen Güterbahnen ist es, den Anteil der Schiene am gesamten Güterverkehr in Europa bis 2030 von 18 auf 30 Prozent zu erhöhen. Unter Beisein von Bundesumweltministerin Svenja Schulze, die die Initiative unterstützt, wurde der Zug heute am Berliner Bahnhof Gesundbrunnen begrüßt.

Alexander Doll, DB-Vorstand Finanzen, Güterverkehr und Logistik: „Bahnfahrer sind Klimaschützer – im Personen- wie im Güterverkehr. Allein durch die Leistung von DB Cargo ersparen wir heute schon einen jährlichen CO₂-Ausstoß von rund fünf Millionen Tonnen. Das entspricht etwa der CO₂-Menge, die die Städte Aachen und Kassel zusammen in zwölf Monaten produzieren.“

Dr. Roland Bosch, Vorstandsvorsitzender DB Cargo: „Wir arbeiten mit unseren europäischen Partnern daran, den Transportmix der Zukunft zu ändern. Wenn 30 Prozent mehr Güterverkehr in Europa bis 2030 nur über die Straße gingen, wären das eine Million LKW zusätzlich, mehr Stau und schädliche CO₂-Emission. Die Verkehrswende kann nur gelingen, wenn wir mehr Güter auf die Schiene holen.“

Joachim Berends, Vizepräsident des VDV: „Auf langen Strecken ist der elektrische Schienengüterverkehr die einzig ökonomisch und ökologisch tragfähige Alternative zum LKW. Der Marktanteil der Schiene muss deshalb gerade dort sehr viel stärker wachsen, wenn wir die Verpflichtungen aus dem Pariser Klimaschutzabkommen auch nur annähernd erfüllen wollen. Der VDV unterstützt deshalb die Railfreight-Forward-Kampagne mit dem ambitionierten Ziel: 30 Prozent Marktanteil für den Schienengüterverkehr.“

Noah's Train ist Mitte Dezember zum Ende der Weltklimakonferenz im polnischen Katowice gestartet und über Wien nach Berlin gefahren. Die nächsten Zwischenstopps legt der Zug in Paris (5. Februar 2019) und Brüssel (20. Februar 2019) ein. Auch in Berlin werden namhafte Street-Art-Künstler zwei Containerwagen zum rollenden Symbol für Klimaschutz gestalten.



Life PR:

Ein Zeichen für mehr Klimaschutz: Noah's Train macht Halt in Berlin

24 January

Mit der Aktion unterstreicht die Initiative "Rail Freight Forward" der europäischen Güterbahnen ihr Engagement für mehr Klimaschutz

(lifePR) (Köln, 24.01.19) „Noah's Train“, das längste mobile Kunstwerk der Welt, macht heute auf seiner Reise durch Europa Zwischenstopp in Berlin. Mit diesem besonderen Zug, benannt nach der biblischen Arche Noah, werben die europäischen Güterbahnen für die Verlagerung von mehr Verkehr auf die umweltfreundliche Schiene. Namhafte Street-Art-Künstler besprühen dazu bei jedem Halt zwei Container mit Tiermotiven.

Ziel der gemeinsamen Initiative „Rail Freight Forward“ der europäischen Güterbahnen ist es, den Anteil der Schiene am gesamten Güterverkehr in Europa bis 2030 von 18 auf 30 Prozent zu erhöhen. Gemeinsam mit Bundesumweltministerin Svenja Schulze, die die Initiative unterstützt, wurde der Zug heute am Berliner Bahnhof Gesundbrunnen begrüßt.

Alexander Doll, DB-Vorstand Finanzen, Güterverkehr und Logistik: „Bahnfahrer sind Klimaschützer – im Personen- wie im Güterverkehr. Allein durch die Leistung von DB Cargo ersparen wir heute schon einen jährlichen CO₂-Ausstoß von rund fünf Millionen Tonnen. Das entspricht etwa der CO₂-Menge, die die Städte Aachen und Kassel zusammen in zwölf Monaten produzieren.“

Dr. Roland Bosch, Vorstandsvorsitzender DB Cargo: „Wir arbeiten mit unseren europäischen Partnern daran, den Transportmix der Zukunft zu ändern. Wenn 30 Prozent mehr Güterverkehr in Europa bis 2030 nur über die Straße gingen, wären das eine Million LKW zusätzlich, mehr Stau und schädliche CO₂-Emission. Die Verkehrswende kann nur gelingen, wenn wir mehr Güter auf die Schiene holen.“

Joachim Berends, Vizepräsident des VDV: „Auf langen Strecken ist der elektrische Schienengüterverkehr die einzig ökonomisch und ökologisch tragfähige Alternative zum LKW. Der Marktanteil der Schiene muss deshalb gerade dort sehr viel stärker wachsen, wenn wir die Verpflichtungen aus dem Pariser Klimaschutzabkommen auch nur annähernd erfüllen wollen. Der VDV unterstützt deshalb die Railfreight-Forward-Kampagne mit dem ambitionierten Ziel: 30 Prozent Marktanteil für den Schienengüterverkehr.“

Noah's Train ist Mitte Dezember zum Ende der Weltklimakonferenz im polnischen Katowice gestartet und über Wien nach Berlin gefahren. Die nächsten Zwischenstopps legt der Zug in Paris (5. Februar 2019) und Brüssel (20. Februar 2019) ein. Auch in Berlin werden namhafte Street-Art-Künstler zwei Containerwagen zum rollenden Symbol für Klimaschutz gestalten.

Hinweis für die Medien: Weitere Informationen über Rail Freight Forward unter www.railfreightforward.eu

Aktuelle Tweets und Fotos zur Kampagne von Noah's Train unter:

www.twitter.com/DB_Cargo, www.instagram.com/railfreightforward

#NoahsTrain, #RailFreightForward, #30by2030, #ModalShift

Rail Freight Forward

Rail Freight Forward (RFF) ist ein Zusammenschluss europäischer Güterbahnen, die sich zum Ziel gesetzt haben, die negativen Auswirkungen des Güterverkehrs auf den Planeten und die Mobilität durch Innovation und einen intelligenteren Verkehrsmix drastisch zu reduzieren.

Der Zusammenschluss hat das Ziel, den Anteil des Schienengüterverkehrs für das europäische Wachstum am Modal Split bis 2030 auf 30 Prozent zu erhöhen. RFF will dabei Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber und politische Entscheidungsträger in ganz Europa in die Maßnahmen zur Verwirklichung dieser Verkehrsverlagerung einbeziehen.

Als breit angelegter und stetig wachsender Zusammenschluss von Schienengüterverkehrsunternehmen wird RFF von den Verbänden CER, UIC, ERFA, VDV, Allianz pro Schiene und dem Deutschen Naturschutzring unterstützt. Aktuell beteiligen sich BLS Cargo, CD Cargo, CFL Cargo, DB Cargo, Green Cargo, Lineas, LTE Group, Mercitalia, Ost-West Logistik, PKP Cargo, Rail Cargo Group, SBB Cargo, SNCF Logistics, ZSSK Cargo.



Allianz pro Schiene: Eine Reise für den Klimaschutz: Noah's Train halt in Berlin

24 January

Am Donnerstag, 24. Januar 2019, machte ein ganz besonderer Güterzug Station in Berlin: Noah's Train. In der Bibel war es die Arche Noah, die als großer Holzkasten die Familie Noah und viele Tiere vor der großen Flut schützte. Im 21. Jahrhundert soll der Güterzug einen wichtigen Beitrag leisten, die Welt vor der Klimakatastrophe zu bewahren. Dafür steht Noah's Train, den die europäischen Güterbahnen gemeinsam auf die Schiene gebracht haben, um für mehr umweltfreundlichen Verkehr zu werben.

Der spezielle Güterzug ist auf seiner Fahrt durch Europa gut zu erkennen am farbigen Design. An jedem Halt besprühen renommierte Street-Künstler zwei der ursprünglichen grünen Container mit bunten Bildern passend zum Thema Klima- und Naturschutz. Bei dem Zwischenstopp in Berlin begrüßte Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, gemeinsam mit Bundesumweltministerin Svenja Schulze, Joachim Berends, Vizepräsident des VDV, Alexander Doll, DB-Vorstand Finanzen, Güterverkehr und Logistik und Dr. Roland Bosch, Vorstandsvorsitzender von DB Cargo, am Bahnhof Gesundbrunnen das längste mobile Kunstwerk der Welt. Umweltministerin Schulze nutzte die Gelegenheit, um ihr Engagement für einen anderen Verkehr zu bekräftigen. „Wir müssen Wege finden, um mehr Waren über die Schiene zu transportieren“, sagte Schulze. „Bahnfahrer sind Klimaschützer – im Personen- wie im Güterverkehr“, betonte DB-Vorstand Doll. Allein die [Transportleistung](#) von DB Cargo spare jedes Jahr den Ausstoß von rund fünf Millionen Tonnen Kohlendioxid ein. „Das entspricht etwa der CO₂-Menge, die die Städte Aachen und Kassel zusammen in zwölf Monaten produzieren.“

Noah's Train startete Mitte Ende Dezember zum Ende der Weltklimakonferenz im polnischen Katowice und fuhr über Wien nach Berlin. Die nächsten Zwischenstopps legt er in Paris (5. Februar) und Brüssel (20. Februar) ein. Auf die Schiene gebracht hat ihn die gemeinsame Initiative „Rail Freight Forward“ (RFF) der europäischen Güterbahnen. Das Bündnis RFF hat sich zum Ziel gesetzt, den Anteil der Schiene am gesamten Güterverkehr in Europa bis 2030 von 18 Prozent auf 30 Prozent zu erhöhen.



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit

**Bundesministerium für Umwelt,
Naturschutz und nukleare Sicherheit: Noah's train**

24 January

Bundesumweltministerin Svenja Schulze nimmt ab 11.30 Uhr an der Aktion "Noah's train" teil. Mit diesem besonderen Zug, benannt nach der biblischen Arche Noah, wirbt die Initiative "Rail Freight Forward" der europäischen Güterbahnen für die Verlagerung von mehr Verkehr auf die umweltfreundliche Schiene. Als Zeichen für mehr Klimaschutz macht Noah's Train auch Halt in Berlin. Noah's Train ist Mitte Dezember zum Ende der Weltklimakonferenz im polnischen Katowice gestartet. In Berlin werden namhafte Street-Art-Künstler zwei Containerwagen zum rollenden Symbol für Klimaschutz gestalten. Die nächsten Zwischenstopps legt der Zug in Paris und Brüssel ein.



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit

**Bundesministerium für Umwelt,
Naturschutz und nukleare Sicherheit: Sonderzug Noah's Train macht Halt in Berlin**

24 January

Die Initiative "Rail Freight Forward" wirbt mit einem Sonderzug für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die umweltfreundlichere Schiene. Der Zug startete am 14. Dezember 2018 im polnischen Katowice. Über Wien, Berlin und Paris fährt er letztendlich nach Brüssel. Bundesumweltministerin Svenja Schulze nahm der Aktion teil und besuchte den Stopp in Berlin.



FerPress:

**Un simbolo per una maggior protezione del clima:
il treno du Noè arriva a Berlino**

24 January

(FERPRESS) – Roma, 24 GEN – Noah’s Train, l’opera d’arte mobile più lunga del mondo, che attualmente sta viaggiando attraverso l’Europa, oggi ha fatto tappa a Berlino. Le società europee di trasporto merci utilizzano questo treno speciale, che prende il nome da Noah’s Ark, per promuovere lo spostamento di più traffico verso le ferrovie nell’interesse dell’ambiente. In ogni stazione, artisti di strada di primo piano dipingono con spray due containers con motivi animali.

L’iniziativa Rail Freight Forward, lanciata dalle società europee di trasporto merci, mira ad aumentare la quota di trasporto merci in Europa dal 18% al 30% entro il 2030. Tra gli ospiti che accolgono il treno nella stazione di Gesundbrunnen di Berlino oggi era presente il Ministro federale dell’ambiente Svenja Schulze, che sostiene l’iniziativa.

Alexander Doll, membro del consiglio di amministrazione per le finanze, il trasporto merci e la logistica di DB, ha dichiarato: “Gli utenti del treno proteggono l’ambiente, sia per il trasporto di passeggeri che di merci. Con le sole operazioni di DB Cargo attualmente risparmiamo circa cinque milioni di tonnellate di emissioni di CO2 all’anno. Questa è più o meno la quantità di CO2 che le città di Aquisgrana e Kassel producono insieme in un anno”.

“Stiamo collaborando con i nostri partner europei per cambiare il mix di trasporto del futuro”, ha affermato il dott. Roland Bosch, CEO di DB Cargo. “Se il 30% in più delle previsioni di carico per l’Europa entro il 2030 fosse trasportato solo su strada, ciò significherebbe un milione di camion extra, più ingorghi e emissioni di carbonio più dannose.” La decarbonizzazione dei trasporti può avere successo solo se mettiamo più merci sulle rotaie”.

Joachim Berends, vicepresidente dell’Associazione delle società di trasporto tedesche (VDV), ha dichiarato: “Sulle lunghe tratte, il trasporto di merci su rotaia elettrica è l’unica alternativa economicamente ed ecologicamente valida ai camion, per cui la quota di mercato delle ferrovie deve crescere molto più nel trasporto merci, se vogliamo arrivare quasi a rispettare gli impegni presi nell’accordo di Parigi, ecco perché il VDV sostiene la campagna Rail Freight Forward con il suo ambizioso obiettivo di raggiungere una quota modale del 30% per il trasporto merci su rotaia”.

Il treno di Noè è partito dalla città polacca di Katowice a metà dicembre in seguito alla Conferenza sui cambiamenti climatici delle Nazioni Unite ed ha fatto tappa a Vienna e poi a Berlino. Le prossime fermate del treno saranno Parigi il 5 febbraio 2019 e Bruxelles il 20 febbraio 2019. Anche a Berlino, artisti di strada locali di spicco dipingeranno due carri container, trasformandoli in simboli mobili per la protezione del clima.



TimeOut:

La plus longue œuvre d'art mobile au monde débarque à Paris

23 January

Décidément, on n'aura jamais été autant en bons termes avec nos amis de la SNCF. Alors qu'on n'en finit plus de passer nos soirées du côté de la Gare ou de la Station, voici que la Gare de l'Est se la jouera street art le 2 février prochain, en accueillant le Train de Noé, la future « plus longue œuvre d'art mobile au monde ». Et attention, du street art écologiquement militant s'il vous plaît.

Derrière ce projet, on retrouve la Rail Freight Forward, une coalition d'entreprises de fret ferroviaire européennes – dont la SNCF fait partie –, engagées dans la réduction de l'impact environnemental du transport de marchandises. Avec un objectif clair : faire passer la part modale du fret ferroviaire européen – moins polluant – de 18% à 30% d'ici 2030.

Un projet qui se la jouera donc interrail sauce street art. Parti de Katowice – lieu de la dernière COP 24 –, après Vienne et Berlin, le Train de Noé fera une halte à Paris. Et comme à chaque arrêt, des street artistes locaux embelliront plusieurs nouveaux wagons, lui permettant d'obtenir son honorifique titre de « plus longue œuvre d'art mobile au monde ». Le tout sans risquer de prendre une amende. Allez, on se donne rendez-vous le 2 février prochain à 10h pour voir le résultat avant son départ pour Bruxelles. Ou un petit peu après, on ne sait jamais vraiment avec la SNCF.

Où ? Gare de l'Est, Voie n°4, Place du 11 novembre 1918, 10^e

Quand ? Le samedi 2 février 2019, de 10h à 17h

Demotivateur

Démotivateur:

Le train de Noé: la plus longue oeuvre d'art mobile arrive à Paris pour sensibiliser à la cause environnementale

23 January

Après avoir traversé Katowice, Vienne et Berlin, le train de Noé s'arrêtera à Paris le 2 février. Une occasion idéale pour découvrir « la plus longue œuvre street art mobile et évolutive » jamais réalisée.

Afin d'éveiller les mentalités pour la cause environnementale et de convaincre l'opinion publique des bienfaits du report modal (action qui consiste à orienter les flux logistiques utilisant des moyens de transport gros émetteurs de carbone et de particules vers des moyens plus respectueux de l'environnement), la branche Fret ferroviaire de la SNCF, lance avec ses homologues européens un « train de Noé », en référence à l'Arche de Noé.

À chacun de ses arrêts, des nouveaux wagons sont graffés par des artistes locaux. Le train terminera son voyage final à Bruxelles afin de devenir « la plus longue œuvre street art mobile et évolutive ».

Cette œuvre d'art évolutive sera présente le 2 février à la gare de l'Est, de 10 heures à 17 heures, sur la voie n° 4. Sur place, diverses animations seront proposées comme des œuvres collectives et des photocall dans le but de nous sensibiliser aux enjeux environnementaux.

le Bonbon

Le Bonbon:

Un train street art débarque à Paris pour sensibiliser à la cause environnementale

21 January

Les membres de la coalition Rail Freight Forward ont choisi de créer un train street art à la gare de l'Est pour sensibiliser à la cause environnementale. Après Katowice en Pologne, Vienne et Berlin, c'est à Paris que le "Train de Noé" s'arrêtera le 2 février avec deux nouveaux wagons graffés par des street-artists locaux.

Ce "Train de Noé" lancé par la branche de fret ferroviaire de la SNCF fait bien évidemment référence à la légendaire Arche de Noé et a pour objectif de marquer son engagement pour le climat et de convaincre l'opinion publique des bienfaits du report modal (= action de remplacer un mode de transport saturé par un autre pour décongestionner le premier).

À Paris, dernière étape avant Bruxelles, destination finale du train, le public pourra ainsi découvrir « la plus longue œuvre street art mobile et évolutive » jamais réalisée, le 2 février à la gare de l'Est, de 10h à 17h, sur la voie n°4. Cette œuvre d'art mobile et évolutive sur le thème du changement climatique proposera diverses animations toute la journée, comme des œuvres collectives et des photocall afin de nous sensibiliser aux enjeux environnementaux du fret ferroviaire.

Notre chère planète a bien besoin qu'on prenne soin d'elle, et transporter le plus de marchandises possible par voie ferrée serait une bonne initiative pour la protéger un peu plus. N'hésitez pas à découvrir cette œuvre d'art évolutive avant qu'elle ne reparte pour la Belgique.

Gare de l'Est

Place du 11 novembre 1918 – 10^e

Le 2 février 2019 de 10h à 17h



Onirik: Le train de Noé à quai gare de l'Est

18 January

Le Train de Noé à quai gare de l'Est

Le 18 janvier 2019

Aux grands maux contemporains les grands remèdes... contemporains. Pour faire savoir – car qui y pense vraiment ? – que la planète a besoin que davantage de marchandises soient transportées par rail sous peine de suffoquer, la branche de fret ferroviaire de SNCF a lancé avec ses homologues européens un « Train de Noé », en référence à la légendaire Arche de Noé.

A chacun de ses arrêts, Katowice en Pologne, Vienne et Berlin, deux nouveaux wagons ont été graffés par des street artistes locaux. A Paris, dernière étape avant Bruxelles, destination finale du train, le public pourra ainsi découvrir « la plus longue œuvre street art mobile et évolutive » jamais réalisée, le 2 février à la Gare de l'Est, de 10h à 17h, sur la voie n° 4.

Diverses animations (œuvres collectives, photocall...) seront proposées tout au long de la journée pour sensibiliser les visiteurs, petits et grands, aux enjeux environnementaux du fret ferroviaire.



Q

De Vlaamse Ondernemer: Europese sporgoederenvervoerders verdubbelen ambities in strijd tegen klimaatverandering

18 January

Op de Klimaatconferentie van Katowice heeft Rail Freight Forward, een coalitie van Europese ondernemingen en verenigingen in het sporgoederenvervoer, zich verplicht om de komende tien jaar tot 290 miljoen ton CO₂-uitstoot door vervoer te besparen.

Met 275 miljoen ton CO₂-uitstoot per jaar neemt het goederenvervoer over de weg bijna een derde van de totale vervoersemissies (inclusief personenvervoer) voor zijn rekening. Gezien de groeiraming van 30% in 2030 neemt het klimaateffect van het goederenvervoer naar verwachting sterk toe in de komende jaren.

Om dit te voorkomen wil Rail Freight Forward het aandeel van het spoorvervoer in het totale goederenvervoer verhogen van 18% nu tot 30% in 2030. Omdat het goederenvervoer per spoor negen keer minder CO₂ uitstoot dan het goederenvervoer over de weg, is de "modal shift" een cruciale stap voor de vervoerssector om de klimaatdoelstellingen te halen die in het Akkoord van Parijs zijn vastgelegd.

De ondertekenaars verplichten zich om hun sector te transformeren en innovatieve en zeer concurrerende railproducten aan te bieden. Daarbij sporen ze beleidsmakers en partners aan om de noodzakelijke externe voorwaarden te scheppen om een modal shift van weg- naar spoorvervoer mogelijk te maken.

De huidige leden van de Rail Freight Forward-coalitie zijn BLS Cargo, CD Cargo, CFL Cargo, DB Cargo, GreenCargo, Lineas, LTE Group, Mercitalia, Ost-West Logistik, PKP Cargo, Rail Cargo Group, SBB Cargo, SNCF Logistics en ZSSK Cargo.



Initiative Logistik Austria: ÖBB Noah´s Train: Ein Zug als „Klimabotschafter“

18 January

„Empfang“ am Wiener Westbahnhof – Sowohl Bundespräsident als auch Verkehrsminister unterstützen Promotion zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene als übergeordnetes Ziel für den Umweltschutz.

Der Name „Noah´s Train“ wurde in Anlehnung auf die Geschichte der Bibel gewählt, als „älteste Geschichte des Umweltschutzes“. Ein mit Tiermotiven künstlerisch gestaltete Containerzug fährt quer durch Europa, um ein starkes Signal für den klimafreundlichen Gütertransport zu setzen. Gestartet ist Noah´s Train im Dezember 2018 während der Weltklima-Konferenz im polnischen Katowice.

Anlässlich des Zwischenstopps in Wien wurde Noah´s Train von Bundespräsident Alexander Van der Bellen, Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Norbert Hofer sowie von ÖBB CEO Andreas Matthä und den CEOs der Rail Freight Forward-Initiative feierlich am Westbahnhof Wien empfangen und wenig später auf die weitere Reise durch Europa verabschiedet. Initiiert wurde der PR-Zug von der Initiative Rail Freight Forward (RFF), einem Zusammenschluss zahlreicher europäischer Güterbahnen und Interessensvertretungen.

Vision vom klimafreundlichen Gütertransport

Rail Freight Forward ist eine gesamteuropäische Initiative. Ziel ist es der Öffentlichkeit in Österreich und Europa zu vermitteln, dass Schienengüterverkehr eine wesentliche Antwort auf die Herausforderung des Klimawandels ist. Der Verkehr ist einer der größten Verursacher der CO₂-Belastung und damit des Treibhauseffektes. Die Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene wirkt am schnellsten gegen noch mehr CO₂-Ausstoß und Klimabelastung. Durch Rail Freight Forward soll der Anteil der Schiene an Gütertransporten in Europa auf 30 % bis 2030 steigen. „Der Klimawandel bedroht unsere Gesellschaft und Wirtschaft und die Zukunft unserer Kinder. Wir müssen jetzt handeln und so viele Güter wie möglich weg von der Straße auf die Schiene bringen“, so ÖBB CEO Andreas Matthä. „Für diese Verkehrsverlagerung ist noch einiges zu tun: Wir brauchen faire Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Straße. Zum Beispiel durch Steuervergünstigung für Bahnstrom und europaweite klare Mautregeln für Lkw-Transporte.“

In Wien wurde nun der österreichische Beitrag in Form von weiteren künstlerisch gestalteten Güterwaggons hinzugefügt. Noah´s Train bringt die Vision 2030 von Rail Freight Forward zum Ausdruck und unterstreicht das gemeinsame Engagement der ÖBB, Wirtschaft und Politik gegen den Klimawandel.

„Die ÖBB sind ein starker Partner für Österreich und Europa. Ihr Geschäftsmodell ist ja per se schon nachhaltig und wir verfolgen sehr gerne alle Initiativen, die vor allem im Nachhaltigkeitsbereich gesetzt werden,“ so Bundespräsident Alexander Van der Bellen.

Verkehr ist wirksamste Hebel, um CO₂ einzusparen. In Europa wird der Transportmarkt bis 2030 nochmals um 30% wachsen. „Wir müssen alles daransetzen, dass dieses Wachstum zu großen Teilen auf der Schiene stattfindet. Österreich nimmt hier vielfach eine Vorreiterrolle in Europa wahr, von Investitionen in die Infrastruktur bis hin zu verkehrspolitischen Maßnahmen. So sind

wir mit einem Modal Split von rund 30 % in Österreich Spitzenreiter in der Europäischen Union," erklärt Bundesminister Norbert Hofer.

„Eine der größten globalen Herausforderungen für die nächsten Jahrzehnte auf dem Gebiet des Umweltschutzes ist zweifellos die Reduktion des durch den Menschen verursachten Treibhauseffekts," bekräftigt Josef Plank, Generalsekretär im Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus. „Denn ein Lkw-Transport auf der Straße verursacht in Europa 21mal mehr CO₂-Abgase als ein Transport mit dem Zug, er ist rund 85-mal so unsicher, in Summe führt der Lkw-Transport dazu, dass jeder von uns im Schnitt rund 120 Stunden pro Jahr im Stau steht", so Plank weiter.

Rail Freight Forward

Rail Freight Forward ist ein Zusammenschluss europäischer Güterbahnen, die sich zum Ziel gesetzt haben, die negativen Auswirkungen des Güterverkehrs auf den Planeten und die Mobilität durch Innovation und einen intelligenteren Verkehrsmix drastisch zu reduzieren.

Der Zusammenschluss hat das Ziel, den Anteil des Schienengüterverkehrs am Modal Split bis 2030 auf 30 % zu erhöhen. Rail Freight Forward will dabei Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber und politische Entscheidungsträger in ganz Europa in die Maßnahmen zur Verwirklichung dieser Verkehrsverlagerung einbeziehen.

Als breit angelegter und stetig wachsender Zusammenschluss von Schienengüterverkehrsunternehmen wird Rail Freight Forward von den Verbänden CER, UIC, ERFA und VDV unterstützt. Aktuell beteiligen sich BLS Cargo, CD Cargo, CFL Cargo, DB Cargo, GreenCargo, Lineas, LTE Group, Mercitalia, Ost-West Logistik, PKP Cargo, Rail Cargo Group, SBB Cargo, SNCF Logistics, ZSSK Cargo.

Rail Cargo Group: Güterverkehr der ÖBB

Mit 8.700 MitarbeiterInnen, Niederlassungen in ganz Europa und einem Jahresumsatz von 2,2 Milliarden EUR zählt die Rail Cargo Group zu den führenden Bahnlogistikunternehmen Europas. Die Rail Cargo Group betreibt gemeinsam mit starken Partnern ein flächendeckendes Netz an Door-to-door-Logistik in Europa und darüber hinaus bis Asien. Sie verbindet europäische Ballungszentren und Häfen mit prosperierenden Wirtschaftszentren Russlands, der Türkei bis nach China. Operative Leitgesellschaft der Rail Cargo Group ist die Rail Cargo Austria AG.

ÖBB: Österreichs größter Mobilitätsdienstleister

Als umfassender Mobilitätsdienstleister bringt der ÖBB Konzern jährlich 459 Millionen Fahrgäste und 115 Millionen Tonnen Güter umweltfreundlich ans Ziel. Besonders klimaschonend sind die Bahnreisenden unterwegs. Denn 100 Prozent des Bahnstroms stammen aus erneuerbaren Energieträgern. Die ÖBB gehörten 2017 mit rund 96 Prozent Pünktlichkeit zu den pünktlichsten Bahnen Europas. Konzernweit sorgen 41.107 MitarbeiterInnen bei Bahn und Bus (zusätzlich rund 1.900 Lehrlinge) dafür, dass täglich rund 1,3 Millionen Reisende sicher an ihr Ziel kommen. Strategische Leitgesellschaft des Konzerns ist die ÖBB-Holding AG.

Railpage

Railpage: Rail Freight Forward alliance to fight climate change

17 December

During the UN climate conference in Katowice, the Rail Freight Forward alliance of 14 European rail freight operators and four associations announced on December 14 a target of boosting rail's market share from 18% to 30% by 2030. It suggests that this could save up to 290 million tonnes of CO₂ in greenhouse gas emissions over the next decade.

RFF notes that freight transport is a key economic activity which accounts for 6% of European GDP, with more 19 billion tonnes of goods transported every year. Demand is projected to grow by around 30% over the next two decades, the equivalent of the total German transport sector today, which could put another million lorries a year on Europe's roads. Given that freight represents almost a third of total transport emissions, equivalent to 275 million tonnes of CO₂ a year, RFF warns that without radical change the climate impact can be 'expected to increase substantially'.

As rail freight emits one-ninth as much CO₂ per tonne-km as road haulage, RFF suggests that modal shift from road to rail would be 'a crucial step' to help the transport sector reach the 'stringent targets defined in the Paris Accord'.

'Convinced that rail has a crucial role to play in building a more sustainable freight sector', the signatories to the RFF Vision 2030 say they 'are committed to working together to transform and modernise the rail freight industry, driving efficiency and standardisation, improving cost-effectiveness and accelerating technological innovation. Each company will step up its efforts to offer competitive products that convince customers to choose rail for its quality, frequency, reliability, flexibility, price and service.'

At the same time, RFF is calling on policymakers and other stakeholders 'to provide a transparent and solid regulatory framework' which gives infrastructure managers a clear mandate 'to deploy a network that is easy to access, well-managed and reliable'. The aim should be to make 'running a train through Europe as easy as running a truck', it suggests.

The signatories also want the EU authorities and member states to 'equalise taxes, administrative costs and infrastructure access charges' for different modes, in order to level the playing field. According to RFF, 'countries taking measures to provide a clear regulatory framework and fair competition, such as Austria and Switzerland, clearly show a larger modal share for rail', with market shares of 32% and 37% respectively.

Rail Freight Forward signatories

BLS Cargo

ČD Cargo

CFL Cargo

DB Cargo

Green Cargo

Lineas

LTE Logistics

Mercitalia Intermodal

Ost-West Logistics

PKP Cargo

Rail Cargo Group

SBB Cargo

SNCF Logistics

ZSSK Cargo

CER

ERFA

UIC

VDV

Flows

Flows:

Nieuwjaarsbrief Geert Pauwels (Lineas)

17 January

In onze reeks nieuwjaarsbrieven (gratis en niet vergrendeld) blijkt een auteur uit de logistieke sector vooruit naar 2019. Vandaag is Geert Pauwels, CEO van de Belgische spoorvrachtoperator Lineas aan het woord.

