

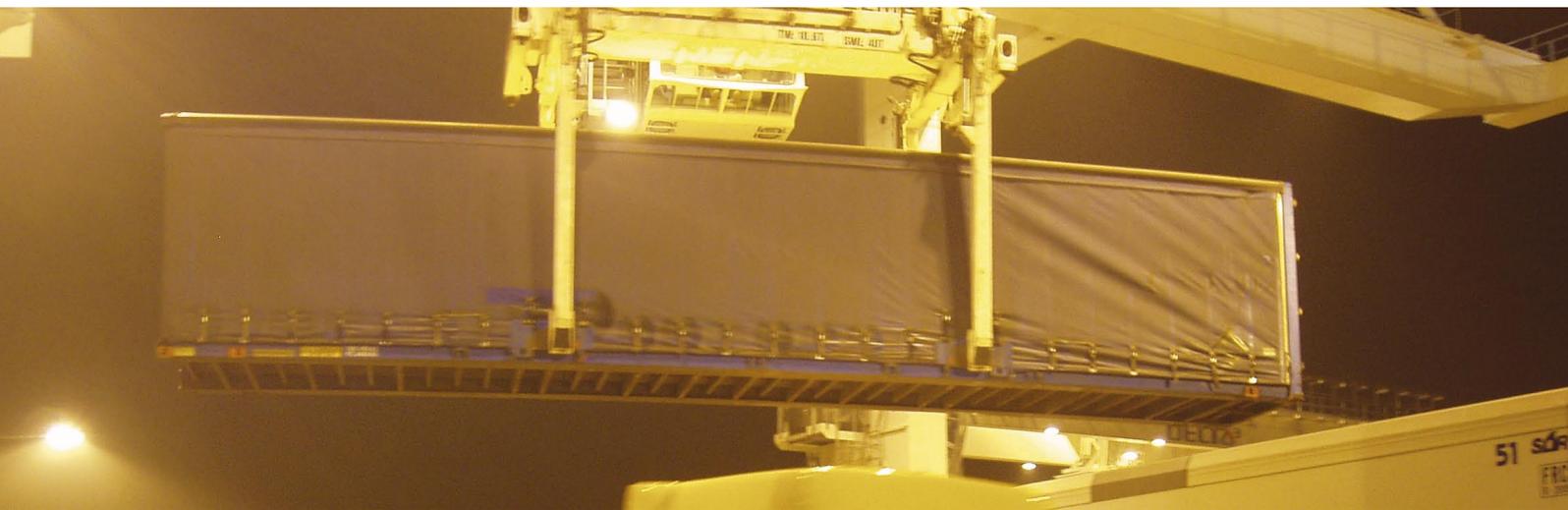


# Report 2004 DE

Internationale Vereinigung der Gesellschaften  
für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße

# UIRR





## **IMPRESSUM**

---

**Verantwortlicher  
Herausgeber:** UIRR s.c.r.l., Brüssel  
c/o Aurélie Dhaussy

**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*

Wir müssen feststellen, dass das Jahr 2004 sowohl durch positive als auch durch negative Elemente geprägt worden ist.

Der Beitritt zehn neuer Mitgliedsstaaten zur Europäischen Union gehört zu den positiven Entwicklungen und hat das wirtschaftliche Potential von Europa im Zuge weltweit anwachsender Dynamik und Globalisierung erheblich vergrößert.

Die Folgen dieser Öffnung auf den über die wichtigen europäischen Achsen verlaufenden Personen- und Warenverkehr waren in den "alten" Mitgliedsstaaten sehr schnell zu spüren.

Es fällt uns u.a. negativ auf, dass der Konjunkturaufschwung bei uns, im Gegensatz zu den Vereinigten Staaten und dem Fernen Osten, nur zögerlich einsetzt.

Diese Tatsache bremst selbstverständlich jeglichen Rationalisierungsprozess und erschwert besonders einen verbesserten Modalsplit. Vor allem im zweiten Halbjahr 2004 war der Kombinierte Verkehr (KV) selbst ebenfalls von der Entwicklung der Wirtschaftskonjunktur betroffen:

- Trotz einiger Schwierigkeiten waren die Auswirkungen beim unbegleiteten Verkehr nicht zu stark zu spüren und dieser konnte einen Gesamtanstieg von 4% (ohne neue Mitglieder) verzeichnen.
- Beim begleiteten Verkehr dagegen ist aufgrund des Wegfalls der Ökopunkte-Regelung beim Österreichtransit zum 1. Januar sowie aufgrund der Beseitigung der Mengenkontingente für den Warenverkehr zwischen den "neuen" und den "alten" Ländern der EU auf mehreren Achsen der Verkehr stark zurückgegangen.

Verschiedene politische Entwicklungen auf europäischer Ebene haben ebenfalls Einfluss genommen.

Die neu ernannte Kommission hat diverse Initiativen auf ihre Tagesordnung gesetzt, welche auf eine Effizienzsteigerung des Eisenbahngüterverkehrs und damit auf eine Vermehrung der Marktanteile der Bahn abzielen und für deren Umsetzung der KV höchst vorteilhaft ist.

Ich möchte hier vor allem Herrn EU-Transportkommissar Barrot dafür danken, dass er seit Beginn seiner Amtsüber-

nahme sichtliches Interesse für den Kombinierten Verkehr als Grundlage des Modaltransfers gezeigt hat. Dies lässt uns davon ausgehen, dass auf sein Betreiben hin alle betroffenen Gemeinschaftsinstanzen eine Förderpolitik u.a. mittels spezieller Hilfen für den KV betreiben werden, damit die im Weißbuch von 2001 angeführte Zielsetzung, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, bestmöglich umgesetzt werden kann.

Die Gründung der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) soll ebenfalls als elementares Instrument dazu beitragen, dass die Interoperabilität verbunden mit zielgerichteten Organisationsentscheidungen und Infrastrukturprojekten in Zukunft den harmonischen Ausbau des grenzüberschreitenden Verkehrs ermöglicht.

Außerdem beginnt sich die Eisenbahnliberalisierung, von der die UIRR-Mitglieder viel erwarten, zu konkretisieren. Dementsprechend hat eine Mitgliedsgesellschaft die Traktion ihrer Züge über eine Ausschreibung verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) unter der Bedingung angeboten, dass auf jeder Achse ein EVU die Verantwortung für die gesamte Strecke, unabhängig von den durchquerten Ländern und den übrigen beteiligten Eisenbahnunternehmen übernimmt.

Mit einem derart vielversprechenden Hintergrund kann die UIRR gewohnheitsgemäß bei der Europäischen Kommission und dem Parlament als Verhandlungspartner mit besten Praxiserfahrungen dazu beitragen, dass sie sich dort für höchsteffiziente Lösungen entscheiden und dafür sorgen, dass der Kombinierte Verkehr verdiensterweise als echte Alternative im Hinblick auf die nachhaltige Entwicklung des europäischen Güterverkehrs betrachtet wird. Die Ankunft neuer einflussreicher Mitgliedsgesellschaften/Operateure in unseren Rängen sowie die Umstrukturierung unseres Büros in Brüssel im Hinblick auf Errichtung der Doppelspitze der Generaldirektion werden uns bei der Erfüllung dieser Mission hilfreich sein.

Eugenio Muzio



## ALLGEMEINE FÖRDERUNG DES KV

**Rudy Colle**  
Generaldirektor

Thema dieser Ausgabe des UIRR-Jahresberichts ist die Förderung des Kombinierten Verkehrs Schiene-Straße.

Diese besondere Art der Warenbeförderung bietet nachweislich ökologische sowie verschiedene andere Vorteile. Damit der Markt jedoch auf dieses Produkt zurückgreift, muss es seine Wettbewerbsfähigkeit durch Zuverlässigkeit und interessante Preise unter Beweis stellen sowie unter fairen Bedingungen Zugang zum Markt erhalten.

Dies erfordert ständige Wachsamkeit, da der Verkehrssektor sich in permanenter Entwicklung befindet und dem von politischen, industriellen und kommerziellen Interessen geleiteten Lobbyismus unterliegt, welcher oft von den Anliegen der UIRR abweicht.

Die KV-Förderung der UIRR erfolgt auf zwei eng miteinander verbundenen Ebenen.

Das Verbindungsbüro in Brüssel unterstützt die Tätigkeit seiner Mitgliedsgesellschaften, indem es mit allen geeigneten Mitteln aufzeigt, welche politischen Bestimmungen und Vorschriften für einen konstanteren Anstieg des KV erforderlich sind; zudem koordiniert das Büro die verschiedenen Projekte der UIRR in den Rahmenprogrammen F&E der EU und des Marco Polo Programms. Unsere Mitglieder sorgen vor allem für die Förderung durch das Produkt selbst, d.h., sie entwickeln Dienstleistungen und Systeme, die bestens auf die Erwartungen der Kunden ausgerichtet sind. Auch ihre zielgerichtete Teilnahme an den EU-Projekten trägt dazu bei.

Auf politischem Gebiet mussten wir uns zu verschiedenen wichtigen Themen äußern, u.a.:

- Die Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs, die – allmählich – mit ersten überzeugenden Ergebnissen im Güterverkehr Fuß fasst. Zahlreiche Dienstleistungen werden jedoch weiter über die gleiche Infrastruktur und mit den gleichen Produktionsmitteln durch EVU betrieben, welche zudem für den Betrieb der Personenzüge zuständig sind, für den eine Liberalisierung erst frühestens in 5 Jahren stattfinden wird. Wir müssen diese Doppelverantwortung der EVU weiterhin aufmerksam verfolgen, da



außerdem die Gefahr besteht, dass lediglich für den Personenverkehr eine rechtliche Regelung für Entschädigungen im Falle von mangelnder Qualität eingeführt wird.

- Ein Richtlinienvorschlag der Kommission, der die Förderung intermodaler "europäischer" Ladeeinheiten beinhaltet, deren Ziel es ist, bei einer maximalen Anzahl von Verkehrsträgern eine Kompatibilität der Maße zu erreichen. Dieser Entwurf verdient Anerkennung, wird jedoch nur insofern von der UIRR unterstützt, als er kein de facto oder rechtmäßiges Verbot für die weitere Produktion und



Benutzung von nicht stapelbaren Wechselbehältern enthält, die erwiesenermaßen von hohem wirtschaftlichen, betrieblichen und kommerziellen Nutzen sind.

- Die Sicherheit im intermodalen Verkehr – ein wichtiges Thema, bei welchem man die Besonderheiten des KV, der bereits über verschiedene Sicherheitsmaßnahmen verfügt, berücksichtigen sollte, damit man nicht zu unverhältnismäßig hohen Ausgaben im Vergleich zum realen Risiko kommt.
- Letztendlich die Leistungsqualität des Eisenbahngüterverkehrs. Die weiter hinten aufgeführten Statistiken zeigen im Vergleich zu den beklagenswerten Ergebnissen der vier Vorjahre, dass die Pünktlichkeit im Jahr 2004 verbessert wurde; dennoch können und müssen weitere Fortschritte im KV realisiert werden, zumal diese Daten Ganzzugleistungen mit gleichbleibender, jährlicher Programmierung behandeln.

Ein Rahmentext mit minimalen Qualitätsgarantien für die Kunden, der möglicherweise gemeinsam von den verschiedenen Betroffenen erstellt würde, wäre dann für jeden dieser Akteure Anreiz, Leistungen gemäß den vertraglich vereinbarten Normen zu erbringen und somit auf die Erwartungen des Marktes und die Interessen aller zu reagieren.



## FÖRDERUNG DURCH PROJEKTE

**Martin Burkhardt**

Generaldirektor

Die EU-Kommission möchte einen großen Teil des vorausgesagten Transportwachstums auf den Schienenverkehr verlagern. Im sechsten Forschungsrahmenprogramm fördert sie im Kapitel "Nachhaltiger Landtransport" die Umsetzung des Wandels im Europäischen Eisenbahnsystem.



Das UIRR-Büro in Brüssel und seine Mitgliedsgesellschaften engagieