

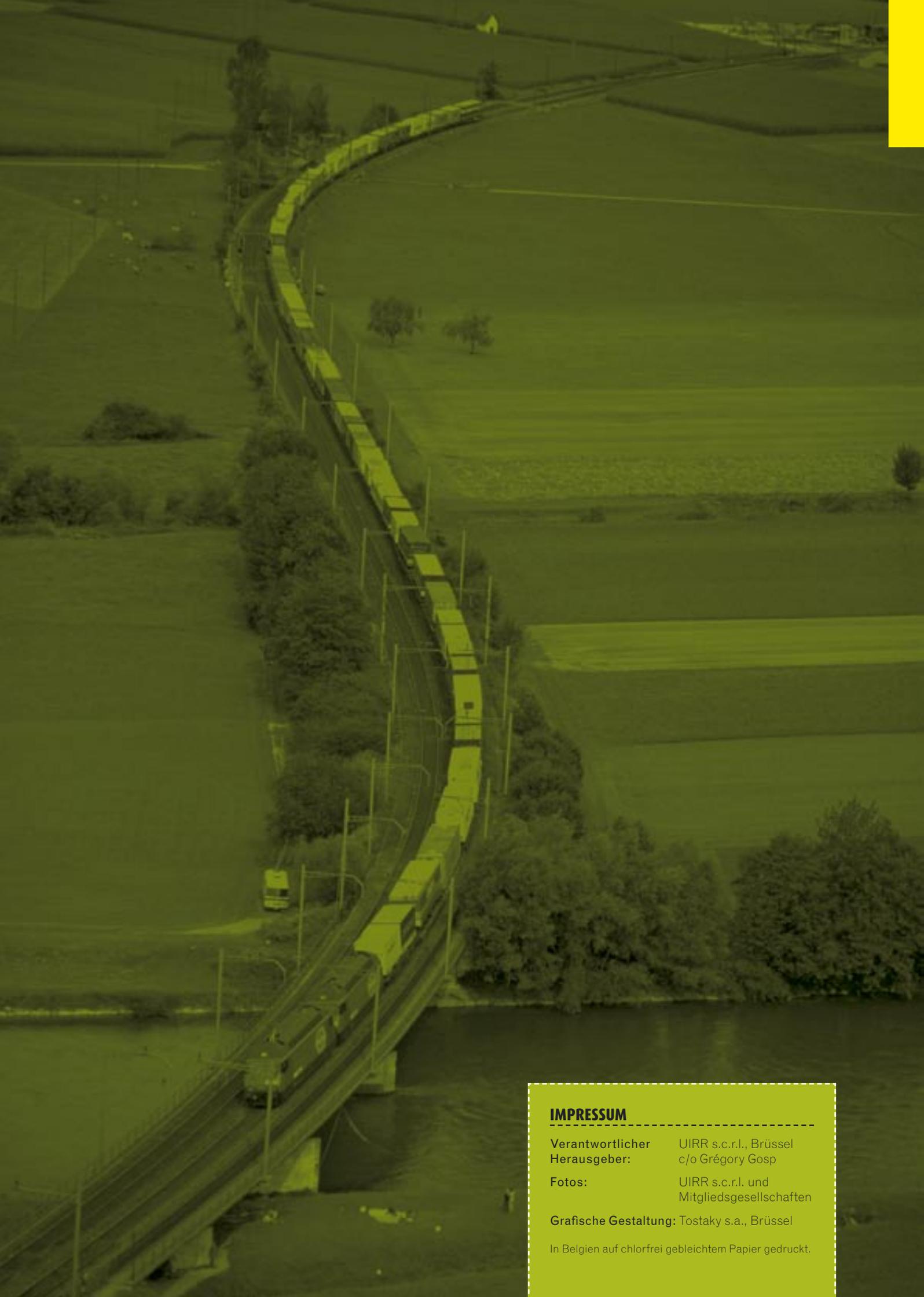


UIRR

UIRR Report 2006

Internationale Vereinigung der Gesellschaften
für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße





IMPRESSUM

Verantwortlicher Herausgeber: UIRR s.c.r.l., Brüssel
c/o Grégory Gosp

Fotos: UIRR s.c.r.l. und
Mitgliedsgesellschaften

Grafische Gestaltung: Tostaky s.a., Brüssel

In Belgien auf chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt.



VORWORT

Eugenio Muzio

Vorsitzender des Rates

Mit einem um 2,7% gestiegenen Bruttoinlandsprodukt für 2006 und einem "Boom" im Warenverkehr infolge der Erweiterung auf 25 und vor kurzem 27 Mitgliedstaaten scheint die Europäische Union gut auf dem Weg zu einem dauerhaften Wachstum zu sein, mit dem ihre immer mehr gefestigte politische Rolle in der Welt unterstützt wird.

Dank dieses ermutigenden Kontextes hat der Kombinierte Verkehr im letzten Jahr auf allen von der UIRR befahrenen Strecken, aber insbesondere auf den Hauptadern des Alpentransits, die als die bedeutendsten gelten, außerordentliche Zuwachsraten verzeichnen können.

Dieser neue Beweis für die Tatsache, dass der KV für die intrakontinentale Warenbeförderung die einzige wahre Alternative zur Straße ist, konfrontiert uns jedoch gleichzeitig und in verstärktem Maße mit den Unzulänglichkeiten der Infrastrukturen, die sich noch weiter verschlimmern werden, wenn in diesem Bereich keine entscheidenden Maßnahmen getroffen werden.

In der Tat sind die großen Verkehrskorridore und die sie speisenden Terminals nahe an der Auslastungsgrenze, wodurch ein schneller Transit, wie ihn der Markt verlangt, verhindert wird.

Dabei hat die Europäische Kommission die Halbzeitrevision des Weißbuchs von 2001 ausgehend von den bis 2004/2005 erreichten Errungenschaften, die unter anderem aufgrund der mangelnden Dienstleistungsqualität des Schienensektors hinter den Erwartungen zurückgeblieben sind, vorgenommen, was sie dazu veranlasst hat, das Konzept der Co-Modalität ins Leben zu rufen, mit dem sie einen wirksamen Ausweg für die verschiedenen einzelnen oder kombinierten Transportmodi, je nach dem, wofür sie am besten geeignet sind, schaffen will.

Ich verstehe natürlich die dahinter stehenden Überlegungen, bin aber der Meinung, dass es besonders riskant wäre, die dem Kombinierten Verkehr gewährte Unterstützung zu vermindern. Die Straße wird die derzeitigen und zu erwartenden Zuwachsraten der

Nachfrage für den Güterverkehr nicht absorbieren können; die Kombination Straße-See kann ihrerseits nur begrenzt zur Lösung der Probleme beitragen und nur dort, wo die Bedingungen für die funktionelle, rentable und ökologische Nutzung des Seeweges erfüllt sind.

Aufgrund dieser Feststellungen fordert die UIRR die Europäische Kommission dringend auf, ein groß angelegtes Aktionsprogramm durchzuführen, das sich so bald wie möglich in folgenden Punkten niederschlagen sollte:

- Der Bau der erforderlichen Infrastrukturen, neue Eisenbahnstrecken sowie neue Terminals;
- Die Realisierung einer Interoperabilität, die ein wettbewerbsfähiges internationales Schienentransportangebot ermöglicht;
- Eine Politik zur Unterstützung des modalen Transfers, die die Straßen- und Transitspediteure konkret dazu anregen würde, verstärkt auf den kombinierten Verkehr zurückzugreifen;
- Anreize, die geeignet sind, den Eisenbahnsektor dazu zu bringen, Traktionsdienste sicherzustellen, die den Marktbedürfnissen entsprechen, verbunden mit Leistungsverpflichtungen.

In seinem Beitrag zur Konferenz Eurailfreight am 30. Januar diesen Jahres hat der Vizepräsident der Kommission, Herr Jacques Barrot zu unserer Zufriedenheit hervorgehoben, dass die Kommission einen verstärkt auf dem Markt vertretenen Schienenverkehr wünscht, unter anderem mittels vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schieneninfrastrukturen.

Die UIRR kann sich solchen Initiativen nur anschließen, da sie überzeugt ist, dass die durch den kombinierten Verkehr optimierte Intermodalität sich als eine der weitsichtigsten Optionen der europäischen Politik herausstellen wird.

Eugenio Muzio



SCHLÜSSELBEDINGUNGEN DES AUFSCHWUNGS

Rudy Colle
Generaldirektor

Die Anzahl der Sendungen, ausgedrückt als voll beladene Lastwagen-Äquivalente, die von den UIRR-Gesellschaften 2006 befördert wurden, ist auf 5,4 Mio. TEU gestiegen (+15%).

Dieses Ergebnis ist umso bedeutender, als es in einem Kontext zunehmender Kapazitätsdefizite in den Korridoren und den wichtigen Terminals sowie Schwächen bei der Qualität im Eisenbahnwesen erzielt wurde.

Die öffentliche Hand hat hier eine dringende Finanzierungs- und Aufsichtsaufgabe, wodurch sie ihren ständig gegenwärtigen oder wiedererlangten Glauben an die Möglichkeiten der Schiene in die Tat umsetzen würde.

Die Waren werden von dem Sektor befördert werden, der über die Transportkapazitäten verfügt. Die Schiene und der KV bieten diesbezüglich die besten Perspektiven, wenn die beabsichtigte Verbesserung der Schieneninfrastruktur von Rahmenbedingungen begleitet wird, die ihnen gerechte Marktzugangschancen gewähren.

Die EU hat kürzlich verschiedene Förderinstrumente für die Co-Modalität – ein Begriff unter dem sie eine ausgeglichene Zusammenarbeit zwischen allen Verkehrsträgern erwartet – eingerichtet, darunter die Texte in Bezug auf die Liberalisierung und damit auf eine bessere Wettbewerbsfähigkeit der Schiene. Aber diese Instrumente sind noch nicht alle in die Wirklichkeit umgesetzt worden, während andere, die sich durchaus bewährt hatten, in Frage gestellt werden.

Das ist insbesondere der Fall bei den Maßen und Gewichten der Straßenfahrzeuge, die gewisse Kreise um 50% (d.h. bis auf 60t und 25m) erhöht sehen wollen.

Die UIRR hat als erste vor einer Entscheidung gewarnt, die das Verhältnis der Transportmodi aufgrund unvollständiger Informationen ändern würde. Sie hat bereits nachgewiesen, dass der Produktivitätsgewinn solcher Straßeneinheiten mit der Rückkehr von KV-Mengen



auf die Straße die Anzahl der Fahrten im Straßenverkehr stark erhöhen würde, anstatt sie zu reduzieren. Darüber hinaus ist es unrealistisch zu glauben, dass solche Mega-LKWs das gleiche Sicherheitsniveau aufweisen würden, wie die herkömmlichen



Fahrzeuge und ohne kostspielige Anpassungen der Infrastruktur zirkulieren könnten. Die Entscheidung des Vizepräsidenten Barrot, die Auswirkungen einer solchen Option auf neutraler Grundlage untersuchen zu lassen, ist daher begrüßenswert.

Die Aufgabe der öffentlichen Hand ist es, geeigneten Rahmenbedingungen – wie Liberalisierung der Schiene, Interoperabilität, gerechten Marktzugang für die verschiedenen Transportmodi und ihre Kombinationen – zu schaffen.

Dann liegt es bei Marktakteuren wie den Operateuren – Mitgliedern unseres Verbandes – wettbewerbsfähige Produkte zu konzipieren, wofür ihre Investitionen in verschiedene Ausrüstungen und die ihrer Kunden garantiert langfristig zutreffend sein sollten. In diesem Zusammenhang sind ihre Bemühungen für die Einrichtung eines rentablen KV in ganz Europa hervorzuheben.

Was unser Brüssler Büro betrifft, lässt es seit langem in jeder Sache, die den KV betreffen könnte, seine Stimme hören; mit seinen oft kritischen Stellungnahmen will es sicher gehen, dass die mehr als dreißigjährige Erfahrung der UIRR bei den sie betreffenden Entscheidungen Berücksichtigung findet. Dies scheint ihm nicht nur ein Recht zu sein, sondern auch eine Pflicht.



KAPAZITÄTEN: NUTZUNG OPTIMIEREN UND AUSBAUEN

Martin Burkhardt
Generaldirektor

Sämtliche in der EU geplanten Maßnahmen zum Ausbau der europäischen Schienen- und Terminalinfrastruktur reichen nicht aus, um das prognostizierte Wachstum des Kombinierten Verkehrs aufzunehmen – das zeigt eine 2004 von UIC und UIRR durchgeführte Kapazitätsstudie auf.

Die Nachfolgestudie DIOMIS (Developing Infrastructure use and Operating Models for Intermodal Shift) untersucht nun Methoden für eine bessere Betriebsorganisation, um vorhandene Kapazitäten so effektiv wie möglich zu nutzen.

Die KV Operateure wollen durch eine computerunterstützte optimierte Betriebsorganisation ihre Terminal- und Zugkapazitäten besser auslasten. In einem Netz von Ganzzügen können z.B. einzelne Sendungen, wenn der direkte Zug voll ist, über Gatewaykombinationen ihr Ziel erreichen. Unterschiedliche Verkehre könnten gebündelt werden: Seehafen hinterland und kontinental, genauso wie dringende mit weniger eiligen Sendungen, z.B. Rückführungen von Leerbehältern. Preisdifferenzierungen wären ein Instrument für bessere Auslastungsverteilungen über die Wochentage und zur Nutzung freier Kapazitäten an den Wochenenden.



Mit dem Abschluss von DIOMIS werden UIC und UIRR Ende 2007 einen Masterplan für die KV-Entwicklung in Europa vorstellen, mit einem dringenden Appell an die EU-Mitgliedstaaten: Im nächsten Jahrzehnt wird ein enormer Mehrverkehr auf uns zukommen – nur wenn alle entschieden in ein güterverkehrsorientiertes Schienennetz investieren, kann dieses Wachstum umweltfreundlich und nachhaltig erfolgen.

Der Zuwachs wird in erster Linie auf Korridoren stattfinden, die schon heute einen starken Verkehr aufweisen. Auch wenn die Schieneninfrastrukturmanager noch keine Strecke als überlastet deklariert haben,

ist die Kapazitätsgrenze oft erreicht: Schlechtere Qualität, d.h. häufige Verspätungen, oder die Tatsache, dass KV Operateure keine geeigneten Zugtrassen mehr bekommen, sind sichere Anzeichen dafür; es gibt dann nur noch Trassen in unattraktiven Zeiten oder mit zu langsamen Geschwindigkeiten. Internationale Güterzüge müssen immer wieder anhalten, um getakteten Personenzügen Vorfahrt zu gewähren.

Es führt kein Weg daran vorbei, in kapazitätserhöhende Maßnahmen zu investieren. Das können Neubaustrecken für den Güterverkehr sein, ein drittes Gleis, aber auch die schnellere Einführung des Europäischen Zugsicherungssystems ERTMS, das eine dichtere Zugfolge erlaubt. Dringendes Ziel muss sein, endlich europaweit auf eine Zuglänge von 750 m und 1500t zu kommen, spezielle Korridore sollten sogar für doppelt so lange und schwerere Güterzüge ausgerüstet werden. Signalabstände können erhöht und Überholgleise verlängert werden: Die Kapazität der Infrastruktur lässt sich durch eine Vielzahl von Maßnahmen ausbauen.

Wer morgen mehr Verkehr auf der Schiene haben will, muss heute investieren!



EXPANSIONSPÄNE IN RICHTUNG OSTEUROPA

Robert Breuhahn

Geschäftsführer Kombiverkehr

Ost- und Südosteuropa: Die Chance für eine neue Erfolgsgeschichte des Kombinierten Verkehrs.



Die Entwicklung des Kombinierten Verkehrs mit den Ländern Ost- und Südosteuropas liegt seit Jahren im besonderen Fokus von Kombiverkehr. 2006 haben sich die Verkehre erfreulich entwickelt und dieses Wachstum wird aller Voraussicht nach anhalten. Darüber hinaus ist der

Blick auf die Entwicklung der Südosteuropa-Verkehre ein Paradebeispiel dafür, wie die wirtschaftliche Entwicklung der politischen Entwicklung vorausgeht und dann von politischen Rahmenbedingungen stabilisiert werden kann.

Kombiverkehr hat das Tor nach Südosteuropa bereits 1983 aufgestoßen und Verkehre nach Österreich aufgenommen. Erst zwölf Jahre später wurde Österreich Mitglied der Europäischen Union! Seither folgen die Verkehrszahlen nur einem langfristigen Trend: einer steilen Wachstumskurve. Nach demselben Schema gab es umweltfreundliche Transportalternativen von Kombiverkehr seit 1990 auch für das damalige Jugoslawien, seit 1991 für Ungarn, seit 1992 für die Tschechei und Slowakei, seit 1995 für Polen, seit 1996 für Rumänien, seit 2005 für die GUS-Staaten und die Türkei sowie seit 2006 für Mazedonien.

Die kontinuierliche Aufwärtsentwicklung im Verkehrskorridor nach Südosteuropa wurde zwischenzeitlich lediglich durch Qualitätseinbußen bei Bahngesellschaften gebremst. Nach den schwierigen Jahren 2004 und 2005 konnten 2006 wieder Fortschritte erzielt werden. Die Transportmengen zogen entsprechend an. Beispielsweise zwischen Deutschland und Slowenien/Kroatien steigerte Kombiverkehr die Zahl der Lkw-Sendungen um 9,1 Prozent, im Ungarnverkehr um 12,9 Prozent. Von und nach Tschechien und der Slowakei verdreifachte sich die Sendungszahl nahezu. Diese Zahlen zeigen: Die Schiene nimmt nicht nur an der gestiegenen wirtschaftlichen

Entwicklung mit den neuen EU-Staaten teil, sondern profitiert auch überdurchschnittlich. Sie kann auf vielen Strecken Marktanteile gewinnen.

Bei den Verkehren von und nach Osteuropa kommt ihr dabei zugute, dass die Eisenbahnnetze in diesen Ländern noch um ein Vielfaches dichter sind als die Autobahnnetze. Zudem sorgen Qualitätsverbesserungen an vielen Stellen dafür, dass diese Wettbewerbsvorteile auch künftig in Marktanteile umgemünzt werden können. Dazu zählen beispielsweise Mehrsystemloks, aber auch Infrastrukturmanager, die als Ansprechpartner für komplette internationale Korridore fungieren, oder die durchgängige Qualitätsüberwachung, die derzeit im Aufbau ist. Ebenso neue Produktionsverfahren, wie



sie Kombiverkehr seit 2006 beispielsweise im Gateway Wels CCT nutzt, um Direktzüge zwischen Deutschland, Österreich und Ungarn effektiv ohne Umrangieren zu routen.

Aufgrund der erreichten und der künftigen Verbesserungen haben Operateure im Kombinierten Verkehr die Chance, neue Marktpotenziale zu erschließen. Das erweiterte Europa bietet die Chance, eine neue Erfolgsgeschichte des Schienentransports zu schreiben.



BESSERE BETRIEBSORGANISATION

Jean-Luc Mélard
Geschäftsführer TRW

Die abgefertigten Volumina haben zwar spürbar zugenommen, nämlich um + 10,5% im Vergleich zu 2005 aber wir können das Jahr 2006 nicht als vollkommen erfolgreich betrachten.

In der Tat ist die Dienstleistungsqualität im Eisenbahnverkehr den Erwartungen der Kunden nicht gerecht geworden. Die Gründe dafür sind vielfältig, aber zu den wichtigsten zählen: die mangelnden Traktionsmittel, das mangelnde Zug- und Rangierpersonal, die Unterschiede zwischen Produkten, die bei den Eisenbahnunternehmen gekauft wurden und den von diesen und den Infrastrukturbetreibern konzipierten Produkten, und zuletzt zu langsame Zuggeschwindigkeiten, als dass sie zufrieden stellend sein könnten, d.h. den Marktanforderungen entsprechen würden.

Mit der Liberalisierung sollten die Karten neu verteilt und mit dem Wettbewerb zwischen den Eisenbahnunternehmen eine spürbare Verbesserung der Leistungen und eine verstärkte Wettbewerbsfähigkeit ermöglicht werden. Die Erfahrung im Jahr 2006 hat jedoch gezeigt, dass die Eisenbahnunternehmen die Übergangszeit genutzt haben, um ihre jeweiligen Stellungen zu konsolidieren, ohne den Markt wirklich für neue Formen der Zusammenarbeit zu öffnen.



Foto: D.Wuyts ©



Die mangelnde Begleitung der Liberalisierungsmaßnahmen, die von der europäischen Kommission getroffen wurden, und insbesondere die fehlende Verpflichtung eines wirklichen Qualitätsabkommens für die europäischen Dienstleistungen eröffnet den KV-Operateuren keinerlei Ausweg, dabei werden die Risiken, die sie zu tragen haben, immer größer:

- Kapazitätserwerb auf sehr lange Sicht (oft 18 Monate vor der Ausführung);
- Ausbau von Wagonparks, die den Verkehrsentwicklungen angepasst sind;
- Verhandlungen mit den Betreibern von Terminals,

um ausreichende Kapazitäten für die Zukunft frei zu bekommen;

- Verantwortung für den Gesamtvertrag mit den Kunden.

Alle diese Faktoren haben TRW in Zusammenarbeit mit ihren Partnern gezwungen, nach mehr Leistungsfähigkeit zu suchen und das Engineering ihrer Betriebspläne zu überarbeiten.

Die Verkehrsströme, die über den Hub von Ronet (Namur) laufen, sind um mehr als 30% reduziert worden, dafür wurde die Anzahl der direkten Züge von Punkt zu Punkt verdoppelt. In enger Zusammenarbeit mit dem Spediteurverband wurde eine Zentralisierung der auf bestimmten Hauptstrecken angefahrenen Zielorte ausgearbeitet. Neue Achsen sind in der Entwicklung, hauptsächlich in Richtung Mittel- und Osteuropa. Neue Umladetechniken, die die bestehenden Infrastrukturen verwenden, sind in der Testphase und sollten es ermöglichen, den Markt der nicht mit Greifzonen ausgerüsteten Sattelfahrzeuge in Angriff zu nehmen.

All diese Maßnahmen sollen zu einer zuverlässigen Arbeitsstruktur, der unverzichtbaren Neustärkung der Dienstleistungsqualität und einer strukturierten Weiterentwicklung des Wachstums des KV-Volumens führen, zugunsten einer dauerhaften Mobilität.



KV IM AUFWIND

Hermann Ungersbäck

Geschäftsführer Intercontainer Austria

Seit mehreren Jahrzehnten ist die Geschichte des Kombinierten Verkehrs (KV) die eines unvergleichlichen Erfolgs, der unseren Kunden, die dem KV oft trotz schwieriger Umstände treu geblieben sind, sowie den Mitgliedsgesellschaften der UIRR zu verdanken ist.

Dank der Liberalisierung und der EU-Erweiterung eröffnen sich seit 2005 neue Perspektiven. Dafür sind Bemühungen aller in der KV-Kette eingebundenen Dienstleister und die Schaffung günstiger Rahmenbedingungen vonnöten.

Intercontainer Austria (ICA) und ihre in der Technik des unbegleiteten Güterverkehrs spezialisierten Partner haben über mehrere Jahre hinweg die Vorarbeit geleistet, dank derer es heute möglich ist, ein leistungsstarkes KV-Netz anzubieten, das wöchentlich 90 Züge im Containerseeverkehr und 60 im Kontinentalverkehr umfasst. Dieses Netz kompletter Züge verbindet sowohl die Häfen im Norden und Westen sowie das Ruhrgebiet über die Drehscheibe in Wels (AT) mit Österreich und Ungarn und dient außerdem als Basis für die Anbindung der neuen Mitgliedstaaten der EU.

Geschäftlich sind wir heute in einer Situation, die mit derjenigen vergleichbar ist, die wir bei der letzten Erweiterungswelle nach Osten gekannt haben, wie es z.B. der ständige Anstieg der Nachfrage nach Transportkapazitäten in Verbindung mit dem rumänischen Markt zeigt. Da die Straßeninfrastruktur nicht den westlichen Normen entspricht, haben wir dank der Verbindungen kompletter Züge die Möglichkeit, einen modalen Transfer zugunsten des unbegleiteten KV zu vollziehen.



Die Voraussetzungen dafür mussten jedoch geschaffen werden und dazu wurden Investitionen benötigt. Daher die Investitionen in das Terminal von Oradea (RO), das eine leistungsstarke Umladeeinrichtung mit einer Handlingfläche von fast 10.000 m² und zwei mobilen Kränen geworden ist.

Im Verlauf der letzten Jahre hat ICA auch darauf geachtet, ihr Netz in Richtung Südosteuropa weiter auszubauen und hat mit ihren Niederlassungen in der Tschechischen Republik (CSKD), Slowakei (SKD) und vor allem Rumänien (ICA-Romania) eine einsatzfähige Struktur in jedem dieser Länder aufgebaut, was zu neuen integrierten Verbindungen im bestehenden Netz rund um Österreich geführt hat.

Es wurden fortwährend neue Strecken in Richtung Südosteuropa ausgebaut und in das bestehende Netz integriert. Und schließlich ist es erforderlich, attraktive Eisenbahnpreise anzubieten, um den gesamten potenziellen Nutzen aus diesem Netzwerk zu ziehen.

Die Zukunft wird uns zeigen, ob der Erfolg der letzten Jahre auch mit Südosteuropa und den neuen Mitgliedstaaten der EU möglich sein wird, wie wir es hoffen.

Auf jeden Fall wurden Maßnahmen getroffen, um die weitere Entwicklung des unbegleiteten KV in den kommenden Jahren sicherzustellen.



KV: IMPULSE UND HINDERNISSE

Walter Schulze-Freyberg

Geschäftsführer Polzug Intermodal

Die ersten Schiffe mit 13.000 TEU verkehren zwischen den Container-Umschlaghäfen in Südostasien und Nordeuropa. Die Auftragsbücher der Werften sind randvoll.

Alle wichtigen europäischen Häfen erarbeiten Investitionsprogramme für den Ausbau ihrer Handling-Infrastrukturen, um dem für die Zukunft erwarteten Volumen gerecht werden zu können. So sieht der Hamburger Hafen (DE) z.B. bis 2020 eine Verdoppelung der abgefertigten Containermengen vor, d.h. beinahe 18 Mio. TEU, während in Wilhelmshaven (DE) 2010 ein neues Container-Terminal mit einer Kapazität von 3 Mio. TEU betriebsbereit sein wird, in Rotterdam (NL) die Erweiterung von Maasvlakte II Formen annimmt und in Antwerpen das linke Ufer der Schelde ausgebaut wird.



Für alle diese Programme zum Ausbau von Container-Terminals gilt, dass die Schiene im Hinterlandkonzept eine wichtige Rolle spielt. Die Verantwortlichen der Terminals haben verstanden, dass es eine Alternative zu den Feederschiffen, Frachtkähnen und Lastwagen geben muss, um den Containerdurchsatz effizient sicherstellen zu können. Die Straße wird die vorgesehenen Volumen nicht absorbieren können, umso weniger da mit einer Verlängerung der durchschnittlichen Entfernung im Landverkehr zu rechnen ist, weil die Hersteller aus Übersee mehr in Osteuropa investieren. Die Feederschiffe und Frachtkähne stehen ihrerseits in Konkurrenz mit den selbst außerhalb des Fahrplans immer Vorrang habenden Seeschiffen, was die Begrenzung der Ladezeit angeht.

Die Schiene ist somit in der Lage den Modalsplit im Hinterlandverkehr zu ihren Gunsten zu verändern und hat somit 2006 ein größeres Wachstum verzeichnet als die Feederschiffahrt und der Straßentransport. Die

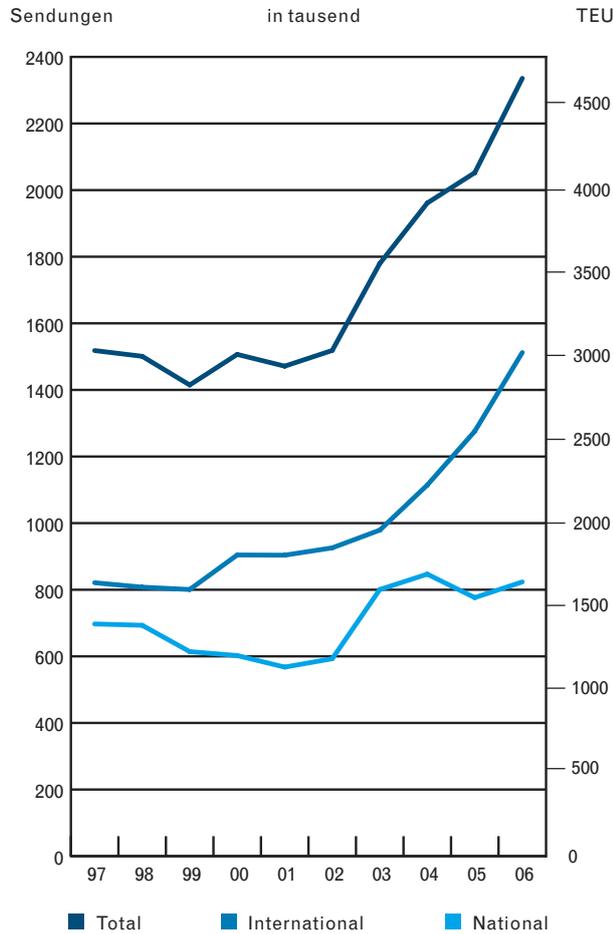
Kunden fürchten immer mehr die Kapazitätsknappheit und möchten nicht alles nur auf eine Karte setzen, sondern über mehrere Strecken und Verkehrsträger verfügen, um Versorgungsunterbrechungen zu vermeiden. Die intermodale Beförderung über die Schiene bietet die Möglichkeit, die Container vorübergehend in einem Terminal in Werksnähe zu lagern, womit der Bedarf an Lagerplätzen auf dem Werksgelände verringert und gleichzeitig schnelle Reaktionszeiten gewährleistet werden können. Außerdem sind die Binnenterminals oft Lagerungszonen, die eine Verzollung kurz vor der Verwendung der Waren ermöglichen, was einen positiven Einfluss auf den Cashflow des Herstellers oder Zwischenhändlers hat.

Jedoch ohne Weiterentwicklung riskieren die KV-Operateure schon den Kampf um den Kunden zu verlieren.

Bis jetzt waren die begrenzten Kapazitäten für den Eisenbahnumschlag in den See-Terminals ein wichtiges Hindernis für ein effizientes Serviceangebot des Intermodalverkehrs. Während überseeische Transportunternehmen und die Betreiber der Container-Terminals das Wachstum vorausgesehen und beachtliche Summen in die Kapazitätserweiterung investiert haben, einschließlich in die Eisenbahninfrastrukturen der Häfen, waren die Eisenbahnunternehmen eher zaghafter, was eine Verschlechterung des Schienennetzes für den Güterverkehr und eine starke Knappheit an Rollmaterial bewirkt hat – Probleme, die schnellstmögliche Maßnahmen von den Eisenbahnunternehmen erfordern. Von ihrem Verhalten hängt ab, ob die KV-Operateure in den kommenden 3-4 Jahren der steigenden Nachfrage im Hafenhinterland ohne Probleme nachkommen und einen ihren Kunden gerechten Service bieten können.

DAS JAHR 2006 IM ÜBERBLICK - TRENDS

Unbegleiteter Verkehr 1997-2006
(Behälter, Container, Sattelaufleger)



Unbegleiteter Verkehr (Sendungen)

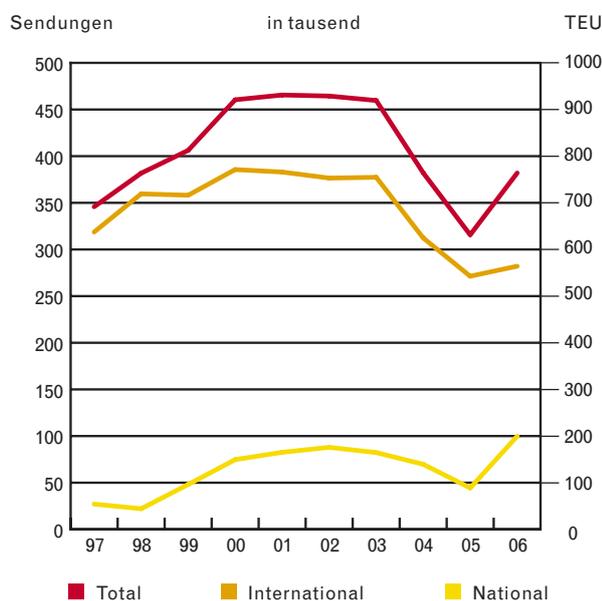
Jahr	International	National	Total
1997	821.009	697.191	1.518.200
1998	807.739	693.233	1.500.972
1999	800.624	614.183	1.414.807
2000	904.339	602.314	1.506.653
2001	903.708	567.642	1.471.350
2002	925.742	592.731	1.518.473
2003	978.915	800.612	1.779.527
2004	1.114.364	846.775	1.961.139
2005	1.275.927	776.318	2.052.245
2006	1.512.370	823.406	2.335.776

Das Wirtschaftswachstum hatte einen bedeutenden Einfluss auf alle Verkehrsflüsse des KV Schiene-Straße in Europa. So ist der unbegleitete KV der UIRR-Mitgliedsgesellschaften international um beeindruckende 19% gestiegen, entsprechend 237 000 Sendungen zwischen 2005 und 2006. Sicher hat der UIRR-Beitritt von POLZUG mit 70 000 Containersendungen von niederländischen und deutschen Häfen nach Polen zum allgemeinen Verkehrsanstieg beigetragen. Jedoch sind auch andere wichtige Verkehre wie die alpenquerenden (Brenner und Gotthard) sehr stark gestiegen. Zum Beispiel hat der Verkehr zwischen Deutschland und Italien, der allein für 33% der Sendungen verantwortlich ist, einen starken Zuwachs von +11%, d.h. 55 000 Sendungen mehr als im Vorjahr verzeichnet! Der Verkehr zwischen Benelux und Italien weist seinerseits eine Wachstumsrate von 13% aus (zusätzliche 30 000 Sendungen). Die Verbindungen zwischen den skandinavischen Ländern und Italien durch Deutschland sind um 15% gestiegen (+4 000 Sendungen im Vergleich zu 2005). Durch den Einsatz von leistungsstärkeren Direktzügen sind auch die Sendungen von/zur Iberischen Halbinsel um 25% bedeutsam angestiegen (+14 000 im Vergleich zu 2005). Dank des Projekts SINGER im Rahmen des Marco Polo Programms haben die Verkehre durch Slowenien vor allem nach Deutschland, Österreich und Ungarn um über 30% zugenommen.

Der nationale unbegleitete KV ist um 6%, d.h. um 47 000 Sendungen gestiegen. Die hervorragenden auf deutscher (+30%) und österreichischer (+109%) Seite erzielten Ergebnisse dürfen nicht verdecken, dass die großen Umstrukturierungen vor allem in Frankreich für Verkehrsrückgänge gesorgt haben.

Insgesamt ist der unbegleitete KV um 14% gestiegen.

Begleiteter Verkehr 1997-2006
(Rollende Landstraße)



Begleiteter Verkehr (Sendungen)

Jahr	International	National	Total
1997	318.657	27.087	345.744
1998	359.606	22.122	381.728
1999	358.111	48.099	406.210
2000	385.643	74.777	460.420
2001	382.964	82.589	465.553
2002	376.512	87.922	464.434
2003	377.348	82.308	459.656
2004	312.329	69.786	382.115
2005	271.311	44.369	315.680
2006	282.064	99.911	381.975

Der begleitete KV musste nach der EU-Erweiterung im Mai 2004 komplett umstrukturiert werden. 2006 beginnt er dennoch international mit plus 4% Aufschwung zu nehmen, vor allem aufgrund einer Verkehrszunahme aller österreichischen Verbindungen nach Italien, Slowenien, Ungarn und Rumänien. An dieser Stelle ist hervorzuheben, dass eine ganz neue RoLa zwischen Ljubljana (Slowenien) und Spačva (Kroatien) in Betrieb genommen wurde.

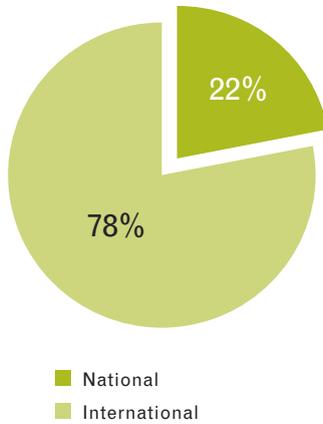
Der nationale begleitete KV hat verschiedene Entwicklungen erlebt: ein außergewöhnliches Wachstum in Österreich, wo das Verkehrsvolumen sich im Vergleich zu 2005 mit über 80 000 Sendungen praktisch verdreifacht hat, jedoch einen Rückgang von 4% auf der Verbindung Basel-Lugano.

Insgesamt erzielte die Rollende Landstraße 2006 ein sehr positives Ergebnis, nämlich eine Zunahme von +22% im Vergleich zu 2005.



DAS JAHR 2006 IM ÜBERBLICK - TRENDS

Gesamtverkehr (Begleitet und Unbegleitet)



Internationaler und Nationaler Verkehr in Mio. TKM

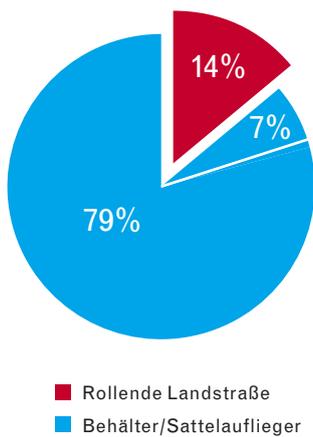
Jahr	International	National	Total
1997	21.527	8.334	29.862
1998	21.926	8.308	30.234
1999	20.742	7.846	28.588
2000	24.330	8.156	32.486
2001	24.663	7.217	31.880
2002	25.027	8.047	33.074
2003	25.248	7.671	32.919
2004	26.173	8.338	34.511
2005	28.871	8.086	36.957
2006	35.558	9.836	45.394

Durch die Zunahme sowohl der Anzahl der Sendungen als auch der durchschnittlichen Entfernung kann man international von einer sehr bedeutsamen Entwicklung der Verkehrsleistung in tkm sprechen (+23%). Der alpenquerende Verkehr hat zu dieser Steigerung beachtlich beigetragen: +24% von/nach Belgien, +15% von/nach Deutschland und 9% von/zu den Niederlanden. Der Beitritt von POLZUG als neues Mitglied hat über 1,6 Millionen tkm gebracht, wohingegen durch die Geschäftsaufgabe von CONLINER 500.000 tkm wegfallen.

National war eine erhebliche Steigerung von 12% zu verzeichnen, hauptsächlich aufgrund der deutlichen Zunahme der Sendungen in Deutschland.

Die durchschnittlichen Entfernungen haben international 850 km erreicht, vor allem dank der Erweiterung des Serviceangebots der traditionellen Verkehrsflüsse (Benelux-Spanien/Deutschland-Frankreich-Italien), national liegen sie bei 510 km (Zunahme der Sendungen auf kurzen Entfernungen beim begleiteten Verkehr). Das durchschnittliche Bruttogewicht einer Sendung beträgt international 24 Tonnen und national 21 Tonnen.

Techniken



Anteil der Kombitechniken im Gesamtverkehr in Tausend Sendungen

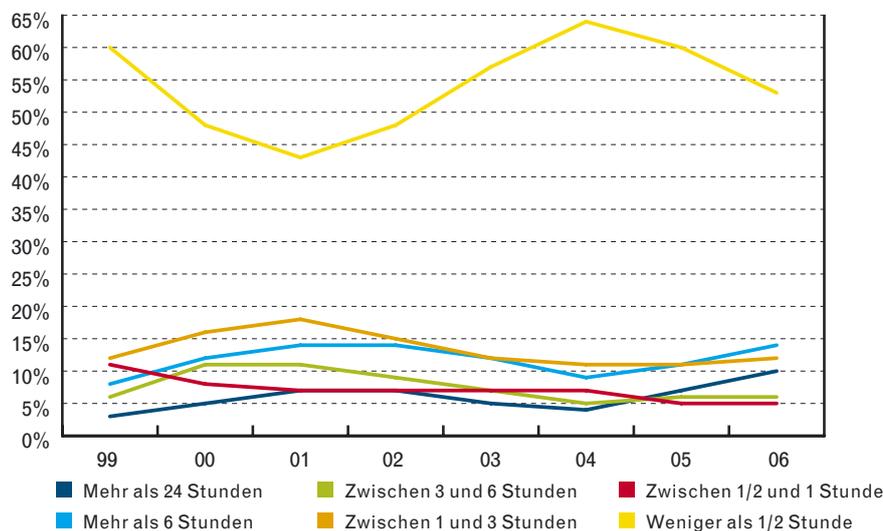
Jahr	Behälter	Sattelaufleger	Rollende Landstraße	Total
1997	1.333	185	346	1.864
1998	1.335	166	382	1.883
1999	1.260	154	406	1.821
2000	1.333	172	460	1.964
2001	1.300	171	466	1.937
2002	1.367	152	464	1.983
2003	1.405	145	460	2.010
2004	1.806	155	382	2.343
2005	1.978	164	316	2.458
2006	2.136	200	382	2.718

Der Gesamtanteil des unbegleiteten Verkehrs beträgt 86% der 2006 beförderten Sendungen. Der Anteil der Wechselbehälter und Container ist leicht gesunken, hauptsächlich wegen einer bedeutsamen Zunahme der Sendungen im begleiteten Verkehr.

Ungefähr 64% der Wechselbehälter und Container wurden international befördert, der Rest national. International wurden praktisch genauso viele Wechselbehälter unter 8,30m (oder 20' Container) befördert, wie Wechselbehälter über 8,30m (oder Container von 30', 40' oder mehr). Auf den 5 wichtigsten Verbindungen, auf denen fast alle Beförderungen von Sattelauflegern fahren, beträgt der Anteil der transportierten Sattelaufleger erneut 7% (Deutschland/Belgien/Dänemark/Niederlande von/nach Italien und Deutschland-Schweiz) Bei der RoLa ist eine geringfügige Zunahme aufgrund der ständigen nationalen Fahrten in Österreich zu verzeichnen.

Eine UIRR-Sendung entspricht der Kapazität eines Straßenlastwagens, durchschnittlich 2 EVP/TEU (früher 2,3). Die Abänderung dieses Wertes nach unten beweist erneut, dass im KV besonders die kurzen schweren Behälter zugenommen haben.

Pünktlichkeit (Verspätung)



2006 war trotz der Steigerung des Verkehrsvolumens erneut ein schwieriges Jahr.

Von 23.000 internationalen Zügen, die 2006 kontrolliert wurden, waren nur 53% pünktlich (Toleranz von 30 Minuten), 30% hatten eine Verspätung von über 3 Stunden und 10% von über 24 Stunden, was bei gleichen Voraussetzungen einem Rückgang im Vergleich zu 2005 auf allen kontrollierten Achsen entspricht. Die nationalen Züge wurden ebenfalls überprüft, ihre Ergebnisse sind besser. So weist Deutschland eine Pünktlichkeitsrate von 73% und Frankreich von 85% auf.

Obwohl alle Sorgen um dieses Thema kreisen, muss man bedauerlicherweise sagen, dass die Datenerfassung immer schwieriger wird. Zur Lösung dieses Problems möchten wir an dieser Stelle die Initiative der Gruppe des Kombinierten Ladungsverkehrs der UIC hervorheben, die Maßnahmen ergriffen hat, um die Ziele und Funktionsweise der Qualitätsgruppen neu zu definieren und eine periodische Bewertung ab Juni 2007 plant.

Letztlich wäre es wünschenswert, wenn die Mitgliedsstaaten das in der Richtlinie 2001/14 der EU vorgesehene System der leistungsabhängigen Entgeltregelung für den Fahrweg unter Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnverkehrsunternehmen konkret umsetzen würden.



DAS JAHR 2006 IM ÜBERBLICK

UIRR und die europäische Politik

Bei der ordentlichen Generalversammlung (OGV) am 21. Juni 2006 in Wien wurden die Herren Eugenio Muzio und Dr. Janos Berényi in ihrer jeweiligen Funktion als Vorsitzender und Vize-Vorsitzender des UIRR-Verwaltungsrates für den Zeitraum 2006-2009 bestätigt.

Am nächsten Tag fand ebenfalls die OGV von INTERUNIT statt. Dort wurde unter anderem beschlossen, die INTERUNIT-Mitgliedschaft auf alle EVUs – sogar auf Nichtmitglieder der UIC – und auf alle Operateure des KV Schiene-Straße – auch auf Nichtmitglieder der UIRR – zu erweitern.

Beim am 22. Juni in Wien von der UIRR organisierten Kongress zum Thema "KV – neue Bedingungen und Möglichkeiten im erweiterten Europa" hat Herr Kazatsay, stellvertretender Generaldirektor bei der GD TREN, zuerst den Inhalt der Halbzeitrevision des Weißbuchs zum Verkehr von 2001 dargelegt.

Während des gesamten Jahres hat die UIRR dafür gesorgt, sich mit ihrer Stimme bei den gemeinschaftlichen Institutionen für den KV Schiene-Straße einzusetzen, was vor allem durch die Teilnahme an verschiedenen Arbeitsgruppen der Europäischen Kommission (Entwicklung des Schienenmarktes, Güterverkehrslogistik...) und der Europäischen Eisenbahngesellschaft (ERA) sowie durch die im Oktober veranstaltete Besichtigung des Terminals LDT Delta 3 von Dourges (F) für den Direktor der Abteilung Landverkehr der europäischen Kommission, Herrn Grillo-Pasquarelli und seine Mitarbeiter deutlich wurde. Mit diesen Aktivitäten sollen die politischen Behörden im Hinblick auf die Besonderheit und die zahlreichen Vorteile des KV Schiene-Straße sensibilisiert werden.

Parallel zu ihrer Lobbyarbeit hat die UIRR aktiv an verschiedenen europäischen Projekten teilgenommen, welche u.a. die Sicherheit im Verkehr (COUNTERACT) und auf den Terminals (INSECTT) sowie die Entwicklung des KV-Service auf bestimmten Achsen (SINGER von/nach Slowenien, BRAVO auf der Brennerachse) betreffen. Bei der Abschlusskonferenz des BRAVO-Projektes am 17.-18. April 2007 in München wurden die hervorragenden Ergebnisse präsentiert. Tatsächlich haben seit Projektstart vor 3 Jahren die teilnehmenden KV-Operateure (**KOMBIVERKEHR, CEMAT, ICA**) und EVUs eine Steigerung des unbegleiteten Verkehrs von 57% auf der Brennerachse verzeichnet, besonders aufgrund des Einsatzes innovativer Methoden, wie z.B. Mehrsystemlokomotiven, Megatrailer-Taschenwagen, Fernsteuerung von Lokomotiven, Echtzeitinformation der Zugläufe sowie der Ausarbeitung eines Qualitäts-handbuchs zur Optimierung der Betriebsverfahren.

Die UIRR sorgt ebenfalls dafür, an jährlichen, ab 2007 im Rahmen des Programms Marco Polo II gestarteten Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen für Maßnahmen für eine ausgewogenere Aufteilung unter den Verkehrsträgern teilzunehmen.

Zuletzt sollte noch erwähnt werden, dass eine erste Zufriedenheitsumfrage von CESAR eine äußerst positive Resonanz der Kunden in Bezug auf diesen paneuropäischen, sich ständig weiter verbessernden Service des Tracking & Tracing ergeben hat, der bereits von über 400 Kunden regelmäßig genutzt wird.



DAS JAHR 2006 IM ÜBERBLICK

Betriebsorganisation der Mitgliedsgesellschaften

Mit einer Steigerung des Sendungsvolumens um 14,6% hat **KOMBIVERKEHR** ihre europäische Führungsposition 2006 verstärkt. Dies war vor allem durch die enge Zusammenarbeit mit der Kundschaft und dem somit individuellen Service möglich. Der deutsche Operateur hat sich 2007 zum Ziel gesetzt, die Schwelle von einer Million Sendungen zu überschreiten.

Um der steigenden Nachfrage im Zusammenhang mit vermehrtem Handelsaufkommen entgegenzutreten zu können, hat **CEMAT** 200 Doppelwagons vom Typ Multifret (früher ICF) erworben.

HUPAC hat auf das Konzept der durchgehenden Traktion gesetzt, nach welchem ein einziges Eisenbahnverkehrsunternehmen für jeden Zug verantwortlich ist, und hat damit 2006 einen Wachstumsrekord erzielt. Mit dieser neuen Produktionsform, die durch die Eisenbahnliberalisierung möglich geworden ist, kann man größeres Verkehrsvolumen ohne Qualitätsverluste befördern. Der Schweizer Operateur, der – wie **NOVATRANS** – 2007 sein 40-jähriges Bestehen feiern wird, hat auch in Warschau (P) ein Vertretungsbüro eröffnet, um seine Aktivitäten in Mittel- und Osteuropa auszubauen. **INTERCONTAINER AUSTRIA (ICA)** dagegen hat parallel zu ihrer strategischen Weiterentwicklung in Osteuropa eine Filiale in Hamburg eröffnet, um ihren deutschen Kunden noch näher zu sein und ein Customer Service Trucking eingerichtet, mit welchem der Straßenverkehr (Vor- und Nachlauf) in ganz Österreich koordiniert und ausgebaut werden kann.

Mit der Anfang 2007 erfolgten Genehmigung des "Retungsplans" wird man für die restrukturierte Gesellschaft **EUROTUNNEL** feste Grundlagen schaffen und

den Weg zur Rentabilität finden. Mit dem Erwerb von 5 Lokomotiven Klasse 92 durch ihre Güterverkehrsfiliale Europorte 2 wird sie 2007 kontinentalen Güterverkehr starten können. **POLZUG INTERMODAL** hält von nun an im Zusammenhang mit ihrer Ostentwicklung einen mehrheitlichen Kapitalanteil der Gesellschaft Silk Road Express Georgia LLC. **TRW** hat ihrerseits entschieden, ihre Terminals nach Bestimmungsorten zu spezialisieren und mit dem Test eines Korbwagons begonnen, der die Beförderung von nicht kranbaren Sattelauflegern ermöglicht und interessante Aussichten eröffnet.

NOVATRANS hat die ab 2007 geplante Umstrukturierung ihres Beförderungsplans vorbereitet und **CEMAT** hat 7 neue Mobilkräne angeschafft, um ihren Materialbestand zu modernisieren und die Aktivität auf den intermodalen Terminals zu intensivieren.

Die Ergebnisse einer durch **HUNGAROKOMBI** in Auftrag gegebenen Studie haben die beunruhigenden Auswirkungen des EU-Beitritts von Rumänien und Bulgarien auf den KV bestätigt, d.h. eine sehr starke Verlagerung des bisher durch die Rollende Landstraße beförderten Verkehrs auf die Straße, was die Zukunft der RoLa gefährdet. In der Tat ist der Straßenverkehr mit dem Beitritt ab dem 1. Januar 2007 sofort liberalisiert worden, während die Umsetzung der Liberalisierung des Eisenbahnsektors aus gewissen Gründen länger dauert und einen unfairen Wettbewerb erzeugt. **HUNGAROKOMBI** hat effizientes Lobbying bei den ungarischen Behörden durchgeführt und wird nun vorübergehend subventioniert, um die Übergangszeit zu faireren Rahmenbedingungen zu Gunsten des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Schiene zu überbrücken.



DAS JAHR 2006 IM ÜBERBLICK

Entwicklung der KV-Serviceleistungen

Neue Strecken

Im Oktober letzten Jahres hat **CROKOMBI** eine RoLa-Strecke zwischen Spačva (HR) und Ljubljana (SI) eingerichtet, welche vor allem aus den mit **ÖKOMBI** und **ADRIA KOMBI** gegründeten Partnerschaften profitiert.

NOVATRANS hat eine deutliche Steigerung ihres internationalen bilateralen Verkehrs dank der Zusammenarbeit mit **TRW**, **CEMAT** und **KOMBIVERKEHR** verzeichnet und einen Expressservice (140km/h) zwischen Rungis und Perpignan sowie einen Direktzug Dourges (F) – Turin (I) - Novara (I) eingerichtet.

Die Durchführung des SINGER-Projektes (Marco Polo Programm) eröffnet gute Perspektiven für **ADRIA KOMBI** und ihre Partner (**CEMAT** und **KOMBIVERKEHR**), die gegenüber dem Straßensektor von nun an wettbewerbsfähiger sein können.

KOMBIVERKEHR bietet als Ergänzung zum gemeinsam mit **BOHEMIAKOMBI** eingerichteten Service "Bohemia-Express" eine neue Strecke von/nach Lovosice (CZ) an. Der deutsche Operateur betreibt Ganzzüge nach Antwerpen (B, zusammen mit **TRW**), hat sein Angebot von/nach Verona (I) erweitert und Maßnahmen zum Ausbau seiner Verkehre nach Nordeuropa ergriffen. **HUPAC** und **CEMAT** haben eine Verbindung zwischen Novara (I) und Lübeck (D) geöffnet; sie verbinden ebenfalls in Zusammenarbeit mit **KOMBI DAN** und gemeinsam mit Netz 2000+ Taulov und Hamburg-Billwerder.

ROCOMBI bereitet die Inbetriebnahme von Verbindungen von Constanta und Pitesti (R) nach Ungarn, in die Tschechische Republik und nach Slowenien vor.

HUPAC hat 2006 verschiedene neue Strecken (u.a. Rotterdam-Hamburg) eingerichtet, was den Einsatz von ungefähr 20 neuen Zügen vorausgesetzt hat. Die Öffnung weiterer zahlreicher Strecken ist für 2007 vorgesehen.

RALPIN vergrößert 2007 weiterhin ihr Angebot der Rollenden Landstraße, vor allem auf der Achse Lötschberg-Simplon, welche durch die für Juni 2007 erwartete Inbetriebnahme des Lötschbergbasistunnels noch verstärkt werden soll. **HUPAC** und **RALPIN** werden von den beginnenden Verhandlungen zur 2011 geplanten Neudefinierung der Rahmenbedingungen der Güterverlagerung von der Straße auf die Schiene in der Schweiz besonders betroffen sein.

ICA hat mit u.a. der Einrichtung der Strecke Rotterdam-Wels und der Inbetriebnahme eines Ganzzugs zwischen Genk (B) und Oradea (RO) ihr Angebot an Hafenverbindungen erweitert.

Terminals

ICA konnte aufgrund der Investitionen in den Umschlags- und Stapelbereichen des Terminal Oradea (RO) einen ersten Ganzzugservice zwischen Rumänien und Belgien starten.

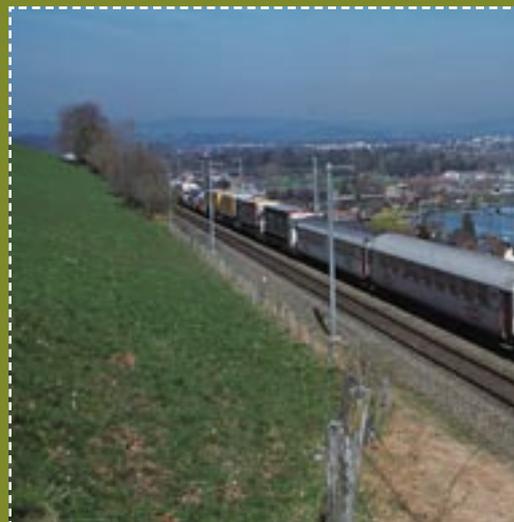
NOVATRANS hat die Terminals von Sète (F) und Valenton II (F) eingeweiht und wird den neuen Terminal von Grans Miramas (F) betreiben, dessen Öffnung für Ende 2007 geplant ist.

KOMBIVERKEHR wird die verstärkten Verkehrskapazitäten des Terminals von Rostock (DE) nutzen, um ihre Nordeuropa-Verkehre auszubauen. **KOMBI DAN** hat ihre Tätigkeiten auf die Terminals von Taulov (DK) und Hoje Taastrup (DK) konzentriert, für welche Investitionen zur Kapazitätserweiterung erwartet werden. Dank der schrittweisen Kapazitätserhöhung der polnischen Terminals konnte **POLZUG** das gesteigerte, aus den Häfen von Hamburg und Rotterdam kommende Verkehrsvolumen übernehmen.



MITGLIEDER DER UIRR (STAND JUNI 2007)

BELGIEN	T.R.W. Avenue du Port, 100/ bte 1 B - 1000 Bruxelles	Tel: (+32) 2 421 12 11 Fax: (+32) 2 425 59 59 E-Mail: dcm@trw.be
DÄNEMARK	KOMBI DAN Omfartsvejen 1 DK - 6330 Padborg	Tel: (+45) 74 67 41 81 Fax: (+45) 74 67 08 98 E-Mail: kombidan@kombidan.dk
DEUTSCHLAND	KOMBIVERKEHR Ludwig-Landmann-Str. 405 D - 60486 Frankfurt/Main	Tel: (+49) 69 79 50 50 Fax: (+49) 69 79 50 51 19 E-Mail: info@kombiverkehr.de
FRANKREICH	NAVILAND CARGO 8, Avenue des Minimes BP 57 F - 94302 Vincennes	Tel: (+33) 1 43 98 40 00 Fax: (+33) 1 43 74 18 40 E-Mail: cplichon@naviland-cargo.com
	NOVATRANS 21, Rue du Rocher F - 75008 Paris	Tel: (+33) 1 53 42 54 54 Fax: (+33) 1 45 22 45 25 E-Mail: info@novatrans.fr
ITALIEN	ALPE ADRIA Via Santa Caterina n. 1 I - 34122 Trieste	Tel: (+39) 040 63 92 33 Fax: (+39) 040 66 00 08 E-mail: alpeadria@alpeadria.com
	CEMAT Via Valtellina 5-7 I - 20159 Milano	Tel: (+39) 02 668 951 Fax: (+39) 02 668 00 755 E-Mail: info@cemat.it
KROATIEN	CROKOMBI Miramarska 13 a HR - 10000 Zagreb	Tel: (+385) 1 615 18 67 Fax: (+385) 1 615 18 69 E-Mail: crokombi@crokombi.hr
NIEDERLANDE	HUPAC INTERMODAL Albert Plesmanweg, 151 NL - 3088 GC Rotterdam	Tel: (+31) 10 495 25 22 Fax: (+31) 10 428 05 98 E-Mail: info@hupac.nl
ÖSTERREICH	INTERCONTAINER AUSTRIA Wiedner Hauptstr. 120-124 A - 1050 Wien	Tel: (+43) 1 504 95 60 0 Fax: (+43) 1 504 95 60 150 E-Mail: global@intercontainer.at
	ÖKOMBI Taborstraße 95 A - 1200 Wien	Tel: (+43) 1 331 56 0 Fax: (+43) 1 331 56 300 E-Mail: info@oekombi.at
POLEN/DEUTSCHLAND	POLZUG INTERMODAL Burchardkai Bürogebäude 1 D - 21129 Hamburg	Tel: (+49) 40 74 11 45 0 Fax: (+49) 40 74 11 45 45 E-Mail: hamburg@polzug.de
SPANIEN	COMBIBERIA c/Rafael Herrera, 11; 2º, Pta 203 E - 28036 Madrid	Tel: (+34) 91 314 98 99 Fax: (+34) 91 314 93 47 E-Mail: combiberia.madrid@combiberia.com
UNGARN	HUNGAROKOMBI Népfürdő u. 22 (Duna Tower Office Building) H - 1138 Budapest	Tel: (+36) 1 224 05 50 Fax: (+36) 1 224 05 55 E-Mail: office@hungarokombi.hu
RUMÄNIEN	ROCOMBI B-dul Dinicu Golescu 38 RO - 010873 Bucureşti, sector 1	Tel: (+40) 21 312 23 14 Fax: (+40) 21 312 17 74 E-Mail: rocombi_sa@yahoo.com
SCHWEIZ	HUPAC Viale R. Manzoni 6 CH - 6830 Chiasso	Tel: (+41) 91 695 28 00 Fax: (+41) 91 695 28 01 E-Mail: info@hupac.ch
	RALPIN Martin-Disteli-Strasse 4 CH - 4601 Olten	Tel: (+41) 62 286 88 11 Fax: (+41) 62 286 88 10 E-Mail: info@ralpin.com
SLOWENIEN	ADRIA KOMBI Tivolska 50 SI - 1000 Ljubljana	Tel: (+386) 1 23 45 280 Fax: (+386) 1 23 45 290 E-Mail: infor@adriakombi.si
TSCHECHISCHE REPUBLIK	BOHEMIAKOMBI Opletalova 6 CZ - 113 76 Praha 1	Tel: (+420) 2 42 444 560 Fax: (+420) 2 42 444 924 E-Mail: info@bohemiakombi.cz
ASSOZIIERTES MITGLIED		
FRANKREICH	EUROTUNNEL 19, Boulevard Malesherbes F - 75008 Paris	Tel: (+33) 3 21 00 60 80 Fax: (+33) 1 55 27 37 75 E-Mail: francois.coart@eurotunnel.com



Your Partners in Combined Transport

UIRR s.c.r.l
Internationale Vereinigung der Gesellschaften
für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße

Rue Montoyer 31/bte 11
B-1000 Brüssel

Tel.: +32 2 548 78 90
Fax: +32 2 512 63 93
headoffice.brussels@uirr.com
www.uirr.com