Op de nieuwjaarsrecepties merk ik een positieve ingesteldheid over onze economie en goede vooruitzichten voor onze sector. Logistiek blijft jaarlijks groeien en dat is zeker positief. Maar het verbaast me ook dat maar zeer weinig mensen bezig zijn met het alsmaar groeiende mobiliteitsprobleem en de nefaste impact van transport op het klimaat. Zijn we ons wel bewust van de grote schaduw die onze sector op de samenleving werpt en zeker ook op onze bedrijven en economie?

30% groei van de transportsector ... maar tegen welke prijs?

Transport zal in Europa minstens 30% groeien tegen 2030. Goed nieuws voor onze business. Maar het betekent wel dat we tegen dan 26% extra CO2 de lucht in gaan blazen, hoofdzakelijk omdat we voor 74% afhankelijk zijn van wegtransport. Een stijging die onze klimaatdoestelling van -49% onmogelijk maakt.

En dan hebben we de werken aan de Oosterweel. We staan vandaag al gemiddeld 44 uur per jaar in de file, maar de werken zullen de mobiliteit rond Antwerpen de komende jaren pas echt in het honderd sturen. Als we daar nog eens de geschatte 90.000 extra vrachtwagens op het Belgische wegennet tegen 2030 aan toevoegen, staat binnenkort heel het land permanent vast. En iedereen is het erover eens: extra wegcapaciteit creëren is niet voldoende en vaak gewoonweg niet mogelijk.

Willen we als sector de nefaste invloed op het klimaat, de mobiliteitscrisis, de luchtvervuiling, en de daaraan gelinkte economische gevolgen echt op ons geweten hebben?

Naar een slimmere transportmix voor een duurzame samenleving

Er wordt nu al hard gewerkt aan verschillende oplossingen voor ons mobiliteitsprobleem, door bijvoorbeeld meer 's nachts te transporteren, de vullingsgraad van trucks te verbeteren enzovoort. Laten we dit vooral blijven doen. Tegelijk moeten we echter beseffen dat dit niet voldoende zal zijn om het probleem op te lossen. Voor een echt duurzame oplossing gaan we ook een structurele modal shift naar het spoor moeten maken!

Want de feiten zijn er: het spoor verbruikt zes keer minder energie dan de weg. Daarbij stoot het ook minstens negen keer minder CO2 uit, veroorzaakt het acht keer minder luchtvervuiling en zadelt het de Belgische samenleving met 20 keer minder kosten op per tonkm. En het spoornet heeft wel genoeg bestaande capaciteit om de 30% groei op te vangen!

Ik krijg soms de vraag of er een toekomst is voor het spoor. Maar de echte vraag is eigenlijk: is er wel een toekomst *zonder* spoor?

Ons engagement voor samenwerking en modal shift naar het spoor

Met de Europese Rail Freight Forward coalitie gaan we het engagement aan om het marktaandeel van het spoor tegen 2030 van 18 naar 30% te krijgen in Europa. Dat is meer dan een verdubbeling van de volumes, met bestaande infrastructuur en een fractie van de maatschappelijke impact.

Hoe gaan we dat doen? Wij als spoorvrachtoperatoren engageren ons om onze klanten meer en betere spoorproducten en intermodale oplossingen aan te bieden, in samenwerking met andere transportmodi. Maar we kunnen het niet alleen: infrastructuurbeheerders moeten zich organiseren om het rijden van een trein door Europa even gemakkelijk te maken als het rijden van een vrachtwagen. Ook onze beleidsmakers moeten een duidelijke richting kiezen en een gelijk speelveld creëren tussen de verschillende transportmodi om de modal shift mogelijk te maken.

Ik ben hoopvol. Maar realistisch. Deze nieuwjaarsbrief is een warme oproep aan allen om hier samen aan te werken. We hebben ieders bijdrage nodig om van de groeiprognose van onze sector ook een succes voor onze samenleving te maken.

Ik wens jullie een voorspoedig, vlot en gezond 2019. En ik zie jullie graag bij de aankomst van [#NoahsTrain](#), symbool van het engagement van Rail Freight Forward voor het klimaat, in februari te Brussel. Dan maken we met onze sector ook onze ambitie op Belgisch niveau bekend.



FerPress:

Il treno di Noè ambasciatore del clima per il mondo fa tappa a Vienna

16 January

(FERPRESS) – Roma, 16 GEN – Il treno di Noè è ispirato alla più antica storia di protezione ambientale, il treno container, progettato artisticamente con motivi animali, si sta facendo strada in tutta Europa per imporre un forte punto esclamativo per il trasporto merci rispettoso del clima.

In occasione della sosta a Vienna, l'ambasciatore del clima Noah's Train è stato celebrato nella stazione ferroviaria occidentale di Vienna dal presidente federale, Alexander Van der Bellen, dal ministro federale dei trasporti, dell'innovazione e della tecnologia, Norbert Hofer, dal CEO di ÖBB, Andreas Matthä, e dagli amministratori delegati dell'iniziativa Rail Freight Forward.

Rail Freight Forward è un'iniziativa paneuropea. L'obiettivo è quello di trasmettere al pubblico in Austria e in Europa che il trasporto merci su rotaia è una risposta essenziale alla sfida dei cambiamenti climatici. Il trasporto è una delle maggiori cause di inquinamento da CO2 e quindi dell'effetto serra. Lo spostamento del trasporto merci su rotaia ha l'effetto più rapido e diretto contro le emissioni di CO2 e l'impatto sul clima. Rail Freight Forward mira ad aumentare il trasporto merci ferroviario in Europa al 30% entro il 2030.

"Il cambiamento climatico sta minacciando la nostra società e l'economia e il futuro dei nostri figli. Dobbiamo agire e portare il maggior numero di beni lontano dalla strada alla ferrovia". Lo ha dichiarato il CEO di ÖBB, Andreas Matthä. "C'è ancora molto da fare per questo trasferimento modale, servono sgravi fiscali e regole chiare".

Il Noah's Train esprime la Vision 2030 del Rail Freight Forward e sottolinea l'impegno di ÖBB nei confronti dell'economia globale, dell'economia e della politica contro i cambiamenti climatici.

"ÖBB è un partner forte per l'Austria e l'Europa e il suo modello di business è già sostenibile e siamo molto felici di perseguire tutte le iniziative che si concentrano principalmente sulla sostenibilità", ha dichiarato il presidente federale Alexander Van der Bellen all'evento.

Il trasporto è la leva più efficace per risparmiare CO2. In Europa, il mercato dei trasporti crescerà di un altro 30% entro il 2030. "Dobbiamo fare del nostro meglio per garantire che questa crescita sia in gran parte basata sulle ferrovie, con l'Austria che svolge un ruolo di primo piano in Europa, dagli investimenti infrastrutturali alle misure di politica dei trasporti, con una ripartizione modale di circa il 30%", spiega il ministro federale Norbert Hofer.

L'Éventail

L'éventail:

Noah's Train: un train artistique et street art pour lutter contre les émissions de CO2

15 January

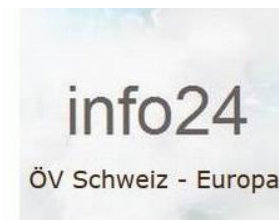
RAIL FREIGHT FORWARD, UN GROUPEMENT D'ENTREPRISES ET D'ASSOCIATIONS EUROPÉENNES ACTIVES DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES, SE SONT ENGAGÉES À RÉDUIRE DRASTIQUEMENT L'INCIDENCE NÉGATIVE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR NOTRE PLANÈTE.

Lors de la Conférence de Katowice sur le climat, Rail Freight Forward, s'est engagée à éviter l'émission de 290 millions de tonnes de CO² au cours des dix prochaines années.

Pour sceller leur engagement en faveur du climat et obtenir le soutien de la population en faveur du modal shift, les membres du groupement Rail Freight Forward ont choisi Katowice pour le lancement officiel du train de Noé (#NoahsTrain).

Ce train passera par Vienne (14/1), Berlin (24/1), Paris (5/2) et Bruxelles (20/2).

Dans chacune de ces villes, des artistes de rue locaux de renom transformeront progressivement le train en la plus grande œuvre d'art mobile du monde, s'inspirant de la plus ancienne histoire d'activisme environnemental.



Info24 – ÖV Schweiz-Europa: Noah's Train: Klimabotschafter für die Welt macht Halt in Wien

15 January

Der "Zug Noah's" ist inspiriert von der ältesten Geschichte des Umweltschutzes. Der mit Tiermotiven künstlerisch gestaltete Containerzug, macht sich auf den Weg durch Europa, um ein starkes Ausrufezeichen für einen klimafreundlichen Gütertransport zu setzen. Gestartet ist Noah's Train Mitte Dezember 2018 während der Weltklima-Konferenz im polnischen Katowice. Anlässlich des Halts in Wien am 14. Januar 2019 wurde der Klimabotschafter Noah's Train von Bundespräsident Alexander Van der Bellen, Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Norbert Hofer sowie von ÖBB CEO Andreas Matthä und den CEOs der Rail Freight Forward-Initiative feierlich am Wiener Westbahnhof empfangen und wenig später auf die weitere Reise durch Europa verabschiedet. Initiiert wurde Noah's Train von der Initiative Rail Freight Forward (RFF), einem Zusammenschluss zahlreicher europäischer Güterbahnen und Interessensvertretungen.

Die Vision vom klimafreundlichen Gütertransport

Rail Freight Forward ist eine gesamteuropäische Initiative. Ziel ist es der Öffentlichkeit in Österreich und Europa zu vermitteln, dass Schienengüterverkehr eine wesentliche Antwort auf die Herausforderung des Klimawandels ist. Der Verkehr ist einer der größten Verursacher der CO₂-Belastung und damit des Treibhauseffektes. Die Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene wirkt am schnellsten und direktesten gegen noch mehr CO₂-Ausstoß und Klimabelastung. Durch Rail Freight Forward soll der Anteil der Schiene an Gütertransporten in Europa auf 30 % bis 2030 steigen. „Der Klimawandel bedroht unsere Gesellschaft und Wirtschaft und die Zukunft unserer Kinder. Wir müssen jetzt handeln und so viele Güter wie möglich weg von der Straße auf die Schiene bringen. Güterverkehr auf der Schiene spart CO₂ und schützt das Klima!“, so ÖBB CEO Andreas Matthä. „Für diese Verkehrsverlagerung ist noch einiges zu tun: Wir brauchen faire Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Straße. Zum Beispiel durch Steuervergünstigung für Bahnstrom und europaweite klare Mautregeln für LKW Transporte.“

Erster Halt: Wien

In Wien wurde nun der österreichische Beitrag in Form von weiteren künstlerisch gestalteten Güterwaggons hinzugefügt. Noah's Train bringt die Vision 2030 von Rail Freight Forward zum Ausdruck und unterstreicht das gemeinsame Engagement der ÖBB, Wirtschaft und Politik gegen den Klimawandel.

„Die ÖBB sind ein starker Partner für Österreich und Europa. Ihr Geschäftsmodell ist ja per se schon nachhaltig und wir verfolgen sehr gerne alle Initiativen, die vor allem im Nachhaltigkeitsbereich gesetzt werden,“ so Bundespräsident Alexander Van der Bellen bei der Veranstaltung.

30 bis 2030

Verkehr ist wirksamste Hebel, um CO₂ einzusparen. In Europa wird der Transportmarkt bis 2030 nochmals um 30% wachsen. „Wir müssen alles daransetzen, dass dieses Wachstum zu großen Teilen auf der Schiene stattfindet. Österreich nimmt hier vielfach eine Vorreiterrolle in Europa wahr, von Investitionen in die Infrastruktur bis hin zu verkehrspolitischen Maßnahmen. So sind wir mit einem Modal Split von rund 30% in Österreich Spitzenreiter in der Europäischen Union,“ erklärt Bundesminister Norbert Hofer.

„Eine der größten globalen Herausforderungen für die nächsten Jahrzehnte auf dem Gebiet des Umweltschutzes ist zweifellos die Reduktion des durch den Menschen verursachten Treibhauseffekts,“ bekräftigt Josef Plank, Generalsekretär im Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus. Denn ein LKW Transport auf der Straße verursacht in Europa 21mal mehr CO₂-Abgase als ein Transport mit dem Zug, er ist rd. 85-mal so unsicher, in Summe führt der LKW-Transport dazu, dass jeder von uns im Schnitt rund 120 Stunden pro Jahr im Stau steht.

Aus diesem Grund haben die großen europäischen Bahnunternehmen die Initiative „Rail Freight Forward“ ins Leben gerufen. Damit soll der Öffentlichkeit und den Entscheidungsträgern in ganz Europa deutlich gemacht werden, dass die Bahn essenziell zur Bewältigung des Transportwachstums in Europa ist. Mit den Unterschriften aller Gäste und einem klaren Bekenntnis zum Klimaschutz wurde Noah's Train heute gemeinsam verabschiedet. Die nächsten Stopps sind am 24. Januar 2019 in Berlin, am 05. Februar 2019 in Paris und am 20. Februar 2019 in Brüssel.

Rail Freight Forward

Rail Freight Forward ist ein Zusammenschluss europäischer Güterbahnen, die sich zum Ziel gesetzt haben, die negativen Auswirkungen des Güterverkehrs auf den Planeten und die Mobilität durch Innovation und einen intelligenteren Verkehrsmix drastisch zu reduzieren.

Der Zusammenschluss hat das Ziel, den Anteil des Schienengüterverkehrs am Modal Split bis 2030 auf 30 % zu erhöhen. Rail Freight Forward will dabei Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber und politische Entscheidungsträger in ganz Europa in die Massnahmen zur Verwirklichung dieser Verkehrsverlagerung einbeziehen.

Als breit angelegter und stetig wachsender Zusammenschluss von Schienengüterverkehrsunternehmen wird Rail Freight Forward von den Verbänden CER, UIC, ERFA und VDV unterstützt. Aktuell beteiligen sich BLS Cargo, CD Cargo, CFL Cargo, DB Cargo, GreenCargo, Lineas, LTE Group, Mercitalia, Ost-West Logistik, PKP Cargo, Rail Cargo Group, SBB Cargo, SNCF Logistics, ZSSK Cargo.



Kronen Zeitung: Klima-Sprayer

15 January

Dienstag, 15. Jänner 2019

ÖSTERREICH



Klima-Sprayer

Den „Arche Noah“-Zug empfangen Präsident Van der Bellen, Minister Norbert Hofer und ÖBB-General Andreas Matthä (links). Die Garnitur kurvt als Synonym für die umweltfreundliche Schiene (weniger Emissionen und Energieverbrauch) seit der UN-Klimakonferenz in Europa herum. Auf dem Wiener Westbahnhof wurde ein kunstvoll besprayer Waggon (o.) angehängt.



Oberösterreichisches Volksblatt: Güterverkehr auf Schiene

15 January



Güterverkehr auf Schiene

In Wien wurde gestern „Noah's Train“ empfangen. Ein Güterzug, der quer durch Europa fährt und die Verlagerung des Transports von der Straße auf die Schiene vorantreiben soll. Der Zug wurde bei der Weltklimakonferenz in Katowice los geschickt und erreichte mit dem Wiener Westbahnhof seine erste Station. Weiter geht's

dann nach Berlin, Paris und Brüssel. Bundespräsident Alexander van der Bellen und Verkehrsminister Norbert Hofer haben den Zug empfangen und zugesichert, die Klimaschutz-Initiative „Rail Freight Forward“ zu unterstützen. Ziel ist es, den Anteil des Schienengüterverkehrs in Europa bis 2030 auf 30 Prozent zu erhöhen. Im Bild: ÖBB-Vorstandschef Andreas Matthä, Bundespräsident Alexander Van der Bellen, Verkehrsminister Norbert Hofer und Generalsekretär Josef Plank.



Österreichische Verkehrszeitung: Verdoppelung des Transportvolumens auf der Schiene bis 2030

15 January

Noah's Train macht Halt in Wien; der bunte Containerzug steht für den grünen Transport im Sinne der Rail Freight Forward-Koalition

Der Zug „Noah's Train“ startete seine Reise am 14. Dezember 2018 in Katowice in Polen. Über Wien, Berlin und Paris fährt er nach Brüssel. Die Container sind im Rohzustand grün und werden kontinuierlich zu Kunstwerken verwandelt. Je zwei Container werden von den EVUs PKP Cargo, DB Cargo, Lineas, SNCF und der RCG beigesteuert und auf dem Weg von Street Art-Künstlern gestaltet.

Am 14. Jänner wurde der Zug unter der Teilnahme von Bundespräsident Alexander van der Bellen sowie ÖBB-Vorstand Andreas Matthä und den internationalen CEOs der Rail Freight Forward-Initiative feierlich am Westbahnhof Wien empfangen, bevor es weiter ging nach Berlin. Die Bahnen wollen damit auf das Ziel der „Rail Freight Forward Koalition“ aufmerksam machen: Mindestens 30 Prozent der Fracht sollen bis 2030 auf die Schiene verlagert werden.

Um den Klimaschutz durch den Schienengüterverkehr zu forcieren, wurde die Koalition Rail Freight Forward ins Leben gerufen. Der Zusammenschluss von Güterbahnen hat das Ziel, die negativen Auswirkungen der Mobilität und des Güterverkehrs auf unseren Planeten drastisch zu reduzieren. Bis 2030 muss die Transportbranche ihren derzeitigen CO₂-Fußabdruck um 25 Prozent reduzieren, und ein Drittel dieser Anstrengungen muss im Güterverkehr erfolgen.

Hintergrund der Initiative ist der enorm wachsende Verkehrsmarkt in Europa. Bis 2030 soll das Frachtaufkommen um 30 Prozent steigen. Aktuell werden allerdings 75 Prozent des gesamten Güterverkehrs auf der Straße bewältigt, und dieser Anteil steigt stetig. Das bedeutet, dass sich der derzeitige Emissionsausstoß der Güterverkehrsbranche – etwa 275 Mio. Tonnen CO₂ – um 80 Mio. Tonnen pro Jahr erhöhen wird, wenn keine Maßnahmen ergriffen werden. Ziel ist es, bis 2030 einen Anteil der Schiene am Güterverkehrsmarkt von 18 Prozent auf 30 Prozent zu erreichen.

ÖSTERREICH

Österreich: ÖBB schicken « Noah's Train » durch Europa

15 January



Gestern hat „Noah's Train“ den Westbahnhof verlassen.

Längstes Kunstprojekt der Welt ÖBB schicken »Noah's Train« durch Europa

130-Meter-Zug hat in Wien Zwischenstation gemacht. Jetzt geht es nach Berlin. Rudolfshiem-Fünfhaus.

Gestern hat „Noah's Train“ den Westbahnhof Richtung Berlin verlassen. Der 130-Meter-Zug ist das längste Kunstprojekt der Welt. In jeder Station, auf seiner 2.000 Kilometer langen Reise, werden zwei Container von lokalen Künstlern bemalt. Grundthema sind Tiermotive.



Auch A. Van der Bellen und Minister N. Hofer waren vor Ort.

Weil die Arche Noah das älteste Umweltschutzprojekt der Welt ist. Eingetroffen ist er aus Katowice (PL). Mit dem Projekt werben die ÖBB für den Umweltschutz.

15 January



„Noah's Train“ nennt sich ein spezieller Güterzug. Foto: APA

Grüner Gütertransport für Klimaschutz

Noah's Train machte Halt in Wien

Noah's Train“ nennt sich ein Güterzug, der quer durch Europa fährt und die Verlagerung des Transports von der Straße auf die Schiene vorantreiben soll. Der Zug, der gestern in Wien hielt, soll als „Klimabotschafter“ die Bedeutung des Bahn-Güterverkehrs zur Vermei-

dung von Treibhausgasen und damit als wichtigen Beitrag gegen den Klimawandel symbolisieren. In Wien wurden zwei der ursprünglich knallgrünen Container vom Graffiti-künstler Paul Hoffman von der Agentur Concrete farbenfroh gestaltet. (APA)

KURIER

Kurier:

Ein schöner Zug für den Umweltschutz

15 January

By Thomas Pressberger

KLIMABOTSCHAFTER

Ein schöner Zug für den Umweltschutz

Initiative. Mit „Noah's Train“ wollen Güterbahnen Aufmerksamkeit für den Klimawandel schaffen

Ein grüner Güterzug mit Tiermotiven fährt derzeit von Kattowitz über Wien, Berlin und Paris nach Brüssel. „Noah's Train“ will auf den Klimawandel und Möglichkeiten, diesem zu begegnen, aufmerksam machen – gestern machte er Station in Wien.

Die Bahn sieht sich als Teil der Lösung des Problems: „Bis 2030 wird der Güterverkehr in Europa um 30 Prozent wachsen“, sagt ÖBB-Chef Andreas Matthä. Um Transportaufkommen und Klimaschutz unter einen Hut zu bekommen, müsse der Transport von der Straße auf die Schiene verlagert werden. „Jede Tonne Ware auf der Bahn erzeugt 21-mal weniger CO₂ als auf dem



Zwischenstopp in Wien: Noah's Train macht Werbung für die Schiene

Lkw“, sagt Matthä. Der Umstieg von der Straße auf die Schiene müsse auf europäischer Ebene erfolgen. In der EU werden 18 Prozent der Güter mit der Bahn transportiert. Der Anteil soll sich auf 30 Pro-

zent erhöhen. Um das zu erreichen, müssen laut Matthä die Rahmenbedingungen verbessert werden, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu erhöhen. Eine Verlagerung würde rasch klimawirksam

werden. 30 Prozent der Treibhausgase stammen vom Verkehr, der zu 95 Prozent vom Erdöl abhängig ist, sagt Josef Plank, Generalsekretär im Landwirtschaftsministerium.

Dass die Vorteile der Bahn bei vielen noch nicht angekommen sind, zeigt eine Anekdote, die Bundespräsident Alexander Van der Bellen beim Zwischenstopp des Zuges erzählte: Als er im Dezember zur Klimakonferenz in Kattowitz mit dem Zug ange-reist war, sei das ein mediales Ereignis gewesen.

Noah's Train entspringt der Initiative Rail Freight Forward, ein Zusammenschluss europäischer Güterbahnen.

– THOMAS PRESSBERGER



Österreich Journal: Noah's Train: Klimabotschafter für die Welt macht halt in Wien

15 January

Noah's Train ist nicht nur das längste mobiles Kunstwerk der Welt, sondern auch das Synonym für grünen Transport auf der Schiene.

Wien (öbb) - Der "Zug Noah's" ist inspiriert von der ältesten Geschichte des Umweltschutzes. Der mit Tiermotiven künstlerisch gestaltete Containerzug, macht sich auf den Weg durch Europa, um ein starkes Ausrufezeichen für einen klimafreundlichen Gütertransport zu setzen. Gestartet ist Noah's Train Mitte Dezember während der Weltklima-Konferenz im polnischen Katowice. Anlässlich des Halts in Wien wurde der Klimabotschafter Noah's Train von Bundespräsident Alexander Van der Bellen, Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Norbert Hofer sowie von ÖBB CEO Andreas Matthä und den CEOs der Rail Freight Forward-Initiative feierlich am Westbahnhof Wien empfangen und wenig später auf die weitere Reise durch Europa verabschiedet. Initiiert wurde Noah's Train von der Initiative Rail Freight Forward (RFF), einem Zusammenschluss zahlreicher europäischer Güterbahnen und Interessensvertretungen.

Die Vision vom klimafreundlichen Gütertransport

Rail Freight Forward ist eine gesamteuropäische Initiative. Ziel ist es der Öffentlichkeit in Österreich und Europa zu vermitteln, dass Schienengüterverkehr eine wesentliche Antwort auf die Herausforderung des Klimawandels ist. Der Verkehr ist einer der größten Verursacher der CO₂-Belastung und damit des Treibhauseffektes. Die Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene wirkt am schnellsten und direktesten gegen noch mehr CO₂-Ausstoß und Klimabelastung. Durch Rail Freight Forward soll der Anteil der Schiene an Gütertransporten in Europa auf 30 % bis 2030 steigen. "Der Klimawandel bedroht unsere Gesellschaft und Wirtschaft und die Zukunft unserer Kinder. Wir müssen jetzt handeln und so viele Güter wie möglich weg von der Straße auf die Schiene bringen. Güterverkehr auf der Schiene spart CO₂ und schützt das Klima!", so ÖBB CEO Andreas Matthä. "Für diese Verkehrsverlagerung ist noch einiges zu tun: Wir brauchen faire Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Straße. Zum Beispiel durch Steuervergünstigung für Bahnstrom und europaweite klare Mautregeln für LKW Transporte."

Halt in Wien

In Wien wurde nun der österreichische Beitrag in Form von weiteren künstlerisch gestalteten Güterwaggons hinzugefügt. Noah's Train bringt die Vision 2030 von Rail Freight Forward zum Ausdruck und unterstreicht das gemeinsame Engagement der ÖBB, Wirtschaft und Politik gegen den Klimawandel.

"Die ÖBB sind ein starker Partner für Österreich und Europa. Ihr Geschäftsmodell ist ja per se schon nachhaltig und wir verfolgen sehr gerne alle Initiativen, die vor allem im Nachhaltigkeitsbereich gesetzt werden," so Bundespräsident Alexander Van der Bellen bei der Veranstaltung.

30 bis 2030

Verkehr ist wirksamste Hebel, um CO2 einzusparen. In Europa wird der Transportmarkt bis 2030 nochmals um 30% wachsen. "Wir müssen alles daransetzen, dass dieses Wachstum zu großen Teilen auf der Schiene stattfindet. Österreich nimmt hier vielfach eine Vorreiterrolle in Europa wahr, von Investitionen in die Infrastruktur bis hin zu verkehrspolitischen Maßnahmen. So sind wir mit einem Modal Split von rund 30 % in Österreich Spitzenreiter in der Europäischen Union," erklärt Bundesminister Norbert Hofer.

"Eine der größten globalen Herausforderungen für die nächsten Jahrzehnte auf dem Gebiet des Umweltschutzes ist zweifellos die Reduktion des durch den Menschen verursachten Treibhauseffekts," bekräftigt Josef Plank, Generalsekretär im Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus. Denn ein LKW Transport auf der Straße verursacht in Europa 21mal mehr CO2-Abgase als ein Transport mit dem Zug, er ist rd. 85-mal so unsicher, in Summe führt der LKW-Transport dazu, dass jeder von uns im Schnitt rund 120 Stunden pro Jahr im Stau steht.

Aus diesem Grund haben die großen europäischen Bahnunternehmen die Initiative "Rail Freight Forward" ins Leben gerufen. Damit soll der Öffentlichkeit und den Entscheidungsträgern in ganz Europa deutlich gemacht werden, dass die Bahn essenziell zur Bewältigung des Transportwachstums in Europa ist. Mit den Unterschriften aller Gäste und einem klaren Bekenntnis zum Klimaschutz wurde Noah's Train am 14. Jänner gemeinsam verabschiedet. Die nächsten Stopps sind Berlin (24.01.), Paris (5.02.) und Brüssel (20.02.).

Rail Freight Forward

Rail Freight Forward ist ein Zusammenschluss europäischer Güterbahnen, die sich zum Ziel gesetzt haben, die negativen Auswirkungen des Güterverkehrs auf den Planeten und die Mobilität durch Innovation und einen intelligenteren Verkehrsmix drastisch zu reduzieren.

Der Zusammenschluss hat das Ziel, den Anteil des Schienengüterverkehrs am Modal Split bis 2030 auf 30 % zu erhöhen. Rail Freight Forward will dabei Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber und politische Entscheidungsträger in ganz Europa in die Maßnahmen zur Verwirklichung dieser Verkehrsverlagerung einbeziehen.

Als breit angelegter und stetig wachsender Zusammenschluss von Schienengüterverkehrsunternehmen wird Rail Freight Forward von den Verbänden CER, UIC, ERFA und VDV unterstützt. Aktuell beteiligen sich BLS Cargo, CD Cargo, CFL Cargo, DB Cargo, GreenCargo, Lineas, LTE Group, Mercitalia, Ost-West Logistik, PKP Cargo, Rail Cargo Group, SBB Cargo, SNCF Logistics, ZSSK Cargo.

Rail Cargo Group: Güterverkehr der ÖBB

Mit 8.700 MitarbeiterInnen, Niederlassungen in ganz Europa und einem Jahresumsatz von 2,2 Milliarden EUR zählt die Rail Cargo Group zu den führenden Bahnlogistikunternehmen Europas. Die Rail Cargo Group betreibt gemeinsam mit starken Partnern ein flächendeckendes Netz an Door-to-door-Logistik in Europa und darüber hinaus bis Asien. Sie verbindet europäische Ballungszentren und Häfen mit prosperierenden Wirtschaftszentren Russlands, der Türkei bis nach China. Operative Leitgesellschaft der Rail Cargo Group ist die Rail Cargo Austria AG.



Heute.at:

Van der Bellen, Hofer und ein Zug namens "Noah"

15 January

Der Güterzug "Noah's Train" soll für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene werben, am Montag hielt er in Wien und wurde von zwei Ex-Gegnern empfangen.

Seit Dezember fährt der bunt bemalte Güterzug "Noah's Train" quer durch Europa. Er wirbt für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Am Montag hielt er am Wiener Westbahnhof, wurde von Bundespräsident, Verkehrsminister, dem General des Umweltressorts und dem ÖBB-Chef empfangen.



Heute.at:

Kebap, zwei Ex-Gegner und ein Öko-Zug namens « Noah »

15 January





ORF.at: Noah's Train hat Wien verlassen

15 January

Noah's Train hat Wien verlassen

Am Westbahnhof ist am Montag Noah's Train abgefahren. Es ist das längste mobile Kunstwerk der Welt auf Schiene und zeitgleich ein Klimaschutzprojekt. Das Ziel: Mit dem bunten Zug Werbung für Gütertransport auf Schiene machen.

Im Beisein politischer Prominenz ist Montag Vormittag am Wiener Westbahnhof Noah's Train verabschiedet worden. Bundespräsident Alexander van der Bellen und Verkehrsminister Norbert Hofer haben die europäische Klimaschutz-Initiative von „Rail Freight Forward“, einem Zusammenschluss europäischer Güterbahnen, unterstützt.

Bahntrasse als Galerie und Werbefläche

Fünf Eisenbahngütertransportunternehmen aus Europa schlossen sich für das Projekt zusammen. Ihr gemeinsames Ziel ist es, Werbung für das Verlagern des Gütertransports von der Straße auf die Schiene zu machen. Beim technischen Servicezentrum der ÖBB in Simmering wurden die letzten Tage zwei ursprünglich knallgrüne Container vom Graffitikünstler Paul Hoffman farbenfroh gestaltet, dem Motto entsprechend mit Tiermotiven wie einem Orca-Wal, Flamingos und einem Chamäleon.

Der Zug soll - in Anlehnung an Noahs Arche - als „Klimabotschafter“ die Bedeutung des Bahn-Güterverkehrs zur Vermeidung von Treibhausgasen und damit als wichtigen Beitrag gegen den Klimawandel symbolisieren. Vom Ausgangspunkt Katowice, wo im Dezember des Vorjahres die Weltklimakonferenz (COP24) stattfand, kam der Container-Zug jetzt zur ersten Station nach Wien, weiter geht's nach Berlin, Paris und Brüssel.

LKW-Transport: 21 Mal mehr CO2-Ausstoß als mit Zug

Bundespräsident Van der Bellen hob die Bedeutung des Klimaschutzes hervor, obwohl das Wort irreführend sei: „Es geht nicht darum, das Klima zu schützen, sondern uns vor dem Klimawandel zu schützen“, sagte er. Verkehrsminister Hofer verwies darauf, dass der Transportmarkt in Europa bis 2030 nochmals um 30 Prozent wachsen werde. Es sei einfach unmöglich, alle zusätzlichen Güterverkehrsströme mit dem Lkw zu transportieren.

Längstes mobiles Kunstwerk in Wien

Es soll das längste mobile Kunstwerk der Welt werden, mit vielen Tierbildern auf Containern: Ab Montag fährt „Noahs Train“ durch Europa.

Güterverkehr auf der Schiene spart CO₂, das hob auch ÖBB-Vorstandschef Andreas Matthä hervor. Der Generalsekretär im Umweltministerium, Josef Plank, stellte Lkw- und Bahntransporte gegenüber: Ein Lkw-Transport auf der Straße verursache in Europa 21 mal mehr CO₂-Abgase als ein Transport mit dem Zug, er sei rund 85 mal so unsicher, und in Summe führe der Lkw-Transport dazu, dass jeder im Schnitt rund 120 Stunden pro Jahr im Stau stecke.

Längstes mobiles Kunstwerk der Welt

Fünf europäische Städte bereist Noah's Train. In jeder Stadt werden jeweils zwei von Künstlern gestaltete Waggons angehängt. „Wir waren hier wirklich komplett frei. Das Projekt Noah's Train legt nahe, mit Tieren zu arbeiten. Es ist immer für einen Künstler schön, wenn das Kunstwerk nicht statisch ist, in einem Museum hängt oder in einem Büro, sondern in Bewegung ist - und sich der Hintergrund immer ändert und der Lebensraum auch vielleicht“, so der künstlerische Leiter Paul Hoffmann.

Insgesamt mehr als 2.000 Kilometer wird der Zug die nächsten Wochen quer durch Europa unterwegs gewesen sein, bevor er am 20. Februar in Brüssel seine Endstation erreicht.

BMVIT Infothek: Noah's Train : Bunter Güterzug fährt für den Klimaschutz

15 January

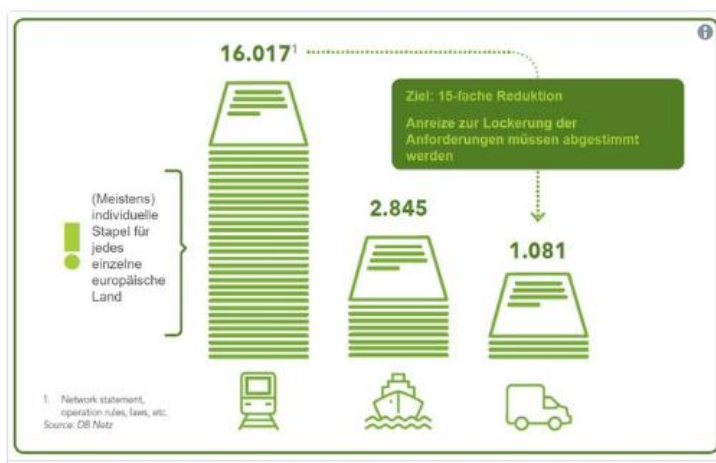
Noah's Train in Wien – Grüner Gütertransport für mehr Klimaschutz

Noah's Train heißt der Güterzug, der ziemlich bunt und quer durch Europa fährt und die Verlagerung des Transports von der Straße auf die Schiene vorantreiben soll. Am Westbahnhof fuhr er am Montag ab und gilt als längstes mobiles Kunstwerk der Welt auf Schiene. Der bunte Zug soll als fahrendes Klimaschutzprojekt, Werbung für den Gütertransport auf Schiene machen.

Bundespräsident Alexander van der Bellen und Verkehrsminister Norbert Hofer haben die europäische Klimaschutz-Initiative von Rail Freight Forward, einem Zusammenschluss europäischer Güterbahnen, unterstützt.

In Wien wurden zwei der ursprünglich knallgrünen Container vom Graffiti-Künstler Paul Hoffman von der Agentur Concrete farbenfroh gestaltet, dem Motto entsprechend mit Tiermotiven wie einem Orca-Wal, Flamingos und einem Chamäleon.

Verkehrsminister Hofer verwies auf die Klimaschutzinitiative der Bundesregierung. Eines der Ziele sei es, alle österreichischen Bahnstrecken zu elektrifizieren, um die Dekarbonisierung voranzutreiben. „Österreich ist Bahnland Nummer eins in Europa“, so der Minister. In Europa werde der Transportmarkt bis 2030 nochmals um 30 Prozent wachsen. Es sei einfach unmöglich, alle zusätzlichen Güterverkehrsströme mit dem Lkw zu transportieren.



Verkehr ist einer der Hebel, um das Treibhausgas CO₂ einzusparen. Ein Lkw-Transport auf der Straße verursacht in Europa 21 mal mehr CO₂-Ausstoß als ein Transport mit dem Zug. Die Rail Freight Forward-Initiative hat das Ziel, den Anteil des Schienengüterverkehrs in Europa bis 2030 auf 30 Prozent zu erhöhen. Zu den Unterstützern gehören auch die Österreichische Bundesbahnen (ÖBB), deren Güterverkehrssparte Rail Cargo in Europa hinter der Deutschen Bahn an zweiter Stelle liegt und zahlreiche internationale Transportverbindungen betreibt.

Eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene ist ein entscheidender Schritt, um die Klimaverträglichkeit des Güterverkehrs zu verbessern. Bis 2030 muss die Transportbranche ihre derzeitigen CO₂-Emissionen um 25 Prozent reduzieren, und ein Drittel dieser Anstrengungen muss im Güterverkehr erfolgen. Der Schienengüterverkehr ist in Bezug auf die CO₂-Emissionen bis zu 9x effizienter als der Straßengüterverkehr.



Bundespräsident Van der Bellen hob die Bedeutung des Klimaschutzes hervor, obwohl das Wort irreführend sei: „Es geht nicht darum, das Klima zu schützen, sondern uns vor dem Klimawandel zu schützen“, sagte er. Zur Klimakonferenz in Katowice sei er selber mit dem Zug angereist – was er nur weiterempfehlen könne, es dauere etwa so lange wie nach Innsbruck, machte der Staatschef gleich Werbung fürs Bahnfahren. Katowice sei letztlich ein Erfolg gewesen, und die Initiative der Güterbahnen für die Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene begrüße er ausdrücklich.

Güterverkehr auf der Schiene spart CO₂, das hob auch ÖBB-Vorstandschef Andreas Matthä hervor. Das Ziel, den Anteil des Schienengüterverkehrs in Europa von derzeit 18 Prozent auf 30 Prozent zu heben, sei in Österreich bereits erreicht. Um den Anteil der Schiene noch weiter zu heben brauche es gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen Straße und Schiene, einheitliche Zugsysteme und Zulassungsprozedere. „Einen Zug quer durch Europa zu führen muss so einfach sein wie einen Lkw durch Europa zu fahren“, forderte er den Abbau von technischen und regulatorischen Barrieren im Zugverkehr an den Landesgrenzen. Der Klimawandel bedrohe die Zukunft unserer Kinder. Auch ein Bub mit dem Namen Noah, Kind eines ÖBB-Mitarbeiters, nahm am Bahnhof an der Veranstaltung teil.

Der Generalsekretär im Umweltministerium, Josef Plank, stellte Lkw- und Bahntransporte gegenüber: Ein Lkw-Transport auf der Straße verursache in Europa 21 mal mehr CO₂-Abgase als ein Transport mit dem Zug, er sei rund 85 mal so unsicher, und in Summe führe der Lkw-Transport dazu, dass jeder im Schnitt rund 120 Stunden pro Jahr im Stau stecke. „Eine der größten globalen Herausforderungen für die nächsten Jahrzehnte auf dem Gebiet des Umweltschutzes ist zweifellos die Reduktion des durch den Menschen verursachten Treibhauseffekts,“ bekräftigte Plank.

100% grüner Bahnstrom

Zuvor hatte die ÖBB mit ihrer Initiative zur Umstellung der Bahnstromversorgung auf 100 Prozent grünen Strom ein neues Kapitel beim Klimaschutz aufgeschlagen. Seit letztem Jahr stammt der Strom, der Züge, Fahrgäste und Güter bewegt, zur Gänze aus erneuerbaren Energieträgern. Schon davor waren die ÖBB mit 92 Prozent erneuerbarer Energie im Bahnstrommix einer der umweltfreundlichsten Eisenbahn-Infrastrukturbetreiber in Europa.

„Während die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen in Österreich seit 1990 um fast 60 Prozent gestiegen sind, verbessern die ÖBB kontinuierlich ihre CO₂-Bilanz für Bahnstrom. Die Bahn leistet einen wichtigen Beitrag für mehr sauberen Verkehr und trägt maßgeblich dazu bei, das Klima zu schützen“, sagte Andreas Reichhardt, Generalsekretär des BMVIT zur Klimaschutzmaßnahme der Bahn.

Als größtes Klimaschutzunternehmen Österreichs verstehen sich die ÖBB als Teil der Lösung im Kampf gegen den Klimawandel. „Unser Bahnstrom kommt zur Gänze aus Wasserkraft, Sonne und Wind – das ist die Zukunft und unser Beitrag: 100 Prozent grüner Strom! Wir sind stolz darauf, dass wir damit unsere Stellung als führendes Klimaschutzunternehmen des Landes weiter ausbauen“, sagt der Vorstandsvorsitzende ÖBB-Holding AG, Andreas Matthä.

Rund 3,5 Millionen Tonnen Kohlendioxid ersparen die ÖBB und ihre Kundinnen und Kunden jedes Jahr der Umwelt. Eine Menge, die einen Wald in der Größe Vorarlbergs benötigen würde, um wieder aufgenommen zu werden. Einfache Rechnung: Ein einzelner Bahnfahrender spart bei einer einfachen Bahnfahrt von Wien nach Salzburg bereits über 50 kg CO₂ ein.

Einkauf und Management

Magazin für Procurement, SCM & Digitalisierung

Einkauf und Management: Noah's Train: Klimabotschafter für die Welt macht Halt in Wien

15 January

Anlässlich des Halts in Wien wurde "Noah's Train" von Bundespräsident Alexander Van der Bellen, Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Norbert Hofer sowie von ÖBB-CEO Andreas Matthä und den CEOs der Rail Freight Forward-Initiative am Westbahnhof Wien empfangen und wenig später auf die weitere Reise durch Europa verabschiedet. Initiiert wurde Noah's Train von der Initiative Rail Freight Forward (RFF), einem Zusammenschluss zahlreicher europäischer Güterbahnen und Interessensvertretungen.

Der "Zug Noahs" ist inspiriert von der ältesten Geschichte des Umweltschutzes. Der mit Tiermotiven künstlerisch gestaltete Containerzug macht sich auf den Weg durch Europa, um ein Zeichen für einen klimafreundlichen Gütertransport zu setzen. Gestartet ist Noah's Train Mitte Dezember während der Weltklima-Konferenz im polnischen Katowice.

In Wien wurde nun der österreichische Beitrag in Form von weiteren künstlerisch gestalteten Güterwaggons hinzugefügt. Noah's Train bringt die Vision 2030 von Rail Freight Forward zum Ausdruck und unterstreicht das gemeinsame Engagement von ÖBB, Wirtschaft und Politik gegen den Klimawandel.

Rail Freight Forward ist eine gesamteuropäische Initiative. Ziel ist es, der Öffentlichkeit in Österreich und Europa zu vermitteln, dass Schienengüterverkehr eine wesentliche Antwort auf die Herausforderung des Klimawandels wäre. Der Verkehr ist einer der größten Verursacher der CO₂-Belastung und damit des Treibhauseffektes. Die Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene wirkt gegen CO₂-Ausstoß und Klimabelastung. Das Ziel von Rail Freight Forward ist es, den Anteil der Schiene an Gütertransporten in Europa bis 2030 auf 30 Prozent zu steigern.

Die nächsten Stopps von Noah's Train sind Berlin (24.01.), Paris (05.02.) und Brüssel (20.02.).

LOGISZTIKA.com

Az ellátási láncról döntéshozóknak

Logisztika.com: Noah's Train: az éghajlatnagykövet-vonat

15 January

Bécsbe érkezett tegnap a Noah's Train, azaz Noé vonata, amely a katowicei világklíma-konferencia helyszínéről indulva a környezetbarát árufuvarozás fontosságát hirdeti európai körútjának állomásain.

A környezetvédelem és Noé bárkájának ősi története által inspirált, állatmotívumokkal díszített konténervonatot Alexander van der Bellen osztrák államfő, Norbert Hofer közlekedési, innovációs és technológia miniszter és Andreas Matthä, az Osztrák Szövetségi Vasutak (ÖBB) elnöke fogadta ünnepélyes keretek között. A figyelemfelkeltő kampányt a Rail Freight Forward (RFF) – számos európai vasúti árufuvarozó vállalat és érdekképviselő szövetsége – kezdeményezte.

Környezetbarát árufuvarozással a szebb jövőért

Az RFF célja, hogy felhívja a figyelmet egész Európában arra, hogy a vasúti árufuvarozás fontos tényező lehet az éghajlatváltozás által okozott problémák megoldásában. A közlekedés a környezetbe juttatott szén-dioxid-kibocsátással jelentős szerepet játszik az üvegházhatás előidézésben. Az árufuvarozás áttérése közútról vasútra a leggyorsabb és leghatékonyabb módja a szén-dioxid-kibocsátás és a környezetterhelés csökkentésének. A Rail Freight Forward szövetség arra törekszik, hogy a vasút részesedését az európai árufuvarozásban 2030-ig 30%-ra növelje.

Andreas Matthä, az ÖBB CEO-ja az esemény alkalmából hangsúlyozta: „Az éghajlatváltozás a társadalmunkat, a gazdaságunkat és a gyermekeink jövőjét is veszélyezteti. Most kell tennünk annak érdekében, hogy az árufuvarozás lehető legnagyobb részét a közútról átirányítsuk a sínekre! Ehhez azonban még szükség van a vasút és a közút közötti versenyfeltételek kiegyenlítésére, beleértve például a vontatási áram adójának kedvezményessé tételét és Európa-szerte egyértelmű útdíjak bevezetését a teherautóforgalomban.”

30% forgalomművekedés 2030-ig

Norbert Hofer szövetségi miniszter az eseményen hangsúlyozta, hogy a közlekedés átalakítása a leghatékonyabb módja annak, hogy csökkentjük a szén-dioxid-kibocsátást. Európában 2030-ig a közlekedési piac 30%-os növekedése várható. „Mindent meg kell tennünk annak érdekében, hogy ez a változás elsősorban a síneken történjen.” Ennek során Európában Ausztria – az infrastruktúrafejlesztési befektetések és a közlekedéspolitikai intézkedések által – többszörösen vezető szerepet tölt be. Itt a vasút jelenleg 30%-os részesedéssel rendelkezik az árufuvarozás területén.

Az eseményen elhangzott, hogy a vasúti szállítás körülbelül 85-ször biztonságosabb a közúti fuvarozásnál. Egy teherautó miatt 21-szer több szén-dioxid kerül a környezetbe, mintha ugyanezt az árut vasúton juttatnánk el célállomására. A teherautóforgalom következtében mindannyian mintegy 120 órát állunk évente dugóban.

Noé vonatának következő állomásai: Berlin (január 24), Párizs (február 5.) és Brüsszel (február 20.). Ahogy Bécsben, a további három városban is népszerű street art művészek varázsolják a vonatot a világ leghosszabb mozgó műalkotásává – a zöld mobilitás szimbólumaként.

L'Eventail

L'Eventail:

Noah's Train: un train artistique et street-art pour lutter contre les émissions de CO²

15 January

RAIL FREIGHT FORWARD, UN GROUPEMENT D'ENTREPRISES ET D'ASSOCIATIONS EUROPÉENNES ACTIVES DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES, SE SONT ENGAGÉES À RÉDUIRE DRASTIQUEMENT L'INCIDENCE NÉGATIVE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR NOTRE PLANÈTE.

Lors de la Conférence de Katowice sur le climat, Rail Freight Forward, s'est engagée à éviter l'émission de 290 millions de tonnes de CO² au cours des dix prochaines années.

Pour sceller leur engagement en faveur du climat et obtenir le soutien de la population en faveur du modal shift, les membres du groupement Rail Freight Forward ont choisi Katowice pour le lancement officiel du train de Noé (#NoahsTrain).

Ce train passera par Vienne (14/1), Berlin (24/1), Paris (5/2) et Bruxelles (20/2).

Dans chacune de ces villes, des artistes de rue locaux de renom transformeront progressivement le train en la plus grande œuvre d'art mobile du monde, s'inspirant de la plus ancienne histoire d'activisme environnemental.

**Iho.hu: Noé vonata: az éghajlatnagykövet-vonat**

15 January

Bécsbe érkezett a Noah's Train, azaz Noé vonata, amely a katowicei világklíma-konferencia helyszínéről indulva a környezetbarát árufuvarozás fontosságát hirdeti európai körútjának állomásain.

A környezetvédelem és Noé bárkájának ősi története által inspirált, állatmotívumokkal díszített konténervonatot Alexander van der Bellen osztrák államfő, Norbert Hofer közlekedési, innovációs és technológia miniszter és Andreas Matthä, az Osztrák Szövetségi Vasutak (ÖBB) elnöke fogadta ünnepélyes keretek között. A figyelemfelkeltő kampányt a Rail Freight Forward (RFF) – számos európai vasúti árufuvarozó vállalat és érdekképviselő szövetsége – kezdeményezte.

Környezetbarát árufuvarozással a szebb jövőért

Az RFF célja, hogy felhívja a figyelmet egész Európában arra, hogy a vasúti árufuvarozás fontos tényező lehet az éghajlatváltozás által okozott problémák megoldásában. A közlekedés a környezetbe juttatott szén-dioxid-kibocsátással jelentős szerepet játszik az üvegházhatás előidézésben. Az árufuvarozás áttérése közútról vasútra a leggyorsabb és leghatékonyabb módja a szén-dioxid-kibocsátás és a környezetterhelés csökkentésének. A Rail Freight Forward szövetség arra törekszik, hogy a vasút részesedését az európai árufuvarozásban 2030-ig harminc százalékra növelje. Andreas Matthä, az ÖBB CEO-ja az esemény alkalmából hangsúlyozta: *„Az éghajlatváltozás a társadalmunkat, a gazdaságunkat és a gyermekeink jövőjét is veszélyezteti. Most kell tennünk annak érdekében, hogy az árufuvarozás lehető legnagyobb részét a közútról átirányítsuk a sínekre! Ehhez azonban még szükség van a vasút és a közút közötti versenyfeltételek kiegyenlítésére, beleértve például a vontatási áram adójának kedvezményessé tételét és Európa-szerte egyértelmű útdíjak bevezetését a teherautóforgalomban.”*

Harminc százalék forgalomnövekedés 2030-ig

Norbert Hofer szövetségi miniszter az eseményen hangsúlyozta, a közlekedés átalakítása a leghatékonyabb módja annak, hogy csökkentjük a szén-dioxid-kibocsátást. Európában 2030-ig a közlekedési piac harminc százalékos növekedése várható. *„Mindent meg kell tennünk annak érdekében, hogy ez a változás elsősorban a síneken történjen. Ennek során Európában Ausztria – az infrastruktúrafejlesztési befektetések és a közlekedéspolitikai intézkedések által – többszörösen vezető szerepet tölt be. Itt a vasút jelenleg harminc százalékos részesedéssel rendelkezik az árufuvarozás területén.”*

Az eseményen elhangzott, hogy a vasúti szállítás körülbelül nyolcvanöt-ször biztonságosabb a közúti fuvarozásnál. Egy teherautó miatt huszonegyszer több szén-dioxid kerül a környezetbe, mintha ugyanezt az árut vasúton juttatnánk el célállomására. A teherautó-forgalom következtében mindannyian mintegy százhusz órát állunk évente dugóban.

Noé vonatának következő állomásai:

- Berlin (január 24),
- Párizs (február 5.),
- Brüsszel (február 20.).

Ahogy Bécsben, a további három városban is népszerű street art művészek varázsolják a vonatot a világ leghosszabb mozgó műalkotásává – a zöld mobilitás szimbólumaként.



UTP: Rail Freight Forward: le train de Noé

14 January

Afin de marquer leur engagement pour le climat et convaincre l'opinion publique des bienfaits du report modal, les membres de la coalition "Rail Freight Forward" ont choisi Katowice pour le lancement officiel du Train de Noé.

Œuvre d'art mobile et évolutive sur la thématique du changement climatique, symbole de l'espoir que représente le fret ferroviaire pour l'avenir de la planète, ce train sillonnera plusieurs capitales européennes, Katowice, Vienne (14/1), Berlin (24/1), Paris (5/2) et Bruxelles (20/2), sa destination finale, où les appels de la société civile pour plus de fret ferroviaire seront remis aux responsables européens.

Le train de Noé sera présenté au grand public le samedi 2 février en gare de l'Est.

A propos de Rail Freight Forward Rail

Freight Forward est une large coalition ouverte, composée d'opérateurs de fret ferroviaire et bénéficiant du soutien des associations du secteur telles que la CER, l'UIC, l'ERFA et VDV. Cette coalition a pour ambition de doubler la part modale du fret ferroviaire pour la porter à 30% d'ici 2030, ce qui représenterait la meilleure solution macroéconomique pour la croissance européenne. Elle aspire à impliquer les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure et les décideurs politiques de toute l'Europe à rendre possible ce report modal. La coalition « Rail Freight Forward » compte actuellement parmi ses membres : BLS Cargo, CD Cargo, CFL Cargo, CFL Multimodal, DB Cargo, GreenCargo, Lineas, LTE Group, Mercitalia, Ost-West Logistik, PKP Cargo, Rail Cargo Group, CFF Cargo, SNCF Logistics, ZSSK Cargo.

Railpage

Railpage: **Rail Freight Forward – EU railfreight operators present ‘Noah’s Train’**

14 December

On 14.12.2018 a mobile art installation on rails left Katowice in Poland, starting a tour across Europe. This is ‘Noah’s train’: Ten green containers serve as canvas for different graffiti artists from five countries: Poland, Austria, Germany, France and Belgium. 5 stops, and every time two more containers get a colourful new design – portraying animals.

Noah’s train is organised by Rail Freight Forward, a common initiative by PKP Cargo, DB Cargo, SNCF, Lineas and the Rail Cargo Group. The World Climate Conference in Katowice in December 2018 was chosen as the starting point of a campaign that combines the idealistic ‘save the climate’ theme with an economical one: The rail operators want to boost the share of rail in overall freight transport from 18% to 30% by 2030.

The designs have a clear reference to the biblical story about Noah’s ark. Will we save the world this time?

Railpage

Railpage: Rail Freight Forward coalition signed in Katowice

14 December

Today, on Friday, 14 December, the Rail Freight Forward coalition is launched in Katowice, Poland. This is a coalition of European rail freight companies committed to reducing the negative impact of freight transport on the planet. The key objective is a modal share of 30 per cent for rail by 2030.

They call it the more intelligent transport mix. Rail is the most carbon-efficient motorised way to travel: CO2 emissions from rail account for less than 3 per cent of CO2 emissions from transport although it carries 17 per cent of inland freight and 8 per cent of passengers in Europe, according to European Railway and Infrastructure Companies (CER), a coalition member. Despite such facts, rail transport accounts for 18 per cent of the freight transport market.

30 per cent

By 2030 this share should be almost doubled, the parties believe. According to the European Commission's 2011 White Paper on Transport, it should be possible to shift more than 30 per cent of road freight over 300 kilometres to other modes, such as rail or waterborne transport, by 2030.

The Rail Freight Forward Coalition signs the Rail Freight Vision 2030 and its manifesto today, thereby emphasising the objective. To mark their climate commitment, the coalition will also launch Noah's Train, the world's longest transformative mobile artwork. Designed by prominent European street artists and inspired by the old tale, it symbolises the hope rail freight brings to our common future. The train stops in Vienna on 14 January, in Berlin on 24 January, in Paris on 5 February and in Brussels on 20 February.

Cooperation

Strong cooperation within the sector is key to unlocking rail's potential and securing its place as the best solution for reducing harmful emissions, decongesting Europe's roads and providing the efficient and competitive services sought by customers, pointed out ERFA, another coalition member.

The lobby organisation points out that further work needs to be done to ensure much-needed support from infrastructure managers so that rail can compete successfully with other modes of transport for customers.

Infrastructure managers

According to ERFA president Lindsay Durham governments must support infrastructure managers by putting in place incentives to deal with recurring problems on the network, which lead to service delays/ cancellations. "Unless responsibility is attributed for trying to prevent and resolve recurring disturbances to the rail network, such as falling trees on the track, suicides and maintenance-relate problems, rail will be unable to seriously address its quality problem."

Moreover, she calls for a more standardised infrastructure, e.g a standard gauge to transport standard containers, so that unit costs can be reduced, enabling a more competitive price. "If infrastructure is not fit for purpose, then it is the railway undertakings who suffer the inefficiencies."

Competitive market

An improved framework is also needed for delivering competition within rail, the organisation claims. "Competition drives innovation, investment, efficiency and new ideas. A large part of the policy framework has already been put in place, but not yet is there an open and competitive market in all countries. We would therefore support evolution of the existing rail packages to ensure that there really is absolute clarity and no hiding place for discrimination."

Rail Freight Forward is composed of rail freight operators supported by CER, ERFA, UIC and VDV. Current members of the Rail Freight Forward coalition are BLS Cargo, CD Cargo, CFL Multimodal, DB Cargo, GreenCargo, Lineas, LTE Group, Mercitalia, Ost-West Logistik, PKP Cargo, Rail Cargo Group, SBB Cargo, SNCF Logistics, ZSSK Cargo.



Le Vif: Des compagnies de fret ferroviaire s'allient pour lutter contre le changement climatique

14 December

Une quinzaine de sociétés ferroviaires de transport de marchandises, parmi lesquelles la Belge Lineas (anciennement B Logistics), ont lancé l'alliance "Rail freight forward" vendredi en Pologne afin d'augmenter la part du rail dans le transport de marchandises. Convaincues que le transport ferroviaire peut et doit être une solution dans la lutte contre le changement climatique, ces entreprises ont l'ambition de faire passer à 30% la part du rail dans le transport total de marchandises.

Le secteur du transport de marchandises émet annuellement 275 millions de tonnes de CO₂, soit près d'un tiers du total des émissions du secteur du transport. Et avec une croissance attendue de 30% d'ici 2030, l'empreinte sur le climat du transport de fret risque d'augmenter sensiblement. A l'heure actuelle, 75% du transport de marchandises se fait par la route, pour 18% seulement par le rail.

"Nous pensons que ce n'est pas durable. Nous devons changer cela, sinon nous aurons un million de camions en plus sur les routes européennes d'ici 2030", a déclaré le CEO de Linas, Geert Pauwels, au cours d'une conférence de presse à Katowice, en marge de la 24e conférence des Nations unies sur le climat (COP24). Une telle croissance du transport routier serait insoutenable pour les infrastructures routières, déjà saturées, engendrerait des émissions de 80 millions de tonnes de CO₂ supplémentaires d'ici 2030, causeraient davantage de morts sur les routes et nuirait grandement à la qualité de l'air, avertissent les compagnies ferroviaires européennes.

Transport des marchandises : part du rail à 30%

L'ambition de "Rail freight forward", au sein de laquelle on retrouve également DB Cargo (Allemagne), SNCF Logistics (France), SBB Logistics (Suisse) ou PKP Cargo (Pologne), est de faire passer de 18% actuellement à 30% en 2030 la part du rail dans le transport de marchandises.

Mais pour ce faire, "il ne faut pas nécessairement des investissements colossaux mais que les gestionnaires de réseau offrent un meilleur service aux opérateurs ferroviaires", demande Geert Pauwels, pour qui faire rouler un train d'Anvers à Vienne peut parfois s'apparenter à un véritable parcours d'obstacles. "Nous souhaitons que rouler en train en Europe soit aussi facile que de rouler en camion".

Le CEO de Lineas plaide également pour une concurrence loyale entre les différents modes de transport, par exemple en réduisant les coûts des sillons dont doivent s'acquitter les entreprises ferroviaires de transport de marchandises. "Le prix du sillon en Belgique est plus élevé que dans nos pays voisins. Or, l'Allemagne a décidé une réduction du prix du sillon de 45%. C'est un exemple de ce que l'on peut faire pour stimuler le fret ferroviaire".

Pour faire passer son message auprès des décideurs et du grand public, la coalition de compagnies ferroviaires a lancé vendredi à Katowice le "train de Noé", qui sillonnera toute l'Europe via Vienne, Berlin, Paris et arrivera à Bruxelles le 20 février 2019. Dans chaque ville halte, ce train, composé de wagons de toutes les compagnies partenaires, servira de support à des artistes qui en feront progressivement "l'oeuvre d'art mobile la plus longue au monde".

kurier.at

Kurier.at:

Ein schöner Zug für den Umweltschutz

14 January

Ein grüner Güterzug mit Tiermotiven fährt derzeit von Kattowitz über Wien, Berlin und Paris nach Brüssel. Noah's Train genannt, will er auf den Klimawandel und Möglichkeiten, diesem zu begegnen, aufmerksam machen. Die Bahn sieht sich als Teil der Lösung des Problems: „Bis 2030 wird der Güterverkehr in Europa um 30 Prozent wachsen“, sagt ÖBB-Vorstandsvorsitzender Andreas Matthä. Um Transportaufkommen und Klimaschutz unter einen Hut zu bekommen, müsse der Transport von der Straße auf die Schiene verlagert werden.

„Jede Tonne Ware auf der Bahn erzeugt 21 mal weniger als auf dem Lkw“, sagt Matthä. Der Umstieg von der Straße auf die Schiene müsse auf europäischer Ebene erfolgen. In der EU werden 18 Prozent der Güter auf der Bahn transportiert. Der Anteil soll sich in der EU in den kommenden Jahren auf 30 Prozent erhöhen.

Van der Bellens Medienereignis

Um das zu erreichen, müssen laut Matthä die Rahmenbedingungen verbessert werden um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu erhöhen. Eine Verlagerung würde rasch klimawirksam werden. 30 Prozent der Treibhausgase stammen vom Verkehr, der zu 95 Prozent vom Erdöl abhängig ist, sagt Josef Plank, Generalsekretär im Landwirtschaftsministerium.

Dass die Vorteile der Bahn bei vielen noch nicht angekommen sind, zeigt eine Anekdote von Bundespräsident Alexander van der Bellen: Als er im Dezember zur Klimakonferenz in Kattowitz mit dem Zug angereist war, sei das ein mediales Ereignis gewesen.

Der Klimabotschafter Noah's Train entspringt der Initiative Rail Freight Forward, ein Zusammenschluss europäischer Güterbahnen.

meinbezirk.at

Österreich Journal: **Noah's Train machte Halt in Wien**

14 January

Mit der Vision eines umweltfreundlicheren Gütertransports bis 2030 brachte die Initiative Rail Freight Forward den Zug Noah's Train als Klimabotschafter für grünen Transport auf Schiene.

RUDOLFSHEIM. Der Zug "Noah's Train" ist am Montag in Wien angekommen und hat sich weiter auf seine Reise durch Europa gemacht. Empfangen wurde der "Klimabotschafter für grünen Transport auf Schiene" von Bundespräsident Alexander Van der Bellen, Minister Norbert Hofer, Josef Plank (Generalsekretär im Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus) und Andreas Matthä, CEO der ÖBB am Westbahnhof.

Mehr Schienentransport

Noah's Train verkörpere die "Vision 2030", den Gütertransport auf Schienen in Europa in den nächsten 11 Jahren auf 30 Prozent zu erhöhen. Derzeit liege der Wert bei 18 Prozent, beziffert Josef Plank, der die Reduktion des Treibhauseffekts als die größte globale Herausforderung betrachtet. Andreas Matthä betonte: "Wir müssen jetzt handeln. Es geht darum, so viele Güter wie möglich von der Straße auf Schienen zu bringen. Das spart Millionen Tonnen an CO2." Norbert Hofer gab zu verstehen, "es käme teurer, nichts zu tun". Alexander Van der Bellen erklärte, dass es nicht darum gehe, Klimaschutz zu betreiben, sondern sich vor dem Klimawandel zu schützen oder zu versuchen, diesen so gut wie möglich einzugrenzen. Der Appell der RFF an die Politik: "Mehr Information, Effizienz und Engagement!"

Längstes mobiles Kunstwerk

Neben dem Ziel, ein Zeichen für grüneren Gütertransport zu setzen, soll Noah's Train auf seiner Reise quer durch Europa zum längsten mobilen Kunstwerk der Welt heranwachsen. Der österreichische Beitrag kam mit zwei zusätzlichen Waggons, die von der Wiener Graffiti-Agency CONCRETE mit Tiermotiven gestaltet wurde, passend zur Geschichte der Arche Noahs.



Austria Presse Agentur: Noah's Train in Wien – Grüner Gütertransport für mehr Klimaschutz

14 January

Noah's Train in Wien - Grüner Gütertransport für mehr Klimaschutz

Bundespräsident und Verkehrsminister unterstützen Initiative des europäischen Güterverkehrs zur Verlagerung des Transports auf die Schiene - Farbenfrohe Graffiti-Kunst

Utl.: Bundespräsident und Verkehrsminister unterstützen Initiative des europäischen Güterverkehrs zur Verlagerung des Transports auf die Schiene - Farbenfrohe Graffiti-Kunst =

Wien (APA) - "Noah's Train" nennt sich ein Güterzug, der quer durch Europa fährt und die Verlagerung des Transports von der Straße auf die Schiene vorantreiben soll. Am Wiener Westbahnhof haben heute Montag Bundespräsident Alexander van der Bellen und Verkehrsminister Norbert Hofer die europäische Klimaschutz-Initiative von "Rail Freight Forward", einem Zusammenschluss europäischer Güterbahnen, unterstützt.

Der Zug soll - in Anlehnung an Noahs Arche - als "Klimabotschafter" die Bedeutung des Bahn-Güterverkehrs zur Vermeidung von Treibhausgasen und damit als wichtigen Beitrag gegen den Klimawandel symbolisieren. Vom Ausgangspunkt Katowice, wo im Dezember des Vorjahres die Weltklimakonferenz (COP24) stattfand, kam der Container-Zug jetzt zur ersten Station nach Wien, weiter geht's dann nach Berlin, Paris und Brüssel. In Wien wurden zwei der ursprünglich knallgrünen Container vom Graffitikünstler Paul Hoffman von der Agentur Concrete farbenfroh gestaltet, dem Motto entsprechend mit Tiermotiven wie einem Orca-Wal, Flamingos und einem Chamäleon.

Bundespräsident Van der Bellen hob die Bedeutung des Klimaschutzes hervor, obwohl das Wort irreführend sei: "Es geht nicht darum, das Klima zu schützen, sondern uns vor dem Klimawandel zu schützen", sagte er. Zur Klimakonferenz in Katowice sei er selber mit dem Zug angereist - was er nur weiterempfehlen könne, es dauere etwa so lange wie nach Innsbruck, machte der Staatschef gleich Werbung fürs Bahnfahren. Katowice sei letztlich ein Erfolg gewesen, und die Initiative der Güterbahnen für die Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene begrüße er ausdrücklich.

Verkehr ist einer der Hebel, um das Treibhausgas CO2 einzusparen. Ein Lkw-Transport auf der Straße verursacht in Europa 21 mal mehr CO2-Ausstoß als ein Transport mit dem Zug. Die Rail Freight Forward-Initiative hat das Ziel, den Anteil des Schienengüterverkehrs in Europa bis 2030 auf 30 Prozent zu erhöhen. Zu den Unterstützern gehören auch die Österreichische Bundesbahnen (ÖBB), deren Güterverkehrssparte Rail Cargo in Europa hinter der Deutschen Bahn an zweiter Stelle liegt und zahlreiche internationale Transportverbindungen betreibt.

Verkehrsminister Hofer (FPÖ) verwies auf die Klimaschutzinitiative der Bundesregierung. Eines der Ziele sei es, alle österreichischen Bahnstrecken zu elektrifizieren, um die Dekarbonisierung voranzutreiben. "Österreich ist Bahnland Nummer eins in Europa", so der Minister. In Europa werde der Transportmarkt bis 2030 nochmals um 30 Prozent wachsen. Es sei einfach unmöglich, alle zusätzlichen Güterverkehrsströme mit dem Lkw zu transportieren.

Güterverkehr auf der Schiene spart CO₂, das hob auch ÖBB-Vorstandschef Andreas Mattha hervor. Das Ziel, den Anteil des Schienengüterverkehrs in Europa von derzeit 18 Prozent auf 30 Prozent zu heben, sei in Österreich bereits erreicht. Um den Anteil der Schiene noch weiter zu heben brauche es gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen Straße und Schiene, einheitliche Zugsysteme und Zulassungsprozedere. "Einen Zug quer durch Europa zu führen muss so einfach

sein wie einen Lkw durch Europa zu fahren", forderte er den Abbau von technischen und regulatorischen Barrieren im Zugsverkehr an den Landesgrenzen. Der Klimawandel bedrohe die Zukunft unserer Kinder. Auch ein Bub mit dem Namen Noah, Kind eines ÖBB-Mitarbeiters, nahm am Bahnhof an der Veranstaltung teil.

Der Generalsekretär im Umweltministerium, Josef Plank, stellte Lkw- und Bahntransporte gegenüber: Ein Lkw-Transport auf der Straße verursache in Europa 21 mal mehr CO₂-Abgase als ein Transport mit dem Zug, er sei rund 85 mal so unsicher, und in Summe führe der Lkw-Transport dazu, dass jeder im Schnitt rund 120 Stunden pro Jahr im Stau stecke. "Eine der größten globalen Herausforderungen für die nächsten Jahrzehnte auf dem Gebiet des Umweltschutzes ist zweifellos die Reduktion des durch den Menschen verursachten Treibhauseffekts," bekräftigte Plank.



Verkehr: Noah's Train in Wien

14 January

Nur der Schienengüterverkehr kann das Transportwachstum in Europa nachhaltig und sicher managen, lautet die Klimabotschaft, die Noah's Train in Wien vermitteln will.

Noah's Train ist inspiriert von der ältesten Geschichte des Umweltschutzes. Der mit Tiermotiven künstlerisch gestaltete Containerzug, macht sich auf den Weg durch Europa, um ein starkes Ausrufezeichen für einen klimafreundlichen Gütertransport zu setzen. Gestartet ist Noah's Train Mitte Dezember während der Weltklima-Konferenz im polnischen Katowice. Anlässlich des Halts in Wien wurde der Klimabotschafter Noah's Train von Bundespräsident Alexander Van der Bellen, Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Norbert Hofer sowie von ÖBB CEO Andreas Matthä und den CEOs der Rail Freight Forward-Initiative feierlich am Westbahnhof Wien empfangen und wenig später auf die weitere Reise durch Europa verabschiedet. Initiiert wurde Noah's Train von der Initiative Rail Freight Forward (RFF), einem Zusammenschluss zahlreicher europäischen Güterbahnen und Interessensvertretungen.

Die Vision vom klimafreundlichen Gütertransport

Rail Freight Forward ist eine gesamteuropäische Initiative. Ziel ist es der Öffentlichkeit in Österreich und Europa zu vermitteln, dass Schienengüterverkehr eine wesentliche Antwort auf die Herausforderung des Klimawandels ist. Der Verkehr ist einer der größten Verursacher der CO₂-Belastung und damit des Treibhauseffektes. Die Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene wirkt am schnellsten und direktesten gegen noch mehr CO₂-Ausstoß und Klimabelastung. Durch Rail Freight Forward soll der Anteil der Schiene an Gütertransporten in Europa auf 30 Prozent bis 2030 steigen. "Der Klimawandel bedroht unsere Gesellschaft und Wirtschaft und die Zukunft unserer Kinder. Wir müssen jetzt handeln und so viele Güter wie möglich weg von der Straße auf die Schiene bringen. Güterverkehr auf der Schiene spart CO₂ und schützt das Klima!", so ÖBB CEO Andreas Matthä. "Für diese Verkehrsverlagerung ist noch einiges zu tun: Wir brauchen faire Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Straße. Zum Beispiel durch Steuervergünstigung für Bahnstrom und europaweite klare Mautregeln für Lkw Transporte."

Erster Halt: Wien

In Wien wurde nun der österreichische Beitrag in Form von weiteren künstlerisch gestalteten Güterwaggons hinzugefügt. Noah's Train bringt die Vision 2030 von Rail Freight Forward zum Ausdruck und unterstreicht das gemeinsame Engagement der ÖBB, Wirtschaft und Politik gegen den Klimawandel. Die nächsten Stopps sind Berlin (24.01.), Paris (5.02.) und Brüssel (20.02.).



ORF TV: Längstes mobiles Kunstwerk in Wien

14 January

Güter, die rund um den Erdball reisen - das gehört heute bereits zum Alltag und wird in den kommenden Jahren noch mehr werden. Meistens werden die Waren mit dem LKW transportiert, aber das müsse sich ändern, wenn Europa seine Klimaziele erreichen will. Darauf macht jetzt eine Aktion europäischer Güterzug-Unternehmen aufmerksam.



Die Presse: « Noah's Train » in Wien : Zug wirbt für mehr Güterverkehr auf Schiene

14 January

Bundespräsident Van der Bellen und Verkehrsminister Hofer unterstützen die Initiative des europäischen Güterverkehrs zur Verlagerung des Transports auf die Schiene.

"Noah's Train" nennt sich ein Güterzug, der quer durch Europa fährt und die Verlagerung des Transports von der Straße auf die Schiene vorantreiben soll. Am Wiener Westbahnhof haben heute Montag Bundespräsident Alexander van der Bellen und Verkehrsminister Norbert Hofer die europäische Klimaschutz-Initiative von "Rail Freight Forward", einem Zusammenschluss europäischer Güterbahnen, unterstützt.

Der Zug soll - in Anlehnung an Noahs Arche - als "Klimabotschafter" die Bedeutung des Bahn-Güterverkehrs zur Vermeidung von Treibhausgasen und damit als wichtigen Beitrag gegen den Klimawandel symbolisieren. Vom Ausgangspunkt Katowice, wo im Dezember des Vorjahres die Weltklimakonferenz (COP24) stattfand, kam der Container-Zug jetzt zur ersten Station nach Wien, weiter geht's dann nach Berlin, Paris und Brüssel. In Wien wurden zwei der ursprünglich knallgrünen Container vom Graffitikünstler Paul Hoffman von der Agentur Concrete farbenfroh gestaltet, dem Motto entsprechend mit Tiermotiven wie einem Orca-Wal, Flamingos und einem Chamäleon.

Bundespräsident Van der Bellen hob die Bedeutung des Klimaschutzes hervor, obwohl das Wort irreführend sei: "Es geht nicht darum, das Klima zu schützen, sondern uns vor dem Klimawandel zu schützen", sagte er. Zur Klimakonferenz in Katowice sei er selber mit dem Zug angereist - was er nur weiterempfehlen könne, es dauere etwa so lange wie nach Innsbruck. Katowice sei letztlich ein Erfolg gewesen, und die Initiative der Güterbahnen für die Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene begrüße er ausdrücklich.

Verkehr ist einer der Hebel, um das Treibhausgas CO₂ einzusparen. Ein Lkw-Transport auf der Straße verursacht in Europa 21 mal mehr CO₂-Ausstoß als ein Transport mit dem Zug. Die Rail Freight Forward-Initiative hat das Ziel, den Anteil des Schienengüterverkehrs in Europa bis 2030 auf 30 Prozent zu erhöhen. Zu den Unterstützern gehören auch die Österreichische Bundesbahnen (ÖBB), deren Güterverkehrssparte Rail Cargo in Europa hinter der Deutschen Bahn an zweiter Stelle liegt und zahlreiche internationale Transportverbindungen betreibt.

"Österreich ist Bahnland Nummer eins in Europa"

Verkehrsminister Hofer (FPÖ) verwies auf die Klimaschutzinitiative der Bundesregierung. Eines der Ziele sei es, alle österreichischen Bahnstrecken zu elektrifizieren, um die Dekarbonisierung voranzutreiben. "Österreich ist Bahnland Nummer eins in Europa", so der Minister. In Europa werde der Transportmarkt bis 2030 nochmals um 30 Prozent wachsen. Es sei einfach unmöglich, alle zusätzlichen Güterverkehrsströme mit dem Lkw zu transportieren.

Güterverkehr auf der Schiene spart CO₂, das hob auch ÖBB-Vorstandschef Andreas Matthä hervor. Das Ziel, den Anteil des Schienengüterverkehrs in Europa von derzeit 18 Prozent auf 30 Prozent zu heben, sei in Österreich bereits erreicht. Um den Anteil der Schiene noch weiter zu heben brauche es gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen Straße und Schiene, einheitliche Zugsysteme und Zulassungsprozedere. "Einen Zug quer durch Europa zu führen muss so einfach

sein wie einen Lkw durch Europa zu fahren", forderte er den Abbau von technischen und regulatorischen Barrieren im Zugsverkehr an den Landesgrenzen. Der Klimawandel bedrohe die Zukunft unserer Kinder. Auch ein Bub mit dem Namen Noah, Kind eines ÖBB-Mitarbeiters, nahm am Bahnhof an der Veranstaltung teil.

Der Generalsekretär im Umweltministerium, Josef Plank, stellte Lkw- und Bahntransporte gegenüber: Ein Lkw-Transport auf der Straße verursache in Europa 21 mal mehr CO₂-Abgase als ein Transport mit dem Zug, er sei rund 85 mal so unsicher, und in Summe führe der Lkw-Transport dazu, dass jeder im Schnitt rund 120 Stunden pro Jahr im Stau stecke. "Eine der größten globalen Herausforderungen für die nächsten Jahrzehnte auf dem Gebiet des Umweltschutzes ist zweifellos die Reduktion des durch den Menschen verursachten Treibhauseffekts," bekräftigte Plank.

Tiroler Tageszeitung: Noah's Train in Wien – Grüner Gütertransport für mehr Klimaschutz

14 January

Wien (APA) - „Noah's Train“ nennt sich ein Güterzug, der quer durch Europa fährt und die Verlagerung des Transports von der Straße auf die Schiene vorantreiben soll. Am Wiener Westbahnhof haben heute Montag Bundespräsident Alexander van der Bellen und Verkehrsminister Norbert Hofer die europäische Klimaschutz-Initiative von „Rail Freight Forward“, einem Zusammenschluss europäischer Güterbahnen, unterstützt.

Der Zug soll - in Anlehnung an Noahs Arche - als „Klimabotschafter“ die Bedeutung des Bahn-Güterverkehrs zur Vermeidung von Treibhausgasen und damit als wichtigen Beitrag gegen den Klimawandel symbolisieren. Vom Ausgangspunkt Katowice, wo im Dezember des Vorjahres die Weltklimakonferenz (COP24) stattfand, kam der Container-Zug jetzt zur ersten Station nach Wien, weiter geht's dann nach Berlin, Paris und Brüssel. In Wien wurden zwei der ursprünglich knallgrünen Container vom Graffitikünstler Paul Hoffman von der Agentur Concrete farbenfroh gestaltet, dem Motto entsprechend mit Tiermotiven wie einem Orca-Wal, Flamingos und einem Chamäleon.

Bundespräsident Van der Bellen hob die Bedeutung des Klimaschutzes hervor, obwohl das Wort irreführend sei: „Es geht nicht darum, das Klima zu schützen, sondern uns vor dem Klimawandel zu schützen“, sagte er. Zur Klimakonferenz in Katowice sei er selber mit dem Zug angereist - was er nur weiterempfehlen könne, es dauere etwa so lange wie nach Innsbruck, machte der Staatschef gleich Werbung fürs Bahnfahren. Katowice sei letztlich ein Erfolg gewesen, und die Initiative der Güterbahnen für die Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene begrüße er ausdrücklich.

Verkehr ist einer der Hebel, um das Treibhausgas CO₂ einzusparen. Ein Lkw-Transport auf der Straße verursacht in Europa 21 mal mehr CO₂-Ausstoß als ein Transport mit dem Zug. Die Rail Freight Forward-Initiative hat das Ziel, den Anteil des Schienengüterverkehrs in Europa bis 2030 auf 30 Prozent zu erhöhen. Zu den Unterstützern gehören auch die Österreichische Bundesbahnen (ÖBB), deren Güterverkehrssparte Rail Cargo in Europa hinter der Deutschen Bahn an zweiter Stelle liegt und zahlreiche internationale Transportverbindungen betreibt.

Verkehrsminister Hofer (FPÖ) verwies auf die Klimaschutzinitiative der Bundesregierung. Eines der Ziele sei es, alle österreichischen Bahnstrecken zu elektrifizieren, um die Dekarbonisierung voranzutreiben. „Österreich ist Bahnland Nummer eins in Europa“, so der Minister. In Europa werde der Transportmarkt bis 2030 nochmals um 30 Prozent wachsen. Es sei einfach unmöglich, alle zusätzlichen Güterverkehrsströme mit dem Lkw zu transportieren.

Güterverkehr auf der Schiene spart CO₂, das hob auch ÖBB-Vorstandschef Andreas Matthä hervor. Das Ziel, den Anteil des Schienengüterverkehrs in Europa von derzeit 18 Prozent auf 30 Prozent zu heben, sei in Österreich bereits erreicht. Um den Anteil der Schiene noch weiter zu heben brauche es gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen Straße und Schiene, einheitliche Zugsysteme und Zulassungsprozedere. „Einen Zug quer durch Europa zu führen muss so einfach sein wie einen Lkw durch Europa zu fahren“, forderte er den Abbau von technischen und regulatorischen Barrieren im Zugsverkehr an den Landesgrenzen. Der Klimawandel bedrohe die Zukunft unserer Kinder. Auch ein Bub mit dem Namen Noah, Kind eines ÖBB-Mitarbeiters, nahm am Bahnhof an der Veranstaltung teil.

Der Generalsekretär im Umweltministerium, Josef Plank, stellte Lkw- und Bahntransporte gegenüber: Ein Lkw-Transport auf der Straße verursache in Europa 21 mal mehr CO₂-Abgase als ein Transport mit dem Zug, er sei rund 85 mal so unsicher, und in Summe führe der Lkw-Transport dazu, dass jeder im Schnitt rund 120 Stunden pro Jahr im Stau stecke. „Eine der größten globalen Herausforderungen für die nächsten Jahrzehnte auf dem Gebiet des Umweltschutzes ist zweifellos die Reduktion des durch den Menschen verursachten Treibhauseffekts,“ bekräftigte Plank.



Bundespräsident
Alexander Van der Bellen

Bundespräsident Alexander Van der Bellen: Bunter Klimabotschafter auf Schienen

14 January

Bundespräsident Alexander Van der Bellen unterstützt die Initiative des europäischen Güterverkehrs zur Verlagerung des Transports auf die Schiene.

"Noah's Train" nennt sich ein Güterzug, der quer durch Europa fährt und die Verlagerung des Transports von der Straße auf die Schiene vorantreiben soll. Am Wiener Westbahnhof haben Bundespräsident Alexander Van der Bellen und Verkehrsminister Norbert Hofer die europäische Klimaschutz-Initiative von "Rail Freight Forward", einem Zusammenschluss europäischer Güterbahnen, unterstützt.

Der Zug soll - in Anlehnung an Noahs Arche - als "Klimabotschafter" die Bedeutung des Bahn-Güterverkehrs zur Vermeidung von Treibhausgasen und damit als wichtigen Beitrag gegen den Klimawandel symbolisieren. Vom Ausgangspunkt Katowice, wo im Dezember des Vorjahres die Weltklimakonferenz stattfand, kam der Container-Zug jetzt zur ersten Station nach Wien, weiter geht's dann nach Berlin, Paris und Brüssel. In Wien wurden zwei der ursprünglich knallgrünen Container vom Graffitikünstler Paul Hoffman von der Agentur Concrete farbenfroh gestaltet, dem Motto entsprechend mit Tiermotiven wie einem Orca-Wal, Flamingos und einem Chamäleon.

Bundespräsident Van der Bellen hob die Bedeutung des Klimaschutzes hervor, obwohl das Wort irreführend sei: "Es geht nicht darum, das Klima zu schützen, sondern uns vor dem Klimawandel zu schützen", sagte er. Zur Klimakonferenz in Katowice sei er selber mit dem Zug angereist - was er nur weiterempfehlen könne, es dauere etwa so lange wie nach Innsbruck, machte das Staatsoberhaupt gleich Werbung fürs Bahnfahren. Katowice sei letztlich ein Erfolg gewesen, und die Initiative der Güterbahnen für die Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene begrüße er ausdrücklich.

l'antenne

Les transports au quotidien

L'antenne: Rail Freight Forward: doubler la part du fret ferroviaire en Europe d'ici 2030

14 January

By Erick Demangeon

Le doublement de la part du rail en Europe absorberait la croissance du transport de marchandises sur le continent d'ici 2030. Les transporteurs ferroviaires se déclarent prêts à relever ce défi et présentent les conditions pour y arriver.

Le transport de marchandises est appelé à augmenter de 30 % d'ici 2030 avec pour conséquence, dans une hypothèse "au fil de l'eau", une progression du trafic routier d'un million de camions supplémentaires par an. Pour éviter ce scénario, une quinzaine d'entreprises et de fédérations européennes de fret ferroviaire ont signé en décembre un manifeste en faveur du report modal de la route vers le rail. Au sein d'un groupement baptisé Rail Freight Forward, elles annoncent pouvoir réduire les émissions de CO2 de 290 millions de tonnes et doubler la part du fret ferroviaire en Europe de 18 à 30 % d'ici 2030.

"Réduire les émissions de CO2 de 290 millions de tonnes en dix ans"

Pour atteindre cette ambition, les membres de Rail Freight Forward* dont SNCF Logistics listent une série d'actions à l'attention des gestionnaires d'infrastructures. Ceux-ci sont invités "à faciliter et à simplifier les trajets transfrontaliers soutenus par un mandat clair de la part des États membres et des autorités de régulation". À ces derniers, ils demandent "d'harmoniser les taxes ainsi que les coûts administratifs et d'accès aux infrastructures entre le fer et la route" en s'inspirant de la Suisse et de l'Autriche où la part du rail s'élève respectivement à 37 et 32 % dans le transport de marchandises.

Train de Noé

En contrepartie, les entreprises de fret ferroviaire s'engagent "à travailler en étroite collaboration pour transformer et moderniser le secteur en stimulant l'efficacité et la normalisation, la rentabilité et la qualité de leurs services". Afin de sensibiliser l'opinion et les autorités publiques sur les enjeux du report modal, les membres de Rail Freight Forward ont lancé le "Train de Noé". Présenté à Katowice lors de la Cop24, il a fait étape à Vienne le 14 janvier et est attendu à Berlin le 24 janvier, à Paris le 5 février et à Bruxelles le 20 février. Dans chacune de ces capitales, des artistes de rue le transformeront en œuvre mobile et évolutive.

* BLS Cargo, CD Cargo, CFL Cargo, DB Cargo, GreenCargo, Lineas, LTE Group, Mercitalia, Ost-Xest Logistik, PKP Cargo, Rail Cargo Group, SBB Cargo, SNCF Logistics, ZSSK Cargo, CER, UIC, EFRA, VDV

schienenweg.at

Schienenweg.at: ÖBB schicken Noah's Train auf Reise

13 January

ÖBB schicken Noah's Train auf Reise

Das längste mobile Kunstwerk der Welt auf Schiene heißt Noah's Train und wird am Montag in Wien abfahren. Ziel ist es, mit dem bunt bebilderten Zug Werbung für den Gütertransport auf Schiene zu machen.

Fünf Eisenbahngütertransportunternehmen aus Europa schlossen sich für das Projekt zusammen. Ihr gemeinsames Ziel ist es, Werbung für das Verlagern des Gütertransports von der Straße auf die Schiene zu machen. Beim technischen Servicezentrum der ÖBB in Simmering wurden Container mit bunten Tierbildern bemalt. Insgesamt entstanden hier vier überdimensionale Tiergraffitis.

Längstes mobiles Kunstwerk in Wien

Ab Montag wird Noah's Train durch Europa fahren und für die Verlagerung des Gütertransports auf die Schiene werben.

„Wir waren hier wirklich komplett frei. Das Projekt Noah's Train legt nahe, mit Tieren zu arbeiten. Es ist immer für einen Künstler schön, wenn das Kunstwerk nicht statisch ist, in einem Museum hängt oder in einem Büro, sondern in Bewegung ist - und sich der Hintergrund immer ändert und der Lebensraum auch vielleicht“, so der künstlerische Leiter Paul Hoffmann.

Bahntrasse als Galerie und Werbefläche

Fünf europäische Städte bereist Noah's Train. In jeder Stadt werden jeweils zwei von Künstlern gestaltete Waggons angehängt. Ziel ist es, Aufmerksamkeit auf die umweltfreundliche Güterschiene zu lenken: „Noah's Train ist einerseits ein Klimabotschafter für uns und andererseits das längste mobile Kunstwerk der Welt. Damit wollen wir die Öffentlichkeit darauf aufmerksam machen, dass Schienengüterverkehr die einzige Möglichkeit ist, Wirtschaftswachstum und Nachhaltigkeit Klimaschutz zu kombinieren“, sagte Clemes Först von der Rail Cargo Group der ÖBB.

Am Montag ab 10.00 Uhr steht Noah's Train am Westbahnhof, um 11.00 Uhr fährt er Richtung Berlin ab. Mehr als 2.000 Kilometer wird der Zug quer durch Europa unterwegs gewesen sein, bevor er am 20. Februar in Brüssel seine Endstation erreicht.



ORF TV: Längstes mobiles Kunstwerk in Wien

11 January

Längstes mobiles Kunstwerk in Wien

Es soll das längste mobile Kunstwerk der Welt werden, mit vielen Tierbildern auf Containern: Ab Montag wird der Zug mit dem Namen "Noahs Train" durch Europa fahren und Werbung machen für das Verlagern des Gütertransportes von der Straße auf die Schiene.

<https://tvthek.orf.at/profile/Wien-heute/70018/Wien-heute/14001092/Laengstes-mobiles-Kunstwerk-in-Wien/14428649>



Verkehr: Rail Freight Forward will die Umwelt retten

10 January

Rail Freight Forward, ein Zusammenschluss aus Güterbahnen und Verbänden aus ganz Europa, hat sich zum Ziel gesetzt, im nächsten Jahrzehnt bis zu 290 Mio. Tonnen CO₂-Emissionen einzusparen.

Mit 275 Millionen Tonnen CO₂-Emissionen pro Jahr macht der Güterverkehr fast ein Drittel der gesamten Verkehrsemissionen aus, einschließlich des Personenverkehrs. Mit einer geschätzten Wachstumsrate von 30 Prozent bis 2030 dürften die Klimaauswirkungen des Güterverkehrs in den kommenden Jahren deutlich zunehmen. Um diesen Anstieg zu vermeiden, will Rail Freight Forward den Anteil der Schiene am gesamten Güterverkehr bis 2030 von 18 auf 30 Prozent erhöhen. Rail Freight Forward ist ein Zusammenschluss europäischer Güterbahnen, die sich zum Ziel gesetzt haben, die negativen Auswirkungen des Güterverkehrs auf den Planeten und die Mobilität durch Innovation und einen intelligenteren Verkehrsmix drastisch zu reduzieren. Da der Schienengüterverkehr neunmal weniger CO₂ ausstößt als der Straßengüterverkehr, ist diese Verlagerung von der Straße auf die Schiene ein entscheidender Schritt, um die im Pariser Abkommen festgelegten Klimaziele für die Transportbranche erreichen zu können. Die Unterzeichner (BLS Cargo, CD Cargo, CFL Cargo, DB Cargo, GreenCargo, Lineas, LTE Group, Mercitalia, Ost-West Logistik, PKP Cargo, Rail Cargo Group, SBB Cargo, SNCF Logistics, ZSSK Cargo) sind entschlossen, ihren Sektor umzugestalten und innovative und wettbewerbsfähige Bahnprodukte anzubieten. Zugleich forderten sie die politischen Entscheidungsträger und Partner auf, die notwendigen externen Bedingungen zu schaffen, um eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene zu ermöglichen.

Verstärkte Anstrengungen gefordert

Der Zusammenschluss will die eigenen Anstrengungen verstärken. Die Koalition ruft die politischen Entscheidungsträger auf, das Potenzial des Bahnverkehrs zum Erreichen der Pariser Klimaziele zu erkennen und entsprechend zu handeln. Mit jährlichen Transporten von über 19 Milliarden Tonnen macht der Güterverkehr 6 Prozent des europäischen BIP aus und sorgt für 30 Prozent der gesamten Emissionen des Verkehrssektors. In den nächsten zehn Jahren soll der Güterverkehr sogar um ein Drittel steigen. Betrachtet man die strengen Ziele des Pariser Abkommens für den Verkehrssektor, so ist es einfach keine nachhaltige Option, weiterhin stark auf den Straßengüterverkehr zu setzen. Rail Freight Forward zeigt sich überzeugt, dass die Schiene eine entscheidende Rolle beim Aufbau eines nachhaltigeren Güterverkehrssektors spielt, mit dessen Hilfe Europa seine Klimaziele verwirklichen kann. Die Mitglieder von Rail Freight Forward verpflichten sich zur Zusammenarbeit bei der Transformation und Modernisierung der Schienengüterverkehrsbranche, indem sie Effizienz und Standardisierung vorantreiben, die Kosteneffizienz verbessern und technische Innovationen beschleunigen. Jedes Unternehmen wird sich verstärkt darum bemühen, wettbewerbsfähige Produkte anzubieten, die die Kunden davon überzeugen, sich aufgrund von Qualität, Verkehrshäufigkeit, Zuverlässigkeit, Flexibilität, Preis und Service für die Schiene zu entscheiden.

Politik und Stakeholder müssen mitmachen

Gleichzeitig fordert Rail Freight Forward die politischen Entscheidungsträger und die wichtigsten Interessengruppen auf, bei der Umsetzung der Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Verkehrsverlagerung zusammenzuarbeiten. Erstens geht die Entwicklung eines wettbewerbsfähigen Eisenbahnangebots Hand in Hand mit einer Schieneninfrastruktur, auf der ein Zug genauso einfach durch Europa fahren kann wie ein Lkw über Europas Straßen. Dies erfordert ein klares Mandat für Infrastrukturbetreiber, ein Netz aufzubauen, das leicht zugänglich, gut verwaltet und zuverlässig ist. Zweitens werden die nationalen und EU-Behörden aufgefordert, einen transparenten und soliden Rechtsrahmen für die Infrastrukturbetreiber zu schaffen, damit sie dieses Netz realisieren können. Darüber hinaus fordert die Koalition, dass die Behörden Steuern, Verwaltungskosten, Infrastrukturnutzungsgebühren etc. für die verschiedenen Verkehrsträger einheitlich gestalten und damit die Wettbewerbsbedingungen für Züge und Lastwagen angleichen.

Noah's Train

Um ihr Klima-Engagement zu unterstreichen und Unterstützer mit Herz und Verstand für den Modal Shift zu gewinnen, haben die Mitglieder der Rail Freight Forward Katowice für den offiziellen Start von Noah's Train ausgewählt. Dieser Zug fährt durch Wien (14.01.), Berlin (24.01.), Paris (5.02.) und Brüssel (20.02.). In jeder Stadt werden herausragende Künstler der Street-Art-Szene den Zug schrittweise in das längste mobile Kunstwerk der Welt verwandeln, inspiriert von der ältesten Geschichte des Umweltschutzes.

DOPRAVNÍ NOVINY

Dopravní noviny: Rail Freight Forward usiluje o radikální snížení emisí CO2

10 January

OCHRANA KLIMATU

Na prosincovém jednání konference o klimatu v polských Katovicích se Rail Freight Forward, sdružení železničních spedičů a asociací z celé Evropy, zavázalo ke snížení emisí CO₂ v dopravě o 290 milionů tun v příštích deseti letech.

Nákladní doprava s produkcí více než 275 milionů tun emisí CO₂ ročně pokrývá přibližně třetinu veškerého objemu emisí CO₂ v dopravě včetně osobní. Do roku 2030 má podle expertů dopravní provoz narůst o 30 procent, předpokládá se tedy, že sama nákladní doprava bude životní prostředí v budoucnu zatěžovat výrazným způsobem.

Sdružení Rail Freight Forward proto usiluje o navýšení podílu železnice na trhu nákladní dopravy ze současných 18 procent na nejméně 30 procent v roce 2030. Nákladní železnice produkuje devětkrát méně emisí CO₂ než silniční nákladní doprava. Posílení role železnice je z tohoto důvodu zásadní při dosahování cílů Pařížské dohody.

Účastníci klimatické konference v Katovicích často diskutovali o okamžitých opatřeních na zlepšení situace v oblasti ochrany životního prostředí, sdružení RFF se snaží o trvalé posílení role železnice, která má šanci zvládnout nárůst objemu nákladní dopravy při minimální zátěži klimatu. Představitelé evropské koalice železniční spedičů proto vyzývají politiky k naplňování ambiciózních cílů Pařížské dohody. Nákladní doprava zajišťuje kolem šesti procent hrubého domácího produktu EU, každoročně přepraví více než 19 miliard tun zboží. Zatímco příspěvek celého sektoru k ekonomickému růstu je nesporně pozitivní, vliv na životní prostředí je podstatně negativní. V současné době připadá 75 procent veškerého objemu nákladní dopravy na silniční dopravu. Do roku 2030 vzroste objem nákladní dopravy o 30 procent. Představuje to zhruba tolik, kolik aktuálně činí rozsah celého německého trhu nákladní dopravy. Následující dekáda přivede na evropské silnice další jeden milion kamionů. Je naprosto nemožné splnit cíle Pařížské dohody při současném drtivém podílu silniční nákladní dopravy.

Železnice sehraje zásadní roli

Signatáři Rail Freight Forward jsou přesvědčeni, že při budování trvale udržitelného dopravního trhu musí hrát zásadní roli železnice. Zvýšení podílu železnice pomůže zvládnout klimatickou zátěž doprovázející očekávaný nárůst objemu nákladní dopravy v příštích deseti letech. Členové RFF budou spolupracovat při transformaci a modernizaci nákladní železnice, budou podporovat zvyšování efektivity a zavádění standardizace, zvyšování úspor nákladů a urychlení technologických inovací. Každý člen bude vyvíjet úsilí k tomu, aby zákazníci preferovali železnici nejen z důvodů ekologických, ale rovněž pro její kvalitu, frekvenci spojů, spolehlivost, flexibilitu, cenu a služby.

Vytváření konkurenceschopné nabídky železnice musí jít ruku v ruce s vylepšováním železniční infrastruktury, aby průjezd vlaků Evropou byl snazší než průjezd kamionů. Vyžaduje to jasný mandát pro správce železniční infrastruktury z důvodu rozvíjení konceptu snadno přístupné výkonné a spolehlivé sítě. Národní i evropské regulační úřady musí dále pracovat na transparentním rámci pro realizaci takových sítí. Sdružení RFF rovněž vyzvalo ke zrovnoprávnění zdanění všech druhů dopravy, sjednocení administrativních poplatků a plateb za užívání infrastruktury. Ukázkovým příkladem úspěšné proměny přístupu jsou Rakousko a Švýcarsko, kde podíl železnice na trhu nákladní dopravy vzrostl na 32, resp. 37 procent.

DVZ: **Schiene soll aufdrehen**

9 January

By Timon Heinrich

Schiene soll aufdrehen

Initiative Rail Freight Forward setzt 30 Prozent Marktanteil bis 2030 als Ziel - bisher sind es 18

Von Timon Heinrich

Es muss zu schaffen sein, den Marktanteil der Schiene im europäischen Güterverkehr von derzeit 18 bis 2030 auf 30 Prozent in etwa zu verdoppeln. Davon zumindest sind 15 marktführende europäische Eisenbahnen überzeugt, die sich zur „Rail Freight Forward“-Initiative (RFF) zusammengetan haben. Unterstützung erhalten sie von drei internationalen Eisenbahnverbänden und dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Voraussetzung sei lediglich das richtige Instrumentarium, argumentieren sie. Österreich und die Schweiz zeigten mit Marktanteilen von 32 beziehungsweise 37 Prozent, dass die Zielmarke nicht aus der Luft gegriffen ist.

Vor der eigenen Tür gekehrt

Zum richtigen Instrumentarium gehört vor allem ein neues Geschäftsmodell der Bahnen und Infrastrukturbetreiber, aber natürlich auch eine Besserstellung der Eisenbahnen im Wettbewerb mit der Straße sowie staatliche Unterstützungsleistungen für teure Betriebsmittel wie Onboard-Installationen des europäischen Zugleit- und -sicherungssystems ERTMS/ETCS. Das Ziel „30 bis 2030“ steht unter dem Vorbehalt der Erfüllung von Prämissen, heißt es im RFF-Weißbuch (auf der Website).

Kern der Strategie ist eine attraktive Eisenbahn. Attraktiv ist eine Eisenbahn, wenn sie leistungsfähig ist, zuverlässig fährt und im Preiswettbewerb mit der Straße mithalten kann. An die Adresse der Infrastrukturbetreiber richten die Allianzmitglieder die Erwartung, ihre jeweiligen Netze aktiv zu managen - so dass sie möglichst viel Reise- und Güterverkehr bewältigen können. „Das bedeutet mehr, als nur den Verkehr zu verwalten“, heißt es in dem Weißbuch.

Sich selbst erlegen die beteiligten Eisenbahnen auf, innovative Systeme für den Transport von Trailern zu entwickeln. Güterbahnen werden die Verantwortung für die komplette Lieferkette übernehmen, indem sie Haus/Haus-Dienstleistungen anbieten. Es ist eine Menge zu tun, Abläufe zu vereinfachen, stellt RFF fest.

Wettbewerbsbedingungen verbessern

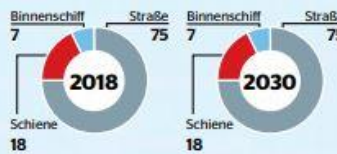
Die Bahnen setzen auch auf eine zügige und europaweite Angleichung technischer Bestimmungen. Der einheitliche europäische Eisenbahnmärkte wird nun vehement verfochten, nachdem es in den vergangenen Jahren viele Widerstände gegen die Harmonisierungsbemühungen der EU-Kommission gegeben hat.

Um „30 bis 2030“ zu erreichen, bedarf es aber auch gleicher Wettbewerbsbedingungen. Ein Großteil der externen Kosten könnte über eine CO₂-Steuer finanziert werden, schlagen die Bahnen vor. Und schließlich müsse es auch vergleichbare Bedingungen zwischen den Verkehrsträgern geben, soweit es um Nachweise und Dokumentationen geht. Für das Fahren eines Zuges bedürfe es 16.000 Unterlagen, für einen Straßentransport aber nur 1.100.

MEINUNG SEITE 2

Bei fortlaufender Entwicklung dominiert die Straße weiterhin

Modal Share in Europa* in Prozent

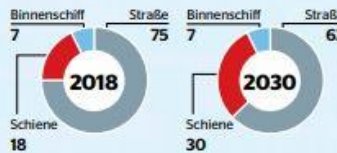


Zunahme der Transportleistung in Europa 2018 bis 2030 in Mrd. tkm**

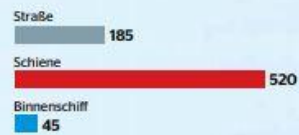


Im „Bahn-Modell“ steigert die Schiene ihren Marktanteil kräftig

Modal Share in Europa in Prozent



Zunahme der Transportleistung in Europa 2018 bis 2030 in Mrd. tkm**



Ungünstige Bedingungen in Europa

Ausgewählte Infrastruktur-Parameter



* EU-28 plus Norwegen und Schweiz, ** Annahme: 30 Prozent Güterverkehrswachstum bis 2030 im Landverkehr, Quelle: Rail Freight Forward / Grafik: DVZ

Weniger Bahn-affine Güter

2,2 Prozent

Zuwachs wird zwischen 2014 und 2025 für Güter erwartet, die tendenziell weniger für die Schiene geeignet sind.

1,1 Prozent

abnehmen werden hingegen voraussichtlich die sehr schienenaffinen Waren, die per Ganzzug transportiert werden.

0,4 Prozent

Rückgang wird bei Gütern erwartet, die heute vorrangig im Einzelwagenverkehr transportiert werden.



Waggons über Waggons: Die Bahnen haben sich auferlegt, auch innovative Transportsysteme für Trailer zu entwickeln.

Marktanteil der Schiene

Zu ambitionierte Ziele können auch schaden



Von Timon Heinrici

Noah's Train macht sich auf den Weg durch Europa und wird für die Eisenbahn als Klima- und damit letztlich Menschheitsretter gehandelt. Mit einem Marktanteil von 30 Prozent am Güterverkehr bis 2030 soll das Ziel erreicht sein.

Es ist als Erfolg zu betrachten, dass die Eisenbahnen in den vergangenen Jahrzehnten mit dem Wachstum des Verkehrs Schritt halten konnten. Aber es ist nicht erkennbar, wie ein deutlich über-

proportionales Wachstum auf der Schiene bewältigt werden kann. Zum einen fehlt es an Kapazität, die nicht so schnell geschaffen werden kann. Zum anderen wird es einen Statistikeffekt geben. Das Aufkommen an festen und flüssigen Brennstoffen geht zurück. Bei einer rein auf Tonnenkilometer bezogenen Betrachtung werden die Bahnen Rückgänge verzeichnen, allein weil das Aufkommen an schweren Gütern sinkt. Ambitionierte Ziele sind ja schön, aber man läuft auch immer Gefahr, als Verlierer dazustehen, wenn man sie nicht erreicht.

POLITIK SEITE 5



Ihre Meinung zum Kommentar
heinrici@dvz.de



International Transport Journal: European freight railways double green ambitions

3 January

At the Katowice climate conference in December 2018, Rail Freight Forward, a coalition of railfreight companies and federations from across Europe, committed to help save up to 290 million t of CO2 transport emissions over the next decade.

With 275 million t of CO2 emissions a year, rail transport (freight and passengers) represents almost a third of total transport emissions. At an estimated growth rate of 30% by 2030, the climate impact of freight transport is expected to increase substantially.

To avoid this increase, Rail Freight Forward aims to boost the share of rail in overall freight transport from 18% to 30% until 2030, by offering innovative and highly competitive rail products. (ben)

www.railfreightforward.eu



Stratégies logistique:

La coalition Rail Freight Forward pour le climat

2 January

Pour la première fois, des entreprises européennes de fret ferroviaire s'unissent pour rappeler que le rail est la solution la plus favorable au climat que le fret routier. Un vœu pieu pour cette nouvelle année 2019.

Une quinzaine d'entreprises et de fédérations européennes de fret ferroviaire ont signé mi-décembre à Katowice (Pologne), à l'occasion de la COP24, un manifeste pour éviter la production de près de 300 millions de tonnes d'émissions de CO2 au cours de la prochaine décennie.

La coalition Rail Freight Forward est ainsi née : elle ambitionne de porter la part du rail dans le transport terrestre de marchandises à 30% d'ici 2030 en doublant le volume du fret ferroviaire en Europe mais aussi en améliorant la performance et la rentabilité et en offrant des produits compétitifs et de qualité en terme de fréquence, de fiabilité, de tarifs et de services. "*Cet objectif est ambitieux*", reconnaît le communiqué "*mais le secteur européen du fret ferroviaire est résolu à fournir des efforts soutenus pour y parvenir.*"

Appel aux autres parties prenantes

Rail Freight Forward en appelle également aux décideurs politiques et aux acteurs clés du secteur. D'abord via l'élaboration d'une offre ferroviaire compétitive allant de pair avec celle d'une infrastructure ferroviaire "*qui rendrait la circulation des trains à travers l'Europe aussi facile que celle des camions*".

Les autorités nationales et celles de l'Union Européenne sont également invitées à fournir un cadre réglementaire transparent et solide. Rail Freight Forward demande également aux autorités de rendre la concurrence entre le rail et la route plus équitable.

Les pays ayant pris des mesures en ce sens présentent clairement une part modale plus importante pour le rail : c'est le cas de l'Autriche (32% de part modale), mais aussi de la Suisse (37%).

La coalition Rail Freight Forward compte actuellement parmi ses membres : BLS Cargo, CD Cargo, CFL Cargo, CFL Multimodal, DB Cargo, GreenCargo, Lineas, LTE Group, Mercitalia, Ost-West Logistik, PKP Cargo, Rail Cargo Group, CFF Cargo, SNCF Logistics, ZSSK Cargo.



Railways:

01/19

Railway art raises awareness for more climate protection



Noah's train was decorated with large-scale graffiti on its tour through major European cities.



DB Cargo CEO Dr. Roland Bosch (pictured at left) and Alexander Doll of Deutsche Bahn's Management Board sign Noah's Train.

EUROPE - NOAH'S TRAIN

Railway art raises awareness for more climate protection

A spectacular campaign is drawing to a close. On 20 February 2019, Noah's Train will reach its destination in Brussels, wrapping up its tour through Europe. But this is only the beginning. This is because the freight train with the strikingly designed wagons symbolises the start of something big.

Over the next 11 years, a coalition of 18 railways and logistics associations aims to boost the market share of rail freight transport from 18%, where it currently stands, to 30%. That increase would make a substantial contribution toward meeting the goals of the Paris climate agreement.

Transporting goods by train in particular has great potential. The specific energy consumption of rail transport is six times lower than that of road transport. That difference is significant when considering the environmental impact, especially because most trains are powered by electricity. According to one of the coalition's central demands, this difference should be considered in future cost calculations. Currently, calculations such as these still favour lorry transport.

The coalition is also asking regulatory authorities to step up in a different way. Authorities are being requested to remove obstacles that currently make cross-border freight transport by rail considerably more complicated than road transport on the same routes. Additionally, the coalition is calling upon the rail freight sector itself to provide even more services superior to those provided by lorries.

Visit <https://railfreightforward.eu> for more information.





L'actualité internationale des technologies ferroviaires

Le Rail:**Des compagnies de fret ferroviaire s'allient pour lutter contre le changement climatique**

26 December

Une quinzaine de sociétés ferroviaires de transport de marchandises, parmi lesquelles la Belge Lineas (anciennement B Logistics), ont lancé l'alliance "Rail freight forward" vendredi en Pologne afin d'augmenter la part du rail dans le transport de marchandises. Convaincues que le transport ferroviaire peut et doit être une solution dans la lutte contre le changement climatique, ces entreprises ont l'ambition de faire passer à 30% la part du rail dans le transport total de marchandises.

Le secteur du transport de marchandises émet annuellement 275 millions de tonnes de CO₂, soit près d'un tiers du total des émissions du secteur du transport. Et avec une croissance attendue de 30% d'ici 2030, l'empreinte sur le climat du transport de fret risque d'augmenter sensiblement. A l'heure actuelle, 75% du transport de marchandises se fait par la route, pour 18% seulement par le rail.

"Nous pensons que ce n'est pas durable. Nous devons changer cela, sinon nous aurons un million de camions en plus sur les routes européennes d'ici 2030", a déclaré le CEO de Linas, Geert Pauwels, au cours d'une conférence de presse à Katowice, en marge de la 24e conférence des Nations unies sur le climat (COP24). Une telle croissance du transport routier serait insoutenable pour les infrastructures routières, déjà saturées, engendrerait des émissions de 80 millions de tonnes de CO₂ supplémentaires d'ici 2030, causeraient davantage de morts sur les routes et nuirait grandement à la qualité de l'air, avertissent les compagnies ferroviaires européennes.

Transport des marchandises : part du rail à 30%

L'ambition de "Rail freight forward", au sein de laquelle on retrouve également DB Cargo (Allemagne), SNCF Logistics (France), SBB Logistics (Suisse) ou PKP Cargo (Pologne), est de faire passer de 18% actuellement à 30% en 2030 la part du rail dans le transport de marchandises.

Mais pour ce faire, "il ne faut pas nécessairement des investissements colossaux mais que les gestionnaires de réseau offrent un meilleur service aux opérateurs ferroviaires", demande Geert Pauwels, pour qui faire rouler un train d'Anvers à Vienne peut parfois s'apparenter à un véritable parcours d'obstacles. "Nous souhaitons que rouler en train en Europe soit aussi facile que de rouler en camion".

Le CEO de Lineas plaide également pour une concurrence loyale entre les différents modes de transport, par exemple en réduisant les coûts des sillons dont doivent s'acquitter les entreprises ferroviaires de transport de marchandises. "Le prix du sillon en Belgique est plus élevé que dans nos pays voisins. Or, l'Allemagne a décidé une réduction du prix du sillon de 45%. C'est un exemple de ce que l'on peut faire pour stimuler le fret ferroviaire".

Pour faire passer son message auprès des décideurs et du grand public, la coalition de compagnies ferroviaires a lancé vendredi à Katowice le "train de Noé", qui sillonnera toute l'Europe via Vienne, Berlin, Paris et arrivera à Bruxelles le 20 février 2019. Dans chaque ville



halte, ce train, composé de wagons de toutes les compagnies partenaires, servira de support à des artistes qui en feront progressivement "l'oeuvre d'art mobile la plus longue au monde"

**Railway Gazette: Co-ordination and co-operation are key to rail freight growth**

21 December

EUROPE: Strategies to enhance the competitiveness of rail freight were the main focus of discussions at the Rail Freight Day on December 6, which took place in Wien under the auspices of the Austrian presidency of the Council of the EU.

Various speakers reflected on progress since the adoption of the Sector Statement at the TEN-T Days in Rotterdam in 2016, supporting the long-term objectives set out in the European Commission's 2011 White Paper on Transport.

Rail Cargo Group CEO Clemens Först presented the '30 by 2030' programme developed by the Rail Freight Forward coalition, which brings together a broad spectrum of European rail freight operators and rail sector associations. The aim is to boost the modal share of rail freight in the EU to 30% by 2030, with road's share falling to 63% and waterways carrying the remaining 7%. Today the split is 18% rail, 75% road and 7% water.

This programme forms the basis for the Vision 2030 target launched by RFF at the COP24 climate change talks in Katowice the following week.

Först emphasised that the objectives would only be achieved if train operators and infrastructure managers continue their efforts in collaboration, innovation and service flexibility. However, it would be up to state authorities to ensure that the whole transport sector was properly structured to take advantage of rail's ecological and environmental benefits.

Participants agreed that the main obstacle to increasing freight transport by rail in Europe was a lack of co-ordination between the many nationally-oriented participants. This was particularly noticeable in the lack of harmonisation of operational rules at border stations, which cause considerable delay to international freight trains.

The past two years have seen significant advances in the ELETA project (Electronic Estimated Time of Arrival). This is bringing together various train operators and other players to combine their data, in order to provide more accurate predictions of when a freight train will reach a given location.

However, participants emphasised that the whole international timetabling process needs rethinking. The slow average speeds of European freight trains is attributed to a lack of harmonisation between the timetables developed by national infrastructure managers, as well as the lack of capacity to meet the needs of the freight operators. To counter some of the problems, a web-based Path Co-ordination System is being developed as a tool to co-ordinate international path requests and offers.

Similarly, participants argued that interoperability across the Single European Railway Area was being hampered by a lack of co-ordination between national bodies. They believed that progress would be impossible without further investment in new ideas and innovative technologies.

The Wien Declaration adopted at the Rail Freight Day celebrated the progress that has been achieved since Rotterdam, but noted that the development of a pragmatic win-win strategy to support rail freight would be a lengthy process which could only be achieved through a genuine spirit of co-operation.



KMO insider:

Europese spoogoederenvervoerders steken tandje bij voor het klimaat

20 December

“Een trein moet net zo vlot door Europa gestuurd kunnen worden dan een vrachtwagen”

Rail Freight Forward, een coalitie van Europese ondernemingen en verenigingen actief in spoogoederenvervoer, heeft zich tijdens de klimaatconferentie van Katowice opgelegd om het volgende decennium tot 290 miljoen ton CO₂-uitstoot door vervoer te besparen. Dat wil Rail Freight doen door het aandeel van het spoorvervoer in het totaal goederentransport te verhogen van 18% nu naar 30% in 2030.

9 keer minder CO₂-uitstoot

Het goederenvervoer over de weg is vandaag goed voor een uitstoot van 275 miljoen CO₂ of bijna 1/3 van de totale vervoersemissies, inclusief personenvervoer. Omdat het goederenvervoer per spoor 9 keer minder CO₂-uitstoot en 8 keer minder luchtvervuiling veroorzaakt, is een modal shift cruciaal voor de transportsector om de klimaatdoelen van het akkoord van Parijs te halen.

De spoorsector wil daarom inzetten op innovatieve en zeer concurrerende railproducten. Ze sporen beleidsmakers en partners aan om het noodzakelijke externe kader te scheppen om de modal shift van de weg naar het spoor mogelijk te maken.

19 miljard ton goederen

Elk jaar wordt meer dan 19 miljard ton goederen vervoerd, goed voor 6% van het Europese BBP. 75% daarvan gaat over de weg, wat een geschatte CO₂-uitstoot van 275 miljoen ton per jaar met zich meebrengt, of 30% van de totale vervoersemissies. Tussen nu en 2030 zal het goederenvervoer nog met 30% toenemen. Dit betekent dat er de volgende tien jaar 1 miljoen extra vrachtwagens op de Europese wegen zullen bollen.

Klanten overtuigen om voor het spoor te kiezen

Rail Freight Forward is ervan overtuigd dat spoorvervoer cruciaal wordt bij de ontwikkeling van duurzamer goederenvervoer. De groei van het goederenvervoer en het bijhorende effect op het klimaat kan voor een groot deel opgevangen worden door spoogoederenvervoer. De Europese spoogoederenvervoerders willen een ambitieuze 30% van het goederenvervoer voor hun rekening nemen. Dit kan als de sector transformeert en moderniseert, efficiëntie en standaardisering stimuleert en concurrerende producten aanbiedt die de klanten overtuigen om voor het spoor te kiezen.

Een betrouwbaar spoornetwerk

De ontwikkeling van een concurrerend spooraanbod hangt volgens Rail Freight Forward samen met de ontwikkeling van spoorinfrastructuur waardoor een trein net zo eenvoudig door Europa

kan gestuurd worden dan een vrachtwagen. Daarvoor dient een eenvoudig toegankelijk, goed beheerd en betrouwbaar netwerk uitgerold te worden.

Transparante regelgeving voor infrastructuurbeheerders

Tegelijkertijd roept Rail Freight Forward de Europese beleidsmakers op te zorgen voor transparante regelgeving voor infrastructuurbeheerders en om o.m. de belastingen, administratiekosten en infrastructuurtoegangskosten voor de verschillende vervoersmodi gelijk te trekken. Landen die hierin het voortouw nemen, zoals Oostenrijk en Zwitserland, kennen een groter aandeel van het spoor in het goedertransport.

Trein van Noach

Om hun doelstellingen kracht bij te zetten, stuurt Rail Freight Forward een Trein van Noach (#Noahs Train) door Europa. Die zal op 20 februari Brussel aandoen. In elke stad zullen kunstenaars deze treinen geleidelijk aan omvormen tot het grootste rijdende kunstwerk ter wereld.

LE SOIR

Le Soir: Le fret ferroviaire se mobilise pour réduire la facture carbone

19 December

By Eric Renette

Le fret ferroviaire se mobilise pour réduire la facture carbone

TRANSPORTS Les émissions polluantes de CO₂ devraient diminuer de 290 millions de tonnes en dix ans

En marge de la COP 24 à Katowice, le groupement de promotion du transport des marchandises par rail (Rail Freight Forward) veut faire entendre « sa » différence et l'avantage écologique que le transport par rail peut représenter au sein de l'Europe. Le groupement, où on retrouve notamment la DB Cargo allemande, la française SNCF Logistics, la suisse SBB Logistics, vient de s'engager à éviter l'émission de 290 millions de tonnes de CO₂ sur les dix prochaines an-



L'avantage écologique que le transport par rail peut représenter serait énorme. © BELGA.

nées.

Dans la sphère du transport, le secteur « marchandises » et ses 19 milliards de tonnes transportées pèsent un tiers des émissions annuelles, soit un rejet global de 275 millions de tonnes de CO₂. Or, les prévisions tablent sur une augmentation de 30 % du transport des marchandises d'ici 2030, dont 75 % sont assurés par la route, par camions. Comme ils le font régulièrement, les promoteurs du transport ferroviaire soulignent les avantages écolo-

giques du transfert d'une partie de ces transports routiers vers le rail. Ils entendent augmenter la part du chemin de fer de 18 % actuellement (la Belgique, c'est 50 millions de tonnes de marchandises transportées via le rail) pour atteindre 30 % en 2030.

« Il ne faut pas nécessairement des investissements colossaux mais il est impératif que les gestionnaires de réseau offrent un meilleur service aux opérateurs ferroviaires, dit Geert Pauwels, le patron de Lineas (ex-Logistics,

ex-SNCB Cargo, premier opérateur belge dans le secteur). *Nous souhaitons que le fait de rouler en train en Europe soit aussi facile que de rouler en camion.* » Il faut donc avant tout simplifier les démarches administratives. Le CEO de Lineas plaide aussi pour l'amélioration du niveau de concurrence entre les différents modes de transport alors que « le prix du sillon (créneau espace-temps alloué à un train) en Belgique est plus élevé que dans nos pays voisins. Or, l'Allemagne a

décidé une réduction du prix du sillon de 45 %. C'est un exemple de ce que l'on peut faire pour stimuler le fret ferroviaire ».

Cette volonté rejoint celle du ministre fédéral de la Mobilité, François Bellot (MR), qui a récemment confirmé son intention de soutenir le transport de marchandises par voie ferrée. Il a annoncé la mise à disposition d'une enveloppe de 54 millions entre 2016 et 2019 pour promouvoir le fret ferroviaire. ■

ÉRIC RENETTE (avec b)



Logistiek.be:

**Europese
verdubbelen
klimaatverandering tegen te gaan** **spoorgoederenvervoerders
hun
ambities** **om**

19 December

Op de Klimaatconferentie van Katowice heeft Rail Freight Forward, een coalitie van Europese ondernemingen en verenigingen in het spoorgoederenvervoer, zich verplicht om de komende tien jaar tot 290 miljoen ton CO₂-uitstoot door vervoer te besparen.

Met 275 miljoen ton CO₂-uitstoot per jaar neemt het goederenvervoer bijna een derde van de totale vervoersemisies (inclusief personenvervoer) voor zijn rekening. Gezien de groeiraming van 30% in 2030 neemt het klimaatteffect van het goederenvervoer naar verwachting sterk toe in de komende jaren.

Om dit te voorkomen, wil Rail Freight Forward het aandeel van het spoorvervoer in het totale goederenvervoer verhogen van 18% nu tot 30% in 2030. Omdat het goederenvervoer per spoor negen keer minder CO₂ uitstoot dan het goederenvervoer over de weg, is deze 'modal shift' een cruciale stap voor de vervoerssector om de klimaatdoelen te halen die in het Akkoord van Parijs zijn vastgelegd.

De ondertekenaars verplichtten zich om hun sector te transformeren en innovatieve en zeer concurrerende railproducten aan te bieden. Daarbij spoorden ze beleidsmakers en partners aan om de noodzakelijke externe voorwaarden te scheppen om een modal shift van weg- naar spoorvervoer mogelijk te maken.

Europese coalitie van spoorgoederenvervoerders doet dringende oproep om inspanningen op te voeren

Terwijl deelnemers uit de hele wereld de urgente maatregelen bespreken die nodig zijn om klimaatverandering sneller tegen te gaan, verwoordt de coalitie de duidelijke ambitie van de Europese spoorgoederensector om zijn inspanningen op te voeren en een belangrijke bijdrage aan een klimaatvriendelijker goederenvervoer te leveren. Omdat goederenvervoer per spoor negen keer minder CO₂ uitstoot en acht keer minder luchtvervuiling veroorzaakt dan vervoer over de weg, spoort de coalitie beleidsmakers aan om te erkennen dat zij de klimaatdoelen van Parijs kan helpen realiseren en om daarnaar te handelen.

Goederenvervoer: een belangrijke economische activiteit met een grote klimaatvoetafdruk

Elk jaar wordt meer dan 19 miljard ton goederen vervoerd. Het goederenvervoer is daarmee goed voor 6% van het Europese BBP. Hoewel de sector als geheel een positieve bijdrage aan de economie levert, heeft hij een aanzienlijk effect op het milieu. Omdat 75% van al het goederenvervoer momenteel over de weg gaat, heeft de sector een geschatte CO₂-uitstoot van 275 miljoen ton per jaar. Dat komt neer op 30% van de totale vervoersemisies (d.w.z. al het goederen- en personenvervoer).

Grote gevolgen bij 30% groei van het goederenvervoer in 2030

Naar verwachting groeit het goederenvervoer tussen nu en 2030 met 30%. Dat is ongeveer de omvang van de hele Duitse goederenvervoersmarkt ofwel 1 miljoen extra vrachtwagens op de Europese wegen in het komende decennium. Gezien de strikte doelen voor de vervoerssector in het Akkoord van Parijs is het gewoon geen duurzame optie om sterk afhankelijk te blijven van goederenvervoer over de weg.

Modal shift voor een duurzamere toekomst: spoorgoederenvervoerders verplichten zich tot een ambitieus modaal aandeel van 30%

De huidige ondertekenaars van Rail Freight Forward zijn ervan overtuigd dat spoorvervoer een cruciale rol speelt bij de ontwikkeling van een duurzamer goederenvervoer, dat Europa helpt om zijn klimaatambities te verwezenlijken. Een stijging van het modale aandeel van het spoorgoederenvervoer van 18% nu tot 30% in 2030 kan voor een groot deel de verwachte groei van het goederenvervoer opvangen en het bijbehorende klimaatteffect zo veel mogelijk beperken.

Het doel van 30% is ambitieus, maar de Europese spoorgoederensector is vastbesloten om het te halen door de langdurige inspanningen te leveren die daarvoor nodig zijn. De leden van Rail Freight Forward verplichten zich tot samenwerking om de spoorgoederensector te transformeren en moderniseren door efficiency en standaardisering te stimuleren, de kosteneffectiviteit te verbeteren en de technologische innovatie te versnellen. Elk bedrijf verhoogt zijn inspanningen om concurrerende producten aan te bieden die klanten ervan overtuigen om op grond van de kwaliteit, regelmaat, betrouwbaarheid, flexibiliteit, prijs en service voor spoorgoederenvervoer te kiezen.

Oproep aan alle stakeholders om modal shift naar spoorgoederenvervoer mogelijk te maken

Tegelijkertijd roept Rail Freight Forward beleidsmakers en belangrijke stakeholders op om samen te werken bij het realiseren van de externe voorwaarden die nodig zijn voor een succesvolle modal shift.

In de eerste plaats hangt de ontwikkeling van een concurrerend spooraanbod samen met de ontwikkeling van een spoorinfrastructuur waardoor een trein net zo eenvoudig door Europa gestuurd kan worden als een vrachtwagen. Dat vereist een duidelijk mandaat voor infrastructuurbeheerders om een eenvoudig toegankelijk, goed beheerd en betrouwbaar netwerk uit te rollen.

In de tweede plaats worden nationale en Europese overheden opgeroepen een transparant en solide regelgevingskader voor infrastructuurbeheerders te bieden om dit netwerk te realiseren. De coalitie vraagt de overheden verder om onder meer de belastingen, administratiekosten en infrastructuurtoegangskosten voor de verschillende vervoerswijzen gelijk te trekken, zodat het speelveld voor treinen en vrachtwagens hetzelfde is.

In landen die maatregelen nemen om voor een duidelijk regelgevingskader en eerlijke concurrentie te zorgen, zoals Oostenrijk (32%) en Zwitserland (37%), heeft het railvervoer een zichtbaar groter modaal aandeel.

Trein van Noach: bewustmaking voor een gemeenschappelijk doel

Om hun klimaatverplichting te bezegelen en steun van de bevolking voor de modal shift te krijgen, hebben de leden van de Rail Freight Forward-coalitie Katowice uitgekozen voor de officiële lancering van de **Trein van Noach (#NoahsTrain)**. Deze trein reist langs Wenen (14/1), Berlijn (24/1), Parijs (5/2) en Brussel (20/2). In elke stad zullen bekende lokale

straatkunstenaars de trein geleidelijk omvormen tot 's werelds grootste rijdende kunstwerk, waarbij ze zich laten inspireren door wellicht het oudste verhaal over milieuactivisme.

Voor meer informatie over Rail Freight Forward, Vision 2030 van de coalitie of #NoahsTrain gaat u naar www.railfreightforward.eu



Railway Talents: Official launch event of Rail Freight Forward and departure of Noah's Train

18 December

Official launch event of Rail Freight Forward and departure of Noah's Train

On 14 December in Katowice, Rail Freight Forward, a coalition of rail freight companies and federations from across Europe, committed to help save up to 290 million tons of CO₂ transport emissions over the next decade.

With 275 million tons of CO₂ emissions a year, freight transport represents almost a third of total transport emissions, passenger transport included. At an estimated growth rate of 30% by 2030, the climate impact of freight transport is expected to increase substantially over the coming years.

To avoid this increase, Rail Freight Forward aims to boost the share of rail in overall freight transport from 18% to 30% by 2030. With rail freight emitting 9 times less CO₂ than road freight, this modal shift from road to rail is a crucial step to help the transport industry reach its climate targets as defined in the Paris Accord.

The signatories committed to transforming their sector and offering innovative and highly competitive rail products, while urging policymakers and partners to create the necessary external conditions to enable a modal shift from road to rail freight.

Noah's Train: raising awareness for a common goal

To mark their climate commitment and win hearts and minds in support of the modal shift, the members of the Rail Freight Forward coalition have chosen Katowice to officially launch Noah's Train. This train will travel through Vienna (14/1), Berlin (24/1), Paris (5/2) and Brussels (20/2). In each city, prominent local street artists will gradually transform the train into the world's longest mobile artwork, inspired by the oldest tale of environmental activism.

About Rail Freight Forward

Rail Freight Forward is a coalition of European rail freight companies that are committed to drastically reducing the negative impact of freight transport on the planet and mobility through innovation and a more intelligent transport mix .

The coalition has the ambition to increase the modal share of rail freight to 30% by 2030 as the macro-economically better solution for European growth. It strives to engage railway undertakings, infrastructure managers and policymakers across Europe in acting to realise this modal shift.

Rail Freight Forward is a broad and continuously expanding coalition composed of rail freight operators and supported by the sector associations CER, UIC, ERFA and VDV.

Current members of the Rail Freight Forward coalition are BLS Cargo, CD Cargo, CFL Cargo, DB Cargo, GreenCargo, Lineas, LTE Group, Mercitalia, Ost-West Logistik, PKP Cargo, Rail Cargo Group, SBB Cargo, SNCF Logistics, ZSSK Cargo.



Supply Chain Magazine:

Rail Freight Forward veut doubler la part modale du ferroviaire en Europe d'ici 2030

18 December

Une part du ferroviaire dans le transport terrestre de marchandises en Europe de 30% en 2030, soit le double de ce qu'elle est aujourd'hui. C'est l'ambition que s'est fixée la coalition « Rail Freight Forward » dans un manifeste signé la semaine dernière à Katowice (Pologne), lors de la Cop 24. Cette alliance est composée d'une quinzaine d'opérateurs et de fédérations de fret ferroviaire européens tels que SNCF Logistics, mais aussi DB Cargo, BLS Cargo, CD Cargo, CFL Cargo, CFL Multimodal, GreenCargo, Lineas, LTE Group, Mercitalia, Ost-West Logistik, PKP Cargo, Rail Cargo Group, CFF Cargo et ZSSK Cargo. En rappelant les prévisions d'augmentation du transport de fret de 30% d'ici 2030, tous modes confondus, Rail Freight Forward souligne que si rien n'est fait, cela pourrait représenter 1 M de camions en plus sur les routes d'Europe, alors que le fret ferroviaire émet 9 fois moins de CO2 et est à l'origine de 8 fois moins de pollution de l'air que le fret routier. Ses membres s'engagent à poursuivre leurs actions de modernisation du fret ferroviaire, en améliorant tant ses performances que sa rentabilité mais lancent également un appel aux autorités politiques et réglementaires afin qu'elles contribuent à rendre la concurrence entre le rail et la route plus équitable « *à travers une meilleure prise en charge de ses coûts externes par le transport routier* ». Rail Freight Forward relève d'ailleurs que les pays comme l'Autriche et la Suisse, qui ont déjà pris ce genre de mesures, ont actuellement une part modale du fret ferroviaire qui dépasse l'objectif de 30% (respectivement 32% et 37%)



Freight Week: Rail coalition to save 275 million tons of CO2

17 December

KATOWICE: December 17, 2018. A coalition of rail freight companies and federations from across Europe has announced a commitment to save up to 290 million tons of CO2 transport emissions by 2030.

Freight transport produces 275 million tons of CO2 emissions a year and is estimated to grow at a rate of 30 percent by 2030 or the size of the entire German freight market and the equivalent of one million more trucks.

With rail freight emitting nine times less CO2 than road freight, the coalition called **Rail Freight Forward** aims to boost the share of rail in overall freight transport from 18 percent to 30 percent in the next 12 years.

Freight transport accounts for 6.0 percent of European GDP, with over 19 billion tons carried every year. With 75 percent of all freight transport by road, the sector has an estimated yearly emission of 275 million tons of CO2.

The Rail Freight Forward signatories say they are convinced rail has a crucial role to play in building a more sustainable freight sector and have committed to work together to transform and modernize the industry.

To mark their climate commitment, the coalition has launched 'Noah's Train'. It will be in Vienna on January 14, Berlin January 24, Paris February 05 and Brussels February 20. In each city local street artists will gradually transform the train into the world's longest mobile artwork, inspired by the oldest tale of environmental activism.

Members include Deutsche Bahn, SNCF, Rail Cargo Group, PKP Cargo, LTE, Green Cargo, CFL, BLS Cargo, Lineas, Mercitalia Intermodal, Ost-West, SBB Cargo, ZSSK Cargo, CER, ERFA, UIC and VDV.

POLITICO

Politico:

Logistics – Rail wants piece of climate action

17 December

LOGISTICS — RAIL WANTS PIECE OF CLIMATE ACTION: After two weeks of tense negotiations, nearly 200 governments agreed late Saturday on a rulebook to implement the 2015 Paris Agreement. Rail companies were among those at the summit to make their case. “With rail freight emitting nine times less CO₂ than road freight, this modal shift from road to rail is a crucial step to help the transport industry reach its climate targets as defined in the Paris Accord,” said a coalition of 18 companies and associations, according to the Railway Gazette.

Their asks included action to “equalise taxes, administrative costs and infrastructure access charges” for the different transport modes — citing Switzerland and Austria as some of the countries doing that best so far.



Global Railway Review:

European rail freight companies enhance ambitions to fight climate change

17 December

Rail Freight Forward is convinced that rail has a crucial role to play in building a more sustainable freight sector, that will help Europe realise its climate ambitions.

Rail Freight Forward, a coalition of rail freight companies and federations from across Europe, has committed to help save up to 290 million tonnes of CO₂ transport emissions over the next decade.

With 275 million tonnes of CO₂ emissions per year, freight transport represents almost a third of total transport emissions, passenger transport included. At an estimated growth rate of 30 per cent by 2030, the climate impact of freight transport is expected to increase substantially over the coming years.

To avoid this increase, Rail Freight Forward aims to boost the share of rail in overall freight transport from 18 per cent to 30 per cent by 2030. With rail freight emitting nine times less CO₂ than road freight, this modal shift from road to rail is a crucial step to help the transport industry reach its climate targets as defined in the Paris Accord.

The 30 per cent target is ambitious, but the European rail freight sector is determined to deliver the sustained efforts needed. The members of Rail Freight Forward are committed to work together to transform and modernise the rail freight industry, by driving efficiency and standardisation, improving cost-effectiveness and accelerating technological innovation. Each company will step up its efforts to offer competitive products that convince customers to choose rail for its quality, frequency, reliability, flexibility, price and service.

The signatories are urging policymakers and partners to create the necessary external conditions to enable a modal shift from road to rail freight.

If freight transport does grow by 30 per cent, that is roughly the size of the entire German freight transport market or one million trucks being added onto European roads in the coming decade. Looking at the stringent goals of the Paris Accord for the transport sector, it is simply not a sustainable option to keep relying heavily on road freight.

Countries taking measures to provide a clear regulatory framework and fair competition, such as Austria (32 per cent) and Switzerland (37 per cent), clearly show a larger modal share of rail.

**Actu Transport et Logistique.fr:****COP24 : les entreprises européennes de fret ferroviaire se mobilisent**

17 December

By Olivier Constant

Non moins d'une quinzaine d'entreprises et de fédérations européennes de fret ferroviaire ont signé à Katowice (Pologne) un manifeste marquant leur engagement à développer la performance de leurs activités. L'enjeu est de taille car il s'agit, selon elles, d'éviter jusqu'à 300 millions de tonnes d'émissions de CO2 au cours de la prochaine décennie.

C'est une grande première que les acteurs du fret ferroviaire ont réalisé lors de la clôture de la COP24 à Katowice. La coalition Rail Freight Forward regroupant une quinzaine d'opérateurs européens dont SNCF Logistics, DB Cargo, CFF Cargo et Mercitalia a, en effet, présenté un Livre Blanc nommé "30 by 2030".

Ces chiffres correspondent à la part modale qu'elles souhaitent atteindre d'ici à 2030 en multipliant par deux les volumes de marchandises transportés. Ce sont, ainsi, près de 300 millions de tonnes de CO2 qui pourraient être évités.

Trois-quarts du fret transporté par la route

Cet appel pour un transport terrestre plus soutenable en Europe rappelle, en guise de préambule, que le transport terrestre de marchandises (routier, ferroviaire et fluvial) a un impact très fort sur nos sociétés avec actuellement 75 % des volumes transportés par la route. Il souligne, ensuite, qu'une augmentation du trafic marchandises de 30 % est prévue d'ici 2030, ce qui équivaut à un million de camions supplémentaires sur les routes européennes. La route ne peut pas absorber cette croissance sans augmentation exponentielle de son impact social et environnemental, et sans investissements supplémentaires dans ses infrastructures.

Le Livre Blanc précise donc qu'il est indispensable de se fixer une ambition de report modal de la route vers le rail pour accompagner cette évolution. Avant de marteler le message en indiquant *"qu'il est dans l'intérêt de tous (y compris du transport routier) de multiplier par deux la part du rail dans la répartition modale pour atteindre 30% du trafic de marchandises et neutraliser les effets néfastes du transport routier"*. Il est vrai que le rail a des arguments à faire valoir au plan de la consommation énergétique, six fois moins importante que la route, et des émissions de CO2 (dix-sept fois moindres).

Vers une Europe du fret ferroviaire

Ce n'est pas, pour autant, que le rail est paré de toutes les vertus. Aussi, et afin de réaliser ce report modal, des actions doivent être prises à la fois par les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure et les décideurs politiques. Celles concernant les gestionnaires d'infrastructure nécessiteront beaucoup de travail en amont pour fournir et gérer des infrastructures interopérables qui soient aussi faciles d'accès que les routes européennes.

On a vu récemment toutes les conséquences néfastes de l'interruption des circulations fret à Rastatt (Allemagne) faute de systèmes harmonisés. Les décideurs politiques et les autorités de

régulation auront également un rôle important à jouer en ce sens qu'ils devront veiller à proposer un cadre réglementaire stable et équitable. L'Europe du fret ferroviaire est donc en train de se mettre en place. Gageons que les progrès à accomplir le seront sur une période acceptable pour la préservation d'un environnement chaque jour plus menacé.

Une part modale du fret ferroviaire portée à 30% d'ici 2030 permettrait d'absorber la croissance prévue du transport de marchandises et son impact négatif sur le climat.



Österreich Journal: Europäische Güterbahnen verdoppeln ihre Anstrengungen im Kampf gegen den Klimawandel

17 December

Katowice/Wien (öbb) - Auf der Klimakonferenz in Katowice hat sich Rail Freight Forward, ein Zusammenschluss aus Güterbahnen und Verbänden aus ganz Europa, zum Ziel gesetzt, im nächsten Jahrzehnt bis zu 290 Millionen Tonnen CO₂-Emissionen einzusparen.

Mit 275 Millionen Tonnen CO₂-Emissionen pro Jahr macht der Güterverkehr fast ein Drittel der gesamten Verkehrsemissionen aus, einschließlich des Personenverkehrs. Mit einer geschätzten Wachstumsrate von 30% bis 2030 dürften die Klimaauswirkungen des Güterverkehrs in den kommenden Jahren deutlich zunehmen.

Um diesen Anstieg zu vermeiden, will Rail Freight Forward den Anteil der Schiene am gesamten Güterverkehr bis 2030 von 18% auf 30% erhöhen. Da der Schienengüterverkehr neunmal weniger CO₂ ausstößt als der Straßengüterverkehr, ist diese Verlagerung von der Straße auf die Schiene ein entscheidender Schritt, um die im Pariser Abkommen festgelegten Klimaziele für die Transportbranche erreichen zu können.

Die Unterzeichner sind entschlossen, ihren Sektor umzugestalten und innovative und wettbewerbsfähige Bahnprodukte anzubieten. Zugleich forderten sie die politischen Entscheidungsträger und Partner auf, die notwendigen externen Bedingungen zu schaffen, um eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene zu ermöglichen.

Europäischer Zusammenschluss von Güterverkehrsunternehmen ruft dringend zu verstärkten Anstrengungen auf

Gleichzeitig mit der Klimakonferenz, auf der Teilnehmer aus der ganzen Welt über dringend erforderliche Maßnahmen zur Beschleunigung im Kampf gegen den Klimawandel diskutieren, betont der Zusammenschluss das klare Ziel des europäischen Schienengüterverkehrs: der Verstärkung der eigenen Anstrengungen und der Entwicklung hin zu einem Schlüsselfaktor für einen klimafreundlicheren Güterverkehr. Da der Schienengüterverkehr neunmal weniger CO₂ ausstößt und achtmal weniger Luftverschmutzung verursacht als der Straßengüterverkehr, ruft die Koalition die politischen Entscheidungsträger auf, ihr Potenzial zum Erreichen der Pariser Klimaschutzziele zu erkennen und entsprechend zu handeln.

Güterverkehr: ein wirtschaftlicher Schlüsselbereich mit verheerender Klimabilanz

Mit jährlichen Transporten von über 19 Milliarden Tonnen macht der Güterverkehr 6 % des europäischen BIP aus. Auch wenn der gesamte Sektor positiv zur Wirtschaft beiträgt, hat er doch erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt. Bei einem aktuellen Anteil der Straße von 75 % an der Leistung des Güterverkehrssektors werden jedes Jahr geschätzte 275 Mio. Tonnen CO₂ ausgestoßen. Das macht 30 % der gesamten Emissionen des Verkehrssektors aus (alle Güter- und Personenverkehre).

Beachtliche Auswirkungen bei weiterem Wachstum des Güterverkehrssektors um 30 % bis 2030

Bis 2030 soll der Güterverkehr um 30 % wachsen. Das entspricht etwa dem Volumen des gesamten deutschen Güterverkehrsmarktes oder einer Million LKW, die im kommenden Jahrzehnt zusätzlich auf europäischen Straßen unterwegs sein werden. Betrachtet man die strengen Ziele des Pariser Abkommens für den Verkehrssektor, so ist es einfach keine nachhaltige Option, weiterhin stark auf den Straßengüterverkehr zu setzen. Bei der heutigen Unterzeichnung der Gründungsurkunde von Rail Freight Forward zeigten sich die Mitglieder überzeugt, dass die Schiene eine entscheidende Rolle beim Aufbau eines nachhaltigeren Güterverkehrssektors spielt, mit dessen Hilfe Europa seine Klimaziele verwirklichen kann. Eine Erhöhung des Modalanteils des Schienengüterverkehrs von derzeit 18 % auf 30 % bis 2030 kann das erwartete Wachstum des Güterverkehrs auffangen und seine Klimaauswirkungen minimieren.

Das 30-Prozent-Ziel ist ehrgeizig, aber der europäische Schienengüterverkehr ist entschlossen, die dafür erforderlichen nachhaltigen Anstrengungen zu unternehmen. Die Mitglieder von Rail Freight Forward verpflichten sich zur Zusammenarbeit bei der Transformation und Modernisierung der Schienengüterverkehrsbranche, indem sie Effizienz und Standardisierung vorantreiben, die Kosteneffizienz verbessern und technische Innovationen beschleunigen. Jedes Unternehmen wird sich verstärkt darum bemühen, wettbewerbsfähige Produkte anzubieten, die die Kunden davon überzeugen, sich aufgrund von Qualität, Verkehrshäufigkeit, Zuverlässigkeit, Flexibilität, Preis und Service für die Schiene zu entscheiden.

Aufforderung an alle Stakeholder, die Verkehrsverlagerung auf die Schiene zu ermöglichen

Gleichzeitig fordert Rail Freight Forward die politischen Entscheidungsträger und die wichtigsten Interessengruppen auf, bei der Umsetzung der Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Verkehrsverlagerung zusammenzuarbeiten.

Erstens geht die Entwicklung eines wettbewerbsfähigen Eisenbahnangebots Hand in Hand mit einer Schieneninfrastruktur, auf der ein Zug genauso einfach durch Europa fahren kann wie ein LKW über Europas Straßen. Dies erfordert ein klares Mandat für Infrastrukturbetreiber, ein Netz aufzubauen, das leicht zugänglich, gut verwaltet und zuverlässig ist.

Zweitens werden die nationalen und EU-Behörden aufgefordert, einen transparenten und soliden Rechtsrahmen für die Infrastrukturbetreiber zu schaffen, damit sie dieses Netz realisieren können. Darüber hinaus fordert die Koalition, dass die Behörden Steuern, Verwaltungskosten, Infrastrukturnutzungsgebühren etc. für die verschiedenen Verkehrsträger einheitlich gestalten und damit die Wettbewerbsbedingungen für Züge und Lastwagen angleichen.

In Ländern, die Maßnahmen ergreifen, um einen klaren Regulierungsrahmen und einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten, wie Österreich (32 %) und die Schweiz (37 %), ist der Anteil des Schienenverkehrs am Modal Split deutlich größer.

Noah's Train: Sensibilisierung für ein gemeinsames Ziel

Um ihr Klima-Engagement zu unterstreichen und Unterstützer mit Herz und Verstand für den Modal Shift zu gewinnen, haben die Mitglieder der Rail Freight Forward Katowice für den offiziellen Start von Noah's Train ausgewählt. Dieser Zug fährt durch Wien (14.01.), Berlin (24.01.), Paris (5.02.) und Brüssel (20.02.). In jeder Stadt werden herausragende Künstler der Street-Art-Szene den Zug schrittweise in das längste mobile Kunstwerk der Welt verwandeln, inspiriert von der ältesten Geschichte des Umweltschutzes.

Rail Freight Forward

Rail Freight Forward ist ein Zusammenschluss europäischer Güterbahnen, die sich zum Ziel gesetzt haben, die negativen Auswirkungen des Güterverkehrs auf den Planeten und die Mobilität durch Innovation und einen intelligenteren Verkehrsmix drastisch zu reduzieren.

Der Zusammenschluss hat das Ziel, den Anteil des Schienengüterverkehrs als makroökonomisch bessere Lösung für das europäische Wachstum am Modal Split bis 2030 auf 30 % zu erhöhen. Rail Freight Forward will dabei Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber und politische Entscheidungsträger in ganz Europa in die Maßnahmen zur Verwirklichung dieser Verkehrsverlagerung einbeziehen.

Als breit angelegter und stetig wachsender Zusammenschluss von Schienengüterverkehrsunternehmen wird Rail Freight Forward von den Verbänden CER, UIC, ERFA und VDV unterstützt.

Aktuell beteiligen sich BLS Cargo, CD Cargo, CFL Cargo, DB Cargo, GreenCargo, Lineas, LTE Group, Mercitalia, Ost-West Logistik, PKP Cargo, Rail Cargo Group, SBB Cargo, SNCF Logistics, ZSSK Cargo.



Österreichische Verkehrszeitung: Europas Güterbahnen fahren in eine nachhaltigere Zukunft

17 December

Rail Freight Forward strebt nach Erhöhung des Modalanteils des Schienengüterverkehrs von derzeit 18 Prozent auf 30 Prozent bis 2030

Auf der Klimakonferenz in Katowice hat sich Rail Freight Forward, ein Zusammenschluss aus Güterbahnen und Verbänden aus ganz Europa, zum Ziel gesetzt, im nächsten Jahrzehnt bis zu 290 Mio. Tonnen CO₂-Emissionen einzusparen.

Mit 275 Mio. Tonnen CO₂-Emissionen pro Jahr macht der Güterverkehr fast ein Drittel der gesamten Verkehrsemissionen aus, einschließlich des Personenverkehrs. Mit einer geschätzten Wachstumsrate von 30 Prozent bis 2030 dürften die Klimaauswirkungen des Güterverkehrs in den kommenden Jahren deutlich zunehmen.

Um diesen Anstieg zu vermeiden, will Rail Freight Forward den Anteil der Schiene am gesamten Güterverkehr bis 2030 von 18 Prozent auf 30 Prozent erhöhen. Da der Schienengüterverkehr neunmal weniger CO₂ ausstößt als der Straßengüterverkehr, ist diese Verlagerung von der Straße auf die Schiene ein entscheidender Schritt, um die im Pariser Abkommen festgelegten Klimaziele für die Transportbranche erreichen zu können.

Die Unterzeichner sind entschlossen, überzeugt, dass die Schiene eine entscheidende Rolle beim Aufbau eines nachhaltigeren Güterverkehrssektors spielt, mit dessen Hilfe Europa seine Klimaziele verwirklichen kann. Eine Erhöhung des Modalanteils des Schienengüterverkehrs von derzeit 18 Prozent auf 30 Prozent bis 2030 kann das erwartete Wachstum des Güterverkehrs auffangen und seine Klimaauswirkungen minimieren.

Das 30-Prozent-Ziel ist ehrgeizig, aber der europäische Schienengüterverkehr ist entschlossen, die dafür erforderlichen nachhaltigen Anstrengungen zu unternehmen. Die Mitglieder von Rail Freight Forward verpflichten sich zur Zusammenarbeit bei der Transformation und Modernisierung der Schienengüterverkehrsbranche, indem sie Effizienz und Standardisierung vorantreiben, die Kosteneffizienz verbessern und technische Innovationen beschleunigen.

Jedes Unternehmen wird sich verstärkt darum bemühen, wettbewerbsfähige Produkte anzubieten, die die Kunden davon überzeugen, sich aufgrund von Qualität, Verkehrshäufigkeit, Zuverlässigkeit, Flexibilität, Preis und Service für die Schiene zu entscheiden. Gleichzeitig fordert Rail Freight Forward die politischen Entscheidungsträger und die wichtigsten Interessengruppen auf, bei der Umsetzung der Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Verkehrsverlagerung zusammenzuarbeiten.

Um ihr Klima-Engagement zu unterstreichen und Unterstützer mit Herz und Verstand für den Modal Shift zu gewinnen, haben die Mitglieder der Rail Freight Forward Katowice für den offiziellen Start von Noah's Train ausgewählt. Dieser Zug fährt durch Wien (14.1.), Berlin (24.1.), Paris (5.2.) und Brüssel (20.2.). In jeder Stadt werden herausragende Künstler der Street-Art-Szene den Zug schrittweise in das längste mobile Kunstwerk der Welt verwandeln, inspiriert von der ältesten Geschichte des Umweltschutzes.



Rail Freight Forward ist ein breit angelegter und stetig wachsender Zusammenschluss von Schienengüterverkehrsunternehmen, und wird von den Verbänden CER, UIC, ERFA und VDV unterstützt. Aktuell beteiligen sich BLS Cargo, CD Cargo, CFL Cargo, DB Cargo, GreenCargo, Lineas, LTE Group, Mercitalia, Ost-West Logistik, PKP Cargo, Rail Cargo Group, SBB Cargo, SNCF Logistics, ZSSK Cargo.



Oekonews.at: Europäische Güterbahnen verdoppeln ihre Anstrengungen im Kampf gegen den Klimawandel

17 December

Katowice - Auf der Klimakonferenz in Katowice hat sich Rail Freight Forward, ein Zusammenschluss aus Güterbahnen und Verbänden aus ganz Europa, zum Ziel gesetzt, im nächsten Jahrzehnt bis zu 290 Millionen Tonnen CO₂-Emissionen einzusparen.

Mit 275 Millionen Tonnen CO₂-Emissionen pro Jahr macht der Güterverkehr fast ein Drittel der gesamten Verkehrsemissionen aus, einschließlich des Personenverkehrs. Mit einer geschätzten Wachstumsrate von 30% bis 2030 dürften die Klimaauswirkungen des Güterverkehrs in den kommenden Jahren deutlich zunehmen.

Um diesen Anstieg zu vermeiden, will Rail Freight Forward den Anteil der Schiene am gesamten Güterverkehr bis 2030 von 18% auf 30% erhöhen. Da der Schienengüterverkehr neunmal weniger CO₂ ausstößt als der Straßengüterverkehr, ist diese Verlagerung von der Straße auf die Schiene ein entscheidender Schritt, um die im Pariser Abkommen festgelegten Klimaziele für die Transportbranche erreichen zu können.

Die Unterzeichner sind entschlossen, ihren Sektor umzugestalten und innovative und wettbewerbsfähige Bahnprodukte anzubieten. Zugleich forderten sie die politischen Entscheidungsträger und Partner auf, die notwendigen externen Bedingungen zu schaffen, um eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene zu ermöglichen.

Europäischer Zusammenschluss von Güterverkehrsunternehmen ruft dringend zu verstärkten Anstrengungen auf

Gleichzeitig mit der Klimakonferenz, auf der Teilnehmer aus der ganzen Welt über dringend erforderliche Maßnahmen zur Beschleunigung im Kampf gegen den Klimawandel diskutieren, betont der Zusammenschluss das klare Ziel des europäischen Schienengüterverkehrs: der Verstärkung der eigenen Anstrengungen und der Entwicklung hin zu einem Schlüsselfaktor für einen klimafreundlicheren Güterverkehr. Da der Schienengüterverkehr neunmal weniger CO₂ ausstößt und achtmal weniger Luftverschmutzung verursacht als der Straßengüterverkehr, ruft die Koalition die politischen Entscheidungsträger auf, ihr Potenzial zum Erreichen der Pariser Klimaschutzziele zu erkennen und entsprechend zu handeln.

Güterverkehr: ein wirtschaftlicher Schlüsselbereich mit verheerender Klimabilanz

Mit jährlichen Transporten von über 19 Milliarden Tonnen macht der Güterverkehr 6 % des europäischen BIP aus. Auch wenn der gesamte Sektor positiv zur Wirtschaft beiträgt, hat er doch erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt. Bei einem aktuellen Anteil der Straße von 75 % an der Leistung des Güterverkehrssektors werden jedes Jahr geschätzte 275 Mio. Tonnen CO₂ ausgestoßen. Das macht 30 % der gesamten Emissionen des Verkehrssektors aus (alle Güter- und Personenverkehre).

Beachtliche Auswirkungen bei weiterem Wachstum des Güterverkehrssektors um 30 % bis 2030

Bis 2030 soll der Güterverkehr um 30 % wachsen. Das entspricht etwa dem Volumen des gesamten deutschen Güterverkehrsmarktes oder einer Million LKW, die im kommenden Jahrzehnt zusätzlich auf europäischen Straßen unterwegs sein werden. Betrachtet man die strengen Ziele des Pariser Abkommens für den Verkehrssektor, so ist es einfach keine nachhaltige Option, weiterhin stark auf den Straßengüterverkehr zu setzen.

Güterbahnen verpflichten sich mit 30 % Modal Split zu ehrgeizigem Ziel

Bei der Unterzeichnung der Gründungsurkunde von Rail Freight Forward zeigten sich die Mitglieder überzeugt, dass die Schiene eine entscheidende Rolle beim Aufbau eines nachhaltigeren Güterverkehrssektors spielt, mit dessen Hilfe Europa seine Klimaziele verwirklichen kann. Eine Erhöhung des Modalanteils des Schienengüterverkehrs von derzeit 18 % auf 30 % bis 2030 kann das erwartete Wachstum des Güterverkehrs auffangen und seine Klimaauswirkungen minimieren.

Das 30-Prozent-Ziel ist ehrgeizig, aber der europäische Schienengüterverkehr ist entschlossen, die dafür erforderlichen nachhaltigen Anstrengungen zu unternehmen. Die Mitglieder von Rail Freight Forward verpflichten sich zur Zusammenarbeit bei der Transformation und Modernisierung der Schienengüterverkehrsbranche, indem sie Effizienz und Standardisierung vorantreiben, die Kosteneffizienz verbessern und technische Innovationen beschleunigen. Jedes Unternehmen wird sich verstärkt darum bemühen, wettbewerbsfähige Produkte anzubieten, die die Kunden davon überzeugen, sich aufgrund von Qualität, Verkehrshäufigkeit, Zuverlässigkeit, Flexibilität, Preis und Service für die Schiene zu entscheiden.

Aufforderung an alle Stakeholder, die Verkehrsverlagerung auf die Schiene zu ermöglichen

Gleichzeitig fordert Rail Freight Forward die politischen Entscheidungsträger und die wichtigsten Interessengruppen auf, bei der Umsetzung der Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Verkehrsverlagerung zusammenzuarbeiten.

Erstens geht die Entwicklung eines wettbewerbsfähigen Eisenbahnangebots Hand in Hand mit einer Schieneninfrastruktur, auf der ein Zug genauso einfach durch Europa fahren kann wie ein LKW über Europas Straßen. Dies erfordert ein klares Mandat für Infrastrukturbetreiber, ein Netz aufzubauen, das leicht zugänglich, gut verwaltet und zuverlässig ist.

Zweitens werden die nationalen und EU-Behörden aufgefordert, einen transparenten und soliden Rechtsrahmen für die Infrastrukturbetreiber zu schaffen, damit sie dieses Netz realisieren können. Darüber hinaus fordert die Koalition, dass die Behörden Steuern, Verwaltungskosten, Infrastrukturnutzungsgebühren etc. für die verschiedenen Verkehrsträger einheitlich gestalten und damit die Wettbewerbsbedingungen für Züge und Lastwagen angleichen.

In Ländern, die Maßnahmen ergreifen, um einen klaren Regulierungsrahmen und einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten, wie Österreich (32 %) und die Schweiz (37 %), ist der Anteil des Schienenverkehrs am Modal Split deutlich größer.

Noah's Train: Sensibilisierung für ein gemeinsames Ziel

Um ihr Klima-Engagement zu unterstreichen und Unterstützer mit Herz und Verstand für den Modal Shift zu gewinnen, haben die Mitglieder der Rail Freight Forward Katowice für den offiziellen Start von Noah's Train ausgewählt. Dieser Zug fährt durch Wien (14.01.), Berlin (24.01.), Paris (5.02.) und Brüssel (20.02.). In jeder Stadt werden herausragende Künstler der Street-Art-Szene den Zug schrittweise in das längste mobile Kunstwerk der Welt verwandeln, inspiriert von der ältesten Geschichte des Umweltschutzes.



Weitere Informationen über Rail Freight Forward, ihre Vision 2030 oder Noah's Train finden Sie unter www.railfreightforward.eu

Spoor Pro: Coalitie spoorvervoerders gaat 290 miljoen CO2-uitstoot besparen

17 December

By Marieke van Gompel

Op de Klimaatconferentie van Katowice heeft Rail Freight Forward, een coalitie van Europese ondernemingen en verenigingen in het spoorgoederenvervoer, zich verplicht om de komende tien jaar tot 290 miljoen ton CO2-uitstoot door vervoer te besparen.

Met 275 miljoen ton CO2-uitstoot per jaar neemt het goederenvervoer bijna een derde van de totale vervoersemissies (inclusief personenvervoer) voor zijn rekening. Gezien de groeiverwachting van 30 procent in 2030 neemt het klimaateffect van het goederenvervoer naar verwachting sterk toe in de komende jaren.

Om dit te voorkomen, wil Rail Freight Forward het aandeel van het spoorvervoer in het totale goederenvervoer verhogen van 18 nu naar 30 procent in 2030. Omdat het goederenvervoer per spoor negen keer minder CO2 uitstoot dan het goederenvervoer over de weg, is deze modal shift volgens de coalitie "een cruciale stap voor de vervoerssector om de klimaatdoelen te halen die in het Akkoord van Parijs zijn vastgelegd".

Aandeel spoorgoederenvervoer

Elk jaar wordt meer dan 19 miljard ton goederen vervoerd. Het goederenvervoer is daarmee goed voor 6 procent van het Europese BBP. Omdat 75 procent van al het goederenvervoer momenteel over de weg gaat, heeft de sector een geschatte CO2-uitstoot van 275 miljoen ton per jaar. Dat komt neer op 30 procent van de totale vervoersemissies al het goederen- en personenvervoer).

Naar verwachting groeit het goederenvervoer tussen nu en 2030 met 30 procent. Dat is ongeveer de omvang van de hele Duitse goederenvervoersmarkt ofwel één miljoen extra vrachtwagens op de Europese wegen in het komende decennium. Gezien de strikte doelen voor de vervoerssector in het Akkoord van Parijs is volgens de coalitie geen duurzame optie om sterk afhankelijk te blijven van goederenvervoer over de weg.

Duurzaam goederenvervoer

De huidige ondertekenaars van Rail Freight Forward zijn ervan overtuigd dat spoorvervoer een cruciale rol speelt bij de ontwikkeling van een duurzamer goederenvervoer, dat Europa helpt om zijn klimaatambities te verwezenlijken. Rail Freight Forward roept beleidsmakers en belangrijke stakeholders op om "samen te werken bij het realiseren van de externe voorwaarden die nodig zijn voor een succesvolle modal shift".

Om dit mogelijk te maken dienen infrastructuurbeheerders volgens de coalitie "een eenvoudig toegankelijk, goed beheerd en betrouwbaar netwerk uit te rollen".

In de tweede plaats roepen de spoorbedrijven nationale en Europese overheden op om “een transparant en solide regelgevingskader voor infrastructuurbeheerders te bieden” om dit netwerk te realiseren. De coalitie vraagt de overheden verder om onder meer de belastingen, administratiekosten en infrastructuurtoegangskosten voor de verschillende vervoerswijzen gelijk te trekken om een gelijk speelveld te creëren.

Rail Freight Forward

Rail Freight Forward is een coalitie van Europese spoorgoederenvervoerders die het negatieve effect van goederenvervoer op onze planeet en mobiliteit drastisch willen verminderen door innovatie en een intelligentere vervoersmix. Rail Freight Forward is een coalitie die uit spoorgoederenvervoerders bestaat en door de sectorverenigingen CER, UIC, EFRA en VDV wordt gesteund.

De huidige leden van de Rail Freight Forward-coalitie zijn BLS Cargo, CD Cargo, CFL Cargo, DB Cargo, GreenCargo, Lineas, LTE Group, Mercitalia, Ost-West Logistik, PKP Cargo, Rail Cargo Group, SBB Cargo, SNCF Logistics en ZSSK Cargo.



RailFreight: Rail Freight Forwards coalition signed in Katowice

14 December

By Majorie van Leijen

Today, on Friday, 14 December, the Rail Freight Forward coalition is launched in Katowice, Poland. This is a coalition of European rail freight companies committed to reducing the negative impact of freight transport on the planet. The key objective is a modal share of 30 per cent for rail by 2030.

They call it the more intelligent transport mix. Rail is the most carbon-efficient motorised way to travel: CO₂ emissions from rail account for less than 3 per cent of CO₂ emissions from transport although it carries 17 per cent of inland freight and 8 per cent of passengers in Europe, according to European Railway and Infrastructure Companies (CER), a coalition member. Despite such facts, rail transport accounts for 18 per cent of the freight transport market.

30 per cent

By 2030 this share should be almost doubled, the parties believe. According to the European Commission's 2011 White Paper on Transport, it should be possible to shift more than 30 per cent of road freight over 300 kilometres to other modes, such as rail or waterborne transport, by 2030.

The Rail Freight Forward Coalition signs the Rail Freight Vision 2030 and its manifesto today, thereby emphasising the objective. To mark their climate commitment, the coalition will also launch Noah's Train, the world's longest transformative mobile artwork. Designed by prominent European street artists and inspired by the old tale, it symbolises the hope rail freight brings to our common future. The train stops in Vienna on 14 January, in Berlin on 24 January, in Paris on 5 February and in Brussels on 20 February.

Cooperation

Strong cooperation within the sector is key to unlocking rail's potential and securing its place as the best solution for reducing harmful emissions, decongesting Europe's roads and providing the efficient and competitive services sought by customers, pointed out ERFA, another coalition member.

The lobby organisation points out that further work needs to be done to ensure much-needed support from infrastructure managers so that rail can compete successfully with other modes of transport for customers.

Infrastructure managers

According to ERFA president Lindsay Durham governments must support infrastructure managers by putting in place incentives to deal with recurring problems on the network, which lead to service delays/ cancellations. "Unless responsibility is attributed for trying to prevent and resolve recurring disturbances to the rail network, such as falling trees on the track, suicides and maintenance-relate problems, rail will be unable to seriously address its quality problem."

Moreover, she calls for a more standardised infrastructure, e.g a standard gauge to transport standard containers, so that unit costs can be reduced, enabling a more competitive price. "If infrastructure is not fit for purpose, then it is the railway undertakings who suffer the inefficiencies."

Competitive market

An improved framework is also needed for delivering competition within rail, the organisation claims. "Competition drives innovation, investment, efficiency and new ideas. A large part of the policy framework has already been put in place, but not yet is there an open and competitive market in all countries. We would therefore support evolution of the existing rail packages to ensure that there really is absolute clarity and no hiding place for discrimination."

Rail Freight Forward is composed of rail freight operators supported by CER, ERFA, UIC and VDV.

Current members of the Rail Freight Forward coalition are BLS Cargo, CD Cargo, CFL Multimodal, DB Cargo, GreenCargo, Lineas, LTE Group, Mercitalia, Ost-West Logistik, PKP Cargo, Rail Cargo Group, SBB Cargo, SNCF Logistics, ZSSK Cargo.



International Railway Journal: Rail Freight Forward coalition commits to cutting emissions

14 December

By David Burroughs

RAIL Freight Forward (RFF), a coalition of rail freight companies and federations from across Europe, has committed to work reducing transport emissions of CO₂ by up to 290 million tonnes over the next decade during the Katowice climate conference on December 14.

Producing 275 million tonnes of CO₂ emissions a year, freight transport represents almost a third of total transport emissions, including passenger transport. RFF says that with an estimated growth rate of 30% by 2030, the climate impact from freight transport is expected to increase substantially.

To avoid this, RFF aims to boost the rail's share of freight transport from 18% to 30% by 2030. With rail freight emitting nine times less CO₂ than road freight, the coalition says this modal shift is a crucial step to help the transport industry reach its climate targets as defined in the Paris Accord.

The signatories include BLS Cargo, CD Cargo, CFL Cargo, DB Cargo, GreenCargo, Lineas, LTE Group, Mercitalia, Ost-West Logistik, PKP Cargo, Rail Cargo Group, SBB Cargo, SNCF Logistics, and ZSSK Cargo.

"The 30% target is ambitious, but the European rail freight sector is determined to deliver the sustained efforts needed to achieve it," RFF said in a statement. "The members of RFF are committed to working together to transform and modernise the rail freight industry, by driving efficiency and standardisation, improving cost-effectiveness and accelerating technological innovation. Each company will step up its efforts to offer competitive products that convince customers to choose rail for its quality, frequency, reliability, flexibility, price and service."

RFF has also called on policy makers and key stakeholders to work together to implement the conditions needed for a successful modal shift. It says a competitive rail offering requires infrastructure which makes operating a train through Europe as easy as running a lorry. RFF also urged national governments and the European Union to provide a transparent and solid regulatory framework to enable infrastructure managers to implement this network.

The coalition also asked authorities to equalise taxes, administrative costs and infrastructure access charges for different transport modes to level the playing field between trains and lorries.

To mark the commitment and raise awareness for the modal shift, RFF has launched "Noah's Train," a freight train which will travel through Vienna, Berlin, Paris and Brussels over the next two months. In each city, prominent local street artists will gradually turn the train into the world's longest mobile artwork.

**Railway Gazette: Rail Freight Forward alliance to fight climate change**

14 December

EUROPE: During the UN climate conference in Katowice, the Rail Freight Forward alliance of 14 European rail freight operators and four associations announced on December 14 a target of boosting rail's market share from 18% to 30% by 2030. It suggests that this could save up to 290 million tonnes of CO₂ in greenhouse gas emissions over the next decade.

RFF notes that freight transport is a key economic activity which accounts for 6% of European GDP, with more 19 billion tonnes of goods transported every year. Demand is projected to grow by around 30% over the next two decades, the equivalent of the total German transport sector today, which could put another million lorries a year on Europe's roads. Given that freight represents almost a third of total transport emissions, equivalent to 275 million tonnes of CO₂ a year, RFF warns that without radical change the climate impact can be 'expected to increase substantially'.

As rail freight emits one-ninth as much CO₂ per tonne-km as road haulage, RFF suggests that modal shift from road to rail would be 'a crucial step' to help the transport sector reach the 'stringent targets defined in the Paris Accord'.

'Convinced that rail has a crucial role to play in building a more sustainable freight sector', the signatories to the RFF Vision 2030 say they 'are committed to working together to transform and modernise the rail freight industry, driving efficiency and standardisation, improving cost-effectiveness and accelerating technological innovation. Each company will step up its efforts to offer competitive products that convince customers to choose rail for its quality, frequency, reliability, flexibility, price and service.'

At the same time, RFF is calling on policymakers and other stakeholders 'to provide a transparent and solid regulatory framework' which gives infrastructure managers a clear mandate 'to deploy a network that is easy to access, well-managed and reliable'. The aim should be to make 'running a train through Europe as easy as running a truck', it suggests.

The signatories also want the EU authorities and member states to 'equalise taxes, administrative costs and infrastructure access charges' for different modes, in order to level the playing field. According to RFF, 'countries taking measures to provide a clear regulatory framework and fair competition, such as Austria and Switzerland, clearly show a larger modal share for rail', with market shares of 32% and 37% respectively.

Rail Freight Forward signatories

BLS Cargo

ČD Cargo

CFL Cargo

DB Cargo

Green Cargo

Lineas

LTE Logistics

Mercitalia Intermodal

Ost-West Logistics

PKP Cargo

Rail Cargo Group

SBB Cargo

SNCF Logistics

ZSSK Cargo

CER

ERFA

UIC

VDV



Benzinga: European Transport Authorities seek shift of cargo from road to rail

14 December

New European rail freight coalition formed to promote pan-European masterplan for rail.

A number of European rail freight operators joined the Rail Freight Forward Coalition (RFFC) at the COP24 climate meeting in Katowice, Poland, today, aiming to achieve a 30% market share for rail freight by 2030. Rail is said already account for 18% of the market.

This latest move in rail freight follows the European Commission's decision this week to approve state aid funding from the German Government to German rail that will see the shift of cargo from trucks to rail in an effort to reduce carbon emissions.

Some €350 (\$395 U.S.) million will be invested via a scheme that will reduce track access charges paid by rail operators to access the infrastructure on which they operate by up to 45%, a saving which the operators will be required to pass on to their customers in the form of reduced freight rates.

Competition commissioner Margrethe Vestager said, "Promoting the shift of freight transport from road to rail is one of many measures that Europe needs to take to help reduce our environmental footprint. The German freight transport aid scheme does exactly that – it supports this shift, ensures benefits are passed to customers, and will contribute to meeting the EU's environmental and transport objectives, without unduly distorting competition."

Meeting the EU's environmental goals will be a challenge, but shifting freight from road to rail by levelling the infrastructure cost playing field will offer a substantial boost to a rail freight industry that has found it difficult to raise investment funds in the past, according to Germany's Rail Freight Masterplan developed last year by Germany's Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure (BMVI), in association with a number of industry and academic organisations.

The report says there will be an increase of 40% in the movement of freight compared to 2010 levels and if environmental targets are to be achieved a modal shift is essential.

According to the Masterplan, the railway's advantages over road, including a high proportion of electrification within the industry, and, "the uncomplicated conversion of electrical energy into tractive power and the unique system of regenerative braking where braking energy is fed back into the railway power grid, rail freight stands out from other forms of transport and will be energy efficient and have a low climate change impact in the long term."

German rail freight companies have already embarked on a significant investment plan, of more than €1 (\$1.3) billion from 2013 – 2020 for, among other things, more efficient freight wagons with quiet braking systems that can generate energy back into the grid under braking.

Additional measures that the German Masterplan expects to be implemented as soon as is practicable are the upgrading of rail track to allow for 740 metre trains, and for significant private investment in modern rolling stock and new technologies with sensors and telematics.

Funding for the first automated, digital train formation yard that will be developed and tested at Munich North marshalling yard will also come from the private sector. Initial work for the marshalling yard began at the end of last year.

Finally, the Federal German Government produced a blueprint for the funding of rail freight research into the future, the basis for this will be the overview of railway research, that was prepared by the Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure, also in 2017.

Meanwhile, Germany's approach to rail freight is expected to offer a way forward for other EU members that will follow its lead. In the neighbouring Netherlands a similar masterplan to Germany's is reportedly being developed with the intention to produce trains of up to 1,000 metres in length and new digital technology.

Meanwhile, the director of the Dutch pressure group RailGood, Hans-Willem Vroon, has said that a German Benelux rail freight masterplan should include efficient and market-oriented international cooperation in rail infrastructure management; harmonization of infrastructure charges in northwest Europe and that the EU should create full competition in rail freight.

Vroon also said that the plans for the European Rail Traffic Management System (ERTMS) should be more in line with that of neighbouring Germany. He argued that the ERTMS threatens the continuity of private rail freight operators.

Members of the RFFC include BLS Cargo, CD Cargo, CFL Multimodal, DB Cargo, GreenCargo, Lineas, LTE Group, Mercitalia, Ost-West Logistik, PKP Cargo, Rail Cargo Group, SBB Cargo, SNCF Logistics, ZSSK Cargo.

transportweekly

Transportweekly: European rail freight companies double their ambitions to fight climate change

14 December

At the Katowice climate conference today, Rail Freight Forward, a coalition of rail freight companies and federations from across Europe, committed to help save up to 290 million tons of CO₂ transport emissions over the next decade.

With 275 million tons of CO₂ emissions a year, freight transport represents almost a third of total transport emissions, passenger transport included. At an estimated growth rate of 30% by 2030, the climate impact of freight transport is expected to increase substantially over the coming years.

To avoid this increase, Rail Freight Forward aims to boost the share of rail in overall freight transport from 18% to 30% by 2030. With rail freight emitting 9 times less CO₂ than road freight, this modal shift from road to rail is a crucial step to help the transport industry reach its climate targets as defined in the Paris Accord.

The signatories committed to transforming their sector and offering innovative and highly competitive rail products, while urging policymakers and partners to create the necessary external conditions to enable a modal shift from road to rail freight.

European rail freight coalition launches urgent call to step up efforts

While participants from around the globe discuss the urgent actions needed to accelerate efforts against climate change, the coalition outlines the clear ambition of the European rail freight industry to step up its efforts and become a key contributor to a more climate-friendly freight sector. With rail freight emitting 9 times less CO₂ and causing 8 times less air pollution than road freight, the coalition urges policymakers to recognize and act on its potential to help realize the Paris Climate Accord targets.

Freight transport: a key economic activity with a major climate footprint

Freight transport accounts for 6% of European GDP, with over 19 billion tons of goods being transported every year. While the contribution of the whole sector to the economy is positive, it has a substantial impact on the environment. With currently 75% of all freight transport done by road, the sector has an estimated yearly emission of 275 million tons of CO₂. This represents 30% of total transport emissions (i.e. all freight and passenger transport).

30% growth of freight transport by 2030 will come at a huge cost

By 2030, freight transport is expected to grow by 30%. That is roughly the size of the entire German freight transport market or 1 million trucks added on European roads in the coming decade. Looking at the stringent goals of the Paris Accord for the transport sector, it is simply not a sustainable option to keep relying heavily on road freight.

A modal shift for a more sustainable future: rail freight companies commit to an ambitious modal share of 30%

Today's signatories of Rail Freight Forward are convinced that rail has a crucial role to play in building a more sustainable freight sector, that will help Europe realize its climate ambitions. An increase of the modal share of rail freight from currently 18% to 30% by 2030 can largely absorb the expected growth in freight transport and minimize its climate impact.

The 30% target is ambitious, but the European rail freight sector is determined to deliver the sustained efforts needed to achieve it. The members of Rail Freight Forward are committed to work together to transform and modernize the rail freight industry, by driving efficiency and standardization, improving cost-effectiveness and accelerating technological innovation. Each company will step up its efforts to offer competitive products that convince customers to choose rail for its quality, frequency, reliability, flexibility, price and service.

Calling on all stakeholders to enable modal shift to rail

At the same time, Rail Freight Forward calls upon policymakers and key stakeholders to work together in implementing the external conditions needed for a successful modal shift.

Firstly, the development of a competitive rail offering goes hand in hand with that of a rail infrastructure which makes running a train through Europe as easy as running a truck. This requires a clear mandate for infrastructure managers to deploy a network that is easy to access, well-managed and reliable.

Secondly, national and EU authorities are called upon to provide a transparent and solid regulatory framework for infrastructure managers to realize this network. The coalition further asks that the authorities equalize taxes, administrative costs, infrastructure access charges... for the different modes of transport, thereby levelling the playing field for trains and trucks.

Countries taking measures to provide a clear regulatory framework and fair competition, such as Austria (32%) and Switzerland (37%), clearly show a larger modal share of rail.

Noah's Train: raising awareness for a common goal

To mark their climate commitment and win hearts and minds in support of the modal shift, the members of the Rail Freight Forward coalition have chosen Katowice to officially launch Noah's Train. This train will travel through Vienna (14/1), Berlin (24/1), Paris (5/2) and Brussels (20/2). In each city, prominent local street artists will gradually transform the train into the world's longest mobile artwork, inspired by the oldest tale of environmental activism.



iChannel: Rail Freights Forward alliance to fight climate change

14 December

EUROPE: During the UN climate conference in Katowice, the Rail Freight Forward alliance of 14 European rail freight operators and four associations announced on December 14 a target of boosting rail's market share from 18% to 30% by 2030. It suggests that this could save up to 290 million tonnes of CO₂ in greenhouse gas emissions over the next decade.

RFF notes that freight transport is a key economic activity which accounts for 6% of European GDP, with more 19 billion tonnes of goods transported every year. Demand is projected to grow by around 30% over the next two decades, the equivalent of the total German transport sector today, which could put another million lorries a year on Europe's roads. Given that freight represents almost a third of total transport emissions, equivalent to 275 million tonnes of CO₂ a year, RFF warns that without radical change the climate impact can be 'expected to increase substantially'.

As rail freight emits one-ninth as much CO₂ per tonne-km as road haulage, RFF suggests that modal shift from road to rail would be 'a crucial step' to help the transport sector reach the 'stringent targets defined in the Paris Accord'.

'Convinced that rail has a crucial role to play in building a more sustainable freight sector', the signatories to the RFF Vision 2030 say they 'are committed to working together to transform and modernise the rail freight industry, driving efficiency and standardisation, improving cost-effectiveness and accelerating technological innovation. Each company will step up its efforts to offer competitive products that convince customers to choose rail for its quality, frequency, reliability, flexibility, price and service.'

At the same time, RFF is calling on policymakers and other stakeholders 'to provide a transparent and solid regulatory framework' which gives infrastructure managers a clear mandate 'to deploy a network that is easy to access, well-managed and reliable'. The aim should be to make 'running a train through Europe as easy as running a truck', it suggests.

The signatories also want the EU authorities and member states to 'equalise taxes, administrative costs and infrastructure access charges' for different modes, in order to level the playing field. According to RFF, 'countries taking measures to provide a clear regulatory framework and fair competition, such as Austria and Switzerland, clearly show a larger modal share for rail', with market shares of 32% and 37% respectively.

Rail Freight Forward signatories

BLS Cargo

ČD Cargo

CFL Cargo

DB Cargo

Green Cargo

Lineas

LTE Logistics

Mercitalia Intermodal

Ost-West Logistics

PKP Cargo

Rail Cargo Group

SBB Cargo

SNCF Logistics

ZSSK Cargo

CER

ERFA

UIC

VDV



iChainnel: European rail freight companies double their ambitions to fight climate change

14 December

At the Katowice climate conference today, Rail Freight Forward, a coalition of rail freight companies and federations from across Europe, committed to help save up to 290 million tons of CO₂ transport emissions over the next decade.

With 275 million tons of CO₂ emissions a year, freight transport represents almost a third of total transport emissions, passenger transport included. At an estimated growth rate of 30% by 2030, the climate impact of freight transport is expected to increase substantially over the coming years.

To avoid this increase, Rail Freight Forward aims to boost the share of rail in overall freight transport from 18% to 30% by 2030. With rail freight emitting 9 times less CO₂ than road freight, this modal shift from road to rail is a crucial step to help the transport industry reach its climate targets as defined in the Paris Accord.

The signatories committed to transforming their sector and offering innovative and highly competitive rail products, while urging policymakers and partners to create the necessary external conditions to enable a modal shift from road to rail freight.

European rail freight coalition launches urgent call to step up efforts

While participants from around the globe discuss the urgent actions needed to accelerate efforts against climate change, the coalition outlines the clear ambition of the European rail freight industry to step up its efforts and become a key contributor to a more climate-friendly freight sector. With rail freight emitting 9 times less CO₂ and causing 8 times less air pollution than road freight, the coalition urges policymakers to recognize and act on its potential to help realize the Paris Climate Accord targets.

Freight transport: a key economic activity with a major climate footprint

Freight transport accounts for 6% of European GDP, with over 19 billion tons of goods being transported every year. While the contribution of the whole sector to the economy is positive, it has a substantial impact on the environment. With currently 75% of all freight transport done by road, the sector has an estimated yearly emission of 275 million tons of CO₂. This represents 30% of total transport emissions (i.e. all freight and passenger transport).

30% growth of freight transport by 2030 will come at a huge cost

By 2030, freight transport is expected to grow by 30%. That is roughly the size of the entire German freight transport market or 1 million trucks added on European roads in the coming decade. Looking at the stringent goals of the Paris Accord for the transport sector, it is simply not a sustainable option to keep relying heavily on road freight.

A modal shift for a more sustainable future: rail freight companies commit to an ambitious modal share of 30%

Today's signatories of Rail Freight Forward are convinced that rail has a crucial role to play in building a more sustainable freight sector, that will help Europe realize its climate ambitions. An increase of the modal share of rail freight from currently 18% to 30% by 2030 can largely absorb the expected growth in freight transport and minimize its climate impact.

The 30% target is ambitious, but the European rail freight sector is determined to deliver the sustained efforts needed to achieve it. The members of Rail Freight Forward are committed to work together to transform and modernize the rail freight industry, by driving efficiency and standardization, improving cost-effectiveness and accelerating technological innovation. Each company will step up its efforts to offer competitive products that convince customers to choose rail for its quality, frequency, reliability, flexibility, price and service.

Calling on all stakeholders to enable modal shift to rail

At the same time, Rail Freight Forward calls upon policymakers and key stakeholders to work together in implementing the external conditions needed for a successful modal shift.

Firstly, the development of a competitive rail offering goes hand in hand with that of a rail infrastructure which makes running a train through Europe as easy as running a truck. This requires a clear mandate for infrastructure managers to deploy a network that is easy to access, well-managed and reliable.

Secondly, national and EU authorities are called upon to provide a transparent and solid regulatory framework for infrastructure managers to realize this network. The coalition further asks that the authorities equalize taxes, administrative costs, infrastructure access charges... for the different modes of transport, thereby levelling the playing field for trains and trucks.

Countries taking measures to provide a clear regulatory framework and fair competition, such as Austria (32%) and Switzerland (37%), clearly show a larger modal share of rail.

Noah's Train: raising awareness for a common goal

To mark their climate commitment and win hearts and minds in support of the modal shift, the members of the Rail Freight Forward coalition have chosen Katowice to officially launch Noah's Train. This train will travel through Vienna (14/1), Berlin (24/1), Paris (5/2) and Brussels (20/2). In each city, prominent local street artists will gradually transform the train into the world's longest mobile artwork, inspired by the oldest tale of environmental activism.



Le Vif: Des compagnies de fret ferroviaire s'allient pour lutter contre le changement climatique

14 December

Une quinzaine de sociétés ferroviaires de transport de marchandises, parmi lesquelles la Belge Lineas (anciennement B Logistics), ont lancé l'alliance "Rail freight forward" vendredi en Pologne afin d'augmenter la part du rail dans le transport de marchandises. Convaincues que le transport ferroviaire peut et doit être une solution dans la lutte contre le changement climatique, ces entreprises ont l'ambition de faire passer à 30% la part du rail dans le transport total de marchandises.

Le secteur du transport de marchandises émet annuellement 275 millions de tonnes de CO₂, soit près d'un tiers du total des émissions du secteur du transport. Et avec une croissance attendue de 30% d'ici 2030, l'empreinte sur le climat du transport de fret risque d'augmenter sensiblement. A l'heure actuelle, 75% du transport de marchandises se fait par la route, pour 18% seulement par le rail.

"Nous pensons que ce n'est pas durable. Nous devons changer cela, sinon nous aurons un million de camions en plus sur les routes européennes d'ici 2030", a déclaré le CEO de Linas, Geert Pauwels, au cours d'une conférence de presse à Katowice, en marge de la 24e conférence des Nations unies sur le climat (COP24). Une telle croissance du transport routier serait insoutenable pour les infrastructures routières, déjà saturées, engendrerait des émissions de 80 millions de tonnes de CO₂ supplémentaires d'ici 2030, causeraient davantage de morts sur les routes et nuirait grandement à la qualité de l'air, avertissent les compagnies ferroviaires européennes.

Transport des marchandises : part du rail à 30%

L'ambition de "Rail freight forward", au sein de laquelle on retrouve également DB Cargo (Allemagne), SNCF Logistics (France), SBB Logistics (Suisse) ou PKP Cargo (Pologne), est de faire passer de 18% actuellement à 30% en 2030 la part du rail dans le transport de marchandises.

Mais pour ce faire, "il ne faut pas nécessairement des investissements colossaux mais que les gestionnaires de réseau offrent un meilleur service aux opérateurs ferroviaires", demande Geert Pauwels, pour qui faire rouler un train d'Anvers à Vienne peut parfois s'apparenter à un véritable parcours d'obstacles. "Nous souhaitons que rouler en train en Europe soit aussi facile que de rouler en camion".

Le CEO de Lineas plaide également pour une concurrence loyale entre les différents modes de transport, par exemple en réduisant les coûts des sillons dont doivent s'acquitter les entreprises ferroviaires de transport de marchandises. "Le prix du sillon en Belgique est plus élevé que dans nos pays voisins. Or, l'Allemagne a décidé une réduction du prix du sillon de 45%. C'est un exemple de ce que l'on peut faire pour stimuler le fret ferroviaire".

Pour faire passer son message auprès des décideurs et du grand public, la coalition de compagnies ferroviaires a lancé vendredi à Katowice le "train de Noé", qui sillonnera toute l'Europe via Vienne, Berlin, Paris et arrivera à Bruxelles le 20 février 2019. Dans chaque ville halte, ce train, composé de wagons de toutes les compagnies partenaires, servira de support à des artistes qui en feront progressivement "l'oeuvre d'art mobile la plus longue au monde".



RTS: Des compagnies de fret ferroviaire, dont les CFF, s'allient pour le climat

14 December

Une quinzaine de compagnies ferroviaires de transport de marchandises, parmi lesquelles CFF Cargo, ont lancé l'alliance "Rail freight forward" vendredi en Pologne, afin d'augmenter la part du rail dans le transport de marchandises.

Convaincues que le transport ferroviaire peut et doit être une solution dans la lutte contre le changement climatique, ces entreprises ont l'ambition de faire passer de 18% à 30% la part du rail dans le transport total de marchandises d'ici 2030. A l'heure actuelle, 75% du transport de marchandises se fait par la route.

Le secteur du transport de marchandises émet annuellement 275 millions de tonnes de CO₂, soit près d'un tiers du total des émissions du secteur du transport. Et avec une croissance attendue de 30% d'ici 2030, l'empreinte du transport de fret sur le climat risque d'augmenter sensiblement.

Le "train de Noé" à travers l'Europe

"Pour CFF Cargo, l'objectif consiste à faciliter le transport de marchandises international en Europe et à intensifier les échanges avec les compagnies étrangères pour promouvoir le transport de fret par rail", explique un porte-parole des CFF.

Pour faire passer son message auprès des décideurs et du grand public, la coalition de compagnies ferroviaires a lancé vendredi à Katowice le "train de Noé". Il sillonnera toute l'Europe via Vienne, Berlin, Paris et arrivera à Bruxelles le 20 février 2019.

Oeuvre d'art roulante

Ce train est composé de wagons de toutes les compagnies partenaires: on y trouve notamment aussi DB Cargo (Allemagne), SNCF Logistics (France), Lineas (Belgique) ou PKP Cargo (Pologne). Dans chacune de ces villes étapes, il servira de support à des artistes qui en feront progressivement "l'œuvre d'art mobile la plus longue au monde".

LA LIBERTÉ

La Liberté: Des compagnies de fret, dont la Suisse s'allient pour le climat

14 December

Une quinzaine de compagnies ferroviaires de transport de marchandises, parmi lesquelles CFF Cargo, ont lancé l'alliance "Rail freight forward" vendredi en Pologne. Elles cherchent à augmenter la part du rail dans le transport de marchandises.

Convaincues que le transport ferroviaire peut et doit être une solution dans la lutte contre le changement climatique, ces entreprises ont l'ambition de faire passer de 18% à 30% la part du rail dans le transport total de marchandises d'ici 2030. A l'heure actuelle, 75% du transport de marchandises se fait par la route.

Le secteur du transport de marchandises émet annuellement 275 millions de tonnes de CO2, soit près d'un tiers du total des émissions du secteur du transport. Et avec une croissance attendue de 30% d'ici 2030, l'empreinte du transport de fret sur le climat risque d'augmenter sensiblement.

"Pour CFF Cargo, l'objectif consiste à faciliter le transport de marchandises international en Europe et à intensifier les échanges avec les compagnies étrangères pour promouvoir le transport de fret par rail", explique un porte-parole des CFF.

Oeuvre d'art mobile

Pour faire passer son message auprès des décideurs et du grand public, la coalition de compagnies ferroviaires a lancé vendredi à Katowice le "train de Noé". Il sillonnera toute l'Europe via Vienne, Berlin, Paris et arrivera à Bruxelles le 20 février 2019.

Ce train est composé de wagons de toutes les compagnies partenaires: on y trouve notamment aussi DB Cargo (Allemagne), SNCF Logistics (France), Lineas (Belgique) ou PKP Cargo (Pologne). Dans chacune de ces villes étapes, il servira de support à des artistes qui en feront progressivement "l'œuvre d'art mobile la plus longue au monde"

Bluewin

Bluewin: CFF Cargo s'engage pour le climat

14 December

Une quinzaine de compagnies ferroviaires de transport de marchandises, parmi lesquelles CFF Cargo, ont lancé l'alliance "Rail freight forward" vendredi en Pologne. Elles cherchent à augmenter la part du rail dans le transport de marchandises.

Convaincues que le transport ferroviaire peut et doit être une solution dans la lutte contre le changement climatique, ces entreprises ont l'ambition de faire passer de 18% à 30% la part du rail dans le transport total de marchandises d'ici 2030. A l'heure actuelle, 75% du transport de marchandises se fait par la route.

Le secteur du transport de marchandises émet annuellement 275 millions de tonnes de CO₂, soit près d'un tiers du total des émissions du secteur du transport. Et avec une croissance attendue de 30% d'ici 2030, l'empreinte du transport de fret sur le climat risque d'augmenter sensiblement.

"Pour CFF Cargo, l'objectif consiste à faciliter le transport de marchandises international en Europe et à intensifier les échanges avec les compagnies étrangères pour promouvoir le transport de fret par rail", explique un porte-parole des CFF.

Oeuvre d'art mobile

Pour faire passer son message auprès des décideurs et du grand public, la coalition de compagnies ferroviaires a lancé vendredi à Katowice le "train de Noé". Il sillonnera toute l'Europe via Vienne, Berlin, Paris et arrivera à Bruxelles le 20 février 2019.

Ce train est composé de wagons de toutes les compagnies partenaires: on y trouve notamment aussi DB Cargo (Allemagne), SNCF Logistics (France), Lineas (Belgique) ou PKP Cargo (Pologne). Dans chacune de ces villes étapes, il servira de support à des artistes qui en feront progressivement "l'œuvre d'art mobile la plus longue au monde".



Swissinfo.ch: Des compagnies de fret, dont la Suisse s'allient pour le climat

14 December

Une quinzaine de compagnies ferroviaires de transport de marchandises, parmi lesquelles CFF Cargo, ont lancé l'alliance "Rail freight forward" vendredi en Pologne. Elles cherchent à augmenter la part du rail dans le transport de marchandises.

Convaincues que le transport ferroviaire peut et doit être une solution dans la lutte contre le changement climatique, ces entreprises ont l'ambition de faire passer de 18% à 30% la part du rail dans le transport total de marchandises d'ici 2030. A l'heure actuelle, 75% du transport de marchandises se fait par la route.

Le secteur du transport de marchandises émet annuellement 275 millions de tonnes de CO2, soit près d'un tiers du total des émissions du secteur du transport. Et avec une croissance attendue de 30% d'ici 2030, l'empreinte du transport de fret sur le climat risque d'augmenter sensiblement.

"Pour CFF Cargo, l'objectif consiste à faciliter le transport de marchandises international en Europe et à intensifier les échanges avec les compagnies étrangères pour promouvoir le transport de fret par rail", explique un porte-parole des CFF.

Oeuvre d'art mobile

Pour faire passer son message auprès des décideurs et du grand public, la coalition de compagnies ferroviaires a lancé vendredi à Katowice le "train de Noé". Il sillonnera toute l'Europe via Vienne, Berlin, Paris et arrivera à Bruxelles le 20 février 2019.

Ce train est composé de wagons de toutes les compagnies partenaires: on y trouve notamment aussi DB Cargo (Allemagne), SNCF Logistics (France), Lineas (Belgique) ou PKP Cargo (Pologne). Dans chacune de ces villes étapes, il servira de support à des artistes qui en feront progressivement "l'œuvre d'art mobile la plus longue au monde".



RFJ: Des compagnies de fret, dont la Suisse s'allient pour le climat

14 December

Une quinzaine de compagnies ferroviaires de transport de marchandises, parmi lesquelles CFF Cargo, ont lancé l'alliance 'Rail freight forward' vendredi en Pologne. Elles cherchent à augmenter la part du rail dans le transport de marchandises.

Convaincues que le transport ferroviaire peut et doit être une solution dans la lutte contre le changement climatique, ces entreprises ont l'ambition de faire passer de 18% à 30% la part du rail dans le transport total de marchandises d'ici 2030. A l'heure actuelle, 75% du transport de marchandises se fait par la route.

Le secteur du transport de marchandises émet annuellement 275 millions de tonnes de CO₂, soit près d'un tiers du total des émissions du secteur du transport. Et avec une croissance attendue de 30% d'ici 2030, l'empreinte du transport de fret sur le climat risque d'augmenter sensiblement.

'Pour CFF Cargo, l'objectif consiste à faciliter le transport de marchandises international en Europe et à intensifier les échanges avec les compagnies étrangères pour promouvoir le transport de fret par rail', explique un porte-parole des CFF.

Oeuvre d'art mobile

Pour faire passer son message auprès des décideurs et du grand public, la coalition de compagnies ferroviaires a lancé vendredi à Katowice le 'train de Noé'. Il sillonnera toute l'Europe via Vienne, Berlin, Paris et arrivera à Bruxelles le 20 février 2019.

Ce train est composé de wagons de toutes les compagnies partenaires: on y trouve notamment aussi DB Cargo (Allemagne), SNCF Logistics (France), Lineas (Belgique) ou PKP Cargo (Pologne). Dans chacune de ces villes étapes, il servira de support à des artistes qui en feront progressivement 'l'œuvre d'art mobile la plus longue au monde'.

**Belga: Les compagnies européennes de transport de fret ferroviaire s'allient**

14 December

Une quinzaine de sociétés ferroviaires de transport de marchandises, parmi lesquelles la Belge Lineas (anciennement B Logistics), ont lancé l'alliance "Rail freight forward" vendredi en Pologne afin d'augmenter la part du rail dans le transport de marchandises. Convaincues que le transport ferroviaire peut et doit être une solution dans la lutte contre le changement climatique, ces entreprises ont l'ambition de faire passer à 30% la part du rail dans le transport total de marchandises.

Le secteur du transport de marchandises émet annuellement 275 millions de tonnes de CO₂, soit près d'un tiers du total des émissions du secteur du transport. Et avec une croissance attendue de 30% d'ici 2030, l'empreinte sur le climat du transport de fret risque d'augmenter sensiblement. A l'heure actuelle, 75% du transport de marchandises se fait par la route, pour 18% seulement par le rail.

"Nous pensons que ce n'est pas durable. Nous devons changer cela, sinon nous aurons un million de camions en plus sur les routes européennes d'ici 2030", a déclaré le CEO de Linas, Geert Pauwels, au cours d'une conférence de presse à Katowice, en marge de la 24e conférence des Nations unies sur le climat (COP24). Une telle croissance du transport routier serait insoutenable pour les infrastructures routières, déjà saturées, engendrerait des émissions de 80 millions de tonnes de CO₂ supplémentaires d'ici 2030, causeraient davantage de morts sur les routes et nuirait grandement à la qualité de l'air, avertissent les compagnies ferroviaires européennes.

L'ambition de "Rail freight forward", au sein de laquelle on retrouve également DB Cargo (Allemagne), SNCF Logistics (France), SBB Logistics (Suisse) ou PKP Cargo (Pologne), est de faire passer de 18% actuellement à 30% en 2030 la part du rail dans le transport de marchandises.

Mais pour ce faire, "il ne faut pas nécessairement des investissements colossaux mais que les gestionnaires de réseau offrent un meilleur service aux opérateurs ferroviaires", demande Geert Pauwels, pour qui faire rouler un train d'Anvers à Vienne peut parfois s'apparenter à un véritable parcours d'obstacles. "Nous souhaitons que rouler en train en Europe soit aussi facile que de rouler en camion".

Le CEO de Lineas plaide également pour une concurrence loyale entre les différents modes de transport, par exemple en réduisant les coûts des sillons dont doivent s'acquitter les entreprises ferroviaires de transport de marchandises. "Le prix du sillon en Belgique est plus élevé que dans nos pays voisins. Or, l'Allemagne a décidé une réduction du prix du sillon de 45%. C'est un exemple de ce que l'on peut faire pour stimuler le fret ferroviaire".

Pour faire passer son message auprès des décideurs et du grand public, la coalition de compagnies ferroviaires a lancé vendredi à Katowice le "train de Noé", qui sillonnera toute l'Europe via Vienne, Berlin, Paris et arrivera à Bruxelles le 20 février 2019. Dans chaque ville halte, ce train, composé de wagons de toutes les compagnies partenaires, servira de support à des artistes qui en feront progressivement "l'œuvre d'art mobile la plus longue au monde". (INT, ECO, BAJ, COC, fr)

**Trends Tendances: Des compagnies de fret ferroviaire s'allient en faveur du climat**

14 December

Une quinzaine de sociétés ferroviaires de transport de marchandises, parmi lesquelles la Belge Lineas (anciennement B Logistics), ont lancé l'alliance "Rail freight forward" vendredi en Pologne afin d'augmenter la part du rail dans le transport de marchandises. Convaincues que le transport ferroviaire peut et doit être une solution dans la lutte contre le changement climatique, ces entreprises ont l'ambition de faire passer à 30% la part du rail dans le transport total de marchandises.

Le secteur du transport de marchandises émet annuellement 275 millions de tonnes de CO₂, soit près d'un tiers du total des émissions du secteur du transport. Et avec une croissance attendue de 30% d'ici 2030, l'empreinte sur le climat du transport de fret risque d'augmenter sensiblement. A l'heure actuelle, 75% du transport de marchandises se fait par la route, pour 18% seulement par le rail.

"Nous pensons que ce n'est pas durable. Nous devons changer cela, sinon nous aurons un million de camions en plus sur les routes européennes d'ici 2030", a déclaré le CEO de Linas, Geert Pauwels, au cours d'une conférence de presse à Katowice, en marge de la 24e conférence des Nations unies sur le climat (COP24). Une telle croissance du transport routier serait insoutenable pour les infrastructures routières, déjà saturées, engendrerait des émissions de 80 millions de tonnes de CO₂ supplémentaires d'ici 2030, causeraient davantage de morts sur les routes et nuirait grandement à la qualité de l'air, avertissent les compagnies ferroviaires européennes.

L'ambition de "Rail freight forward", au sein de laquelle on retrouve également DB Cargo (Allemagne), SNCF Logistics (France), SBB Logistics (Suisse) ou PKP Cargo (Pologne), est de faire passer de 18% actuellement à 30% en 2030 la part du rail dans le transport de marchandises.

Mais pour ce faire, "il ne faut pas nécessairement des investissements colossaux mais que les gestionnaires de réseau offrent un meilleur service aux opérateurs ferroviaires", demande Geert Pauwels, pour qui faire rouler un train d'Anvers à Vienne peut parfois s'apparenter à un véritable parcours d'obstacles. "Nous souhaitons que rouler en train en Europe soit aussi facile que de rouler en camion".

Le CEO de Lineas plaide également pour une concurrence loyale entre les différents modes de transport, par exemple en réduisant les coûts des sillons dont doivent s'acquitter les entreprises ferroviaires de transport de marchandises. "Le prix du sillon en Belgique est plus élevé que dans nos pays voisins. Or, l'Allemagne a décidé une réduction du prix du sillon de 45%. C'est un exemple de ce que l'on peut faire pour stimuler le fret ferroviaire".

Pour faire passer son message auprès des décideurs et du grand public, la coalition de compagnies ferroviaires a lancé vendredi à Katowice le "train de Noël", qui sillonnera toute l'Europe via Vienne, Berlin, Paris et arrivera à Bruxelles le 20 février 2019. Dans chaque ville halte, ce train, composé de wagons de toutes les compagnies partenaires, servira de support à des artistes qui en feront progressivement "l'oeuvre d'art mobile la plus longue au monde".



Le Vif: Des compagnies de fret ferroviaire s'allient en faveur du climat

14 December

Une quinzaine de sociétés ferroviaires de transport de marchandises, parmi lesquelles la Belge Lineas (anciennement B Logistics), ont lancé l'alliance "Rail freight forward" vendredi en Pologne afin d'augmenter la part du rail dans le transport de marchandises. Convaincues que le transport ferroviaire peut et doit être une solution dans la lutte contre le changement climatique, ces entreprises ont l'ambition de faire passer à 30% la part du rail dans le transport total de marchandises.

Le secteur du transport de marchandises émet annuellement 275 millions de tonnes de CO₂, soit près d'un tiers du total des émissions du secteur du transport. Et avec une croissance attendue de 30% d'ici 2030, l'empreinte sur le climat du transport de fret risque d'augmenter sensiblement. A l'heure actuelle, 75% du transport de marchandises se fait par la route, pour 18% seulement par le rail.

"Nous pensons que ce n'est pas durable. Nous devons changer cela, sinon nous aurons un million de camions en plus sur les routes européennes d'ici 2030", a déclaré le CEO de Linas, Geert Pauwels, au cours d'une conférence de presse à Katowice, en marge de la 24e conférence des Nations unies sur le climat (COP24). Une telle croissance du transport routier serait insoutenable pour les infrastructures routières, déjà saturées, engendrerait des émissions de 80 millions de tonnes de CO₂ supplémentaires d'ici 2030, causeraient davantage de morts sur les routes et nuirait grandement à la qualité de l'air, avertissent les compagnies ferroviaires européennes.

L'ambition de "Rail freight forward", au sein de laquelle on retrouve également DB Cargo (Allemagne), SNCF Logistics (France), SBB Logistics (Suisse) ou PKP Cargo (Pologne), est de faire passer de 18% actuellement à 30% en 2030 la part du rail dans le transport de marchandises.

Mais pour ce faire, "il ne faut pas nécessairement des investissements colossaux mais que les gestionnaires de réseau offrent un meilleur service aux opérateurs ferroviaires", demande Geert Pauwels, pour qui faire rouler un train d'Anvers à Vienne peut parfois s'apparenter à un véritable parcours d'obstacles. "Nous souhaitons que rouler en train en Europe soit aussi facile que de rouler en camion".

Le CEO de Lineas plaide également pour une concurrence loyale entre les différents modes de transport, par exemple en réduisant les coûts des sillons dont doivent s'acquitter les entreprises ferroviaires de transport de marchandises. "Le prix du sillon en Belgique est plus élevé que dans nos pays voisins. Or, l'Allemagne a décidé une réduction du prix du sillon de 45%. C'est un exemple de ce que l'on peut faire pour stimuler le fret ferroviaire".

Pour faire passer son message auprès des décideurs et du grand public, la coalition de compagnies ferroviaires a lancé vendredi à Katowice le "train de Noé", qui sillonnera toute l'Europe via Vienne, Berlin, Paris et arrivera à Bruxelles le 20 février 2019. Dans chaque ville halte, ce train, composé de wagons de toutes les compagnies partenaires, servira de support à des artistes qui en feront progressivement "l'oeuvre d'art mobile la plus longue au monde".

LOK Report

LOK Report: Katowice: Rail Freight Forward will Anteil der Schiene am gesamten Güterverkehr bis 2030 von 18% auf 30% steigern

14 December

Auf der heutigen Klimakonferenz in Kattowitz hat sich Rail Freight Forward, eine Koalition von Güterbahnen und Verbänden aus ganz Europa, verpflichtet, im nächsten Jahrzehnt bis zu 290 Mio. t CO₂-Verkehrsemissionen einzusparen. Dieses Ziel hat sie heute (14.12.18) [in ihrer "Vision 2030" oder "Noah's Train" bekannt gegeben](#).

Mit 275 Mio. t CO₂-Emissionen pro Jahr macht der Güterverkehr fast ein Drittel der gesamten Verkehrsemissionen aus, einschließlich des Personenverkehrs. Mit einer geschätzten Wachstumsrate von 30% bis 2030 dürften die Klimaauswirkungen des Güterverkehrs in den kommenden Jahren deutlich zunehmen.

Um diesen Anstieg zu vermeiden, will Rail Freight Forward den Anteil der Schiene am gesamten Güterverkehr bis 2030 von 18% auf 30% steigern. Da der Schienengüterverkehr neunmal weniger CO₂ ausstößt als der Straßengüterverkehr, ist diese Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene ein entscheidender Schritt, um der Transportindustrie zu helfen, ihre im Pariser Abkommen definierten Klimaziele zu erreichen.

Aktuelle Mitglieder der Koalition sind BLS Cargo, CD Cargo, CFL Cargo, DB Cargo, GreenCargo, Lineas, LTE Group, Mercitalia, Ost-West Logistik, PKP Cargo, Rail Cargo Group, SBB Cargo, SNCF Logistics, ZSSK Cargo.

Die Unterzeichner sind entschlossen, ihren Sektor umzugestalten und innovative und wettbewerbsfähige Bahnprodukte anzubieten. Zugleich forderten sie die politischen Entscheidungsträger und Partner auf, die notwendigen externen Bedingungen zu schaffen, um eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene zu ermöglichen.

Europäischer Zusammenschluss von Güterverkehrsunternehmen ruft dringend zu verstärkten Anstrengungen auf

Gleichzeitig mit der Klimakonferenz, auf der Teilnehmer aus der ganzen Welt über dringend erforderliche Maßnahmen zur Beschleunigung im Kampf gegen den Klimawandel diskutieren, betont der Zusammenschluss das klare Ziel des europäischen Schienengüterverkehrs: der Verstärkung der eigenen Anstrengungen und der Entwicklung hin zu einem Schlüsselfaktor für einen klimafreundlicheren Güterverkehr. Da der Schienengüterverkehr neunmal weniger CO₂ ausstößt und achtmal weniger Luftverschmutzung verursacht als der Straßengüterverkehr, ruft die Koalition die politischen Entscheidungsträger auf, ihr Potenzial zum Erreichen der Pariser Klimaschutzziele zu erkennen und entsprechend zu handeln.

Güterverkehr: ein wirtschaftlicher Schlüsselbereich mit verheerender Klimabilanz

Mit jährlichen Transporten von über 19 Milliarden Tonnen macht der Güterverkehr 6 % des europäischen BIP aus. Auch wenn der gesamte Sektor positiv zur Wirtschaft beiträgt, hat er doch erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt. Bei einem aktuellen Anteil der Straße von 75 % an der Leistung des Güterverkehrssektors werden jedes Jahr geschätzte 275 Mio. Tonnen CO₂

ausgestoßen. Das macht 30 % der gesamten Emissionen des Verkehrssektors aus (alle Güter- und Personenverkehre).

Beachtliche Auswirkungen bei weiterem Wachstum des Güterverkehrssektors um 30 % bis 2030

Bis 2030 soll der Güterverkehr um 30 % wachsen. Das entspricht etwa dem Volumen des gesamten deutschen Güterverkehrsmarktes oder einer Million LKW, die im kommenden Jahrzehnt zusätzlich auf europäischen Straßen unterwegs sein werden. Betrachtet man die strengen Ziele des Pariser Abkommens für den Verkehrssektor, so ist es einfach keine nachhaltige Option, weiterhin stark auf den Straßengüterverkehr zu setzen.

Verkehrsverlagerung für eine nachhaltigere Zukunft: Güterbahnen verpflichten sich mit 30 % Modal Split zu ehrgeizigem Ziel

Bei der heutigen Unterzeichnung der Gründungsurkunde von Rail Freight Forward zeigten sich die Mitglieder überzeugt, dass die Schiene eine entscheidende Rolle beim Aufbau eines nachhaltigeren Güterverkehrssektors spielt, mit dessen Hilfe Europa seine Klimaziele verwirklichen kann. Eine Erhöhung des Modalanteils des Schienengüterverkehrs von derzeit 18 % auf 30 % bis 2030 kann das erwartete Wachstum des Güterverkehrs auffangen und seine Klimaauswirkungen minimieren.

Das 30-Prozent-Ziel ist ehrgeizig, aber der europäische Schienengüterverkehr ist entschlossen, die dafür erforderlichen nachhaltigen Anstrengungen zu unternehmen. Die Mitglieder von Rail Freight Forward verpflichten sich zur Zusammenarbeit bei der Transformation und Modernisierung der Schienengüterverkehrsbranche, indem sie Effizienz und Standardisierung vorantreiben, die Kosteneffizienz verbessern und technische Innovationen beschleunigen. Jedes Unternehmen wird sich verstärkt darum bemühen, wettbewerbsfähige Produkte anzubieten, die die Kunden davon überzeugen, sich aufgrund von Qualität, Verkehrshäufigkeit, Zuverlässigkeit, Flexibilität, Preis und Service für die Schiene zu entscheiden.

Aufforderung an alle Stakeholder, die Verkehrsverlagerung auf die Schiene zu ermöglichen

Gleichzeitig fordert Rail Freight Forward die politischen Entscheidungsträger und die wichtigsten Interessengruppen auf, bei der Umsetzung der Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Verkehrsverlagerung zusammenzuarbeiten.

Erstens geht die Entwicklung eines wettbewerbsfähigen Eisenbahnangebots Hand in Hand mit einer Schieneninfrastruktur, auf der ein Zug genauso einfach durch Europa fahren kann wie ein LKW über Europas Straßen. Dies erfordert ein klares Mandat für Infrastrukturbetreiber, ein Netz aufzubauen, das leicht zugänglich, gut verwaltet und zuverlässig ist.

Zweitens werden die nationalen und EU-Behörden aufgefordert, einen transparenten und soliden Rechtsrahmen für die Infrastrukturbetreiber zu schaffen, damit sie dieses Netz realisieren können. Darüber hinaus fordert die Koalition, dass die Behörden Steuern, Verwaltungskosten, Infrastrukturnutzungsgebühren etc. für die verschiedenen Verkehrsträger einheitlich gestalten und damit die Wettbewerbsbedingungen für Züge und Lastwagen angleichen.

In Ländern, die Maßnahmen ergreifen, um einen klaren Regulierungsrahmen und einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten, wie Österreich (32 %) und die Schweiz (37 %), ist der Anteil des Schienenverkehrs am Modal Split deutlich größer.

Noah's Train: Sensibilisierung für ein gemeinsames Ziel

Um ihr Klima-Engagement zu unterstreichen und Unterstützer mit Herz und Verstand für den Modal Shift zu gewinnen, haben die Mitglieder der Rail Freight Forward Katowice für den offiziellen Start von Noah's Train ausgewählt. Dieser Zug fährt durch Wien (14.01.), Berlin (24.01.), Paris (5.02.) und Brüssel (20.02.). In jeder Stadt werden herausragende Künstler der Street-Art-Szene den Zug schrittweise in das längste mobile Kunstwerk der Welt verwandeln, inspiriert von der ältesten Geschichte des Umweltschutzes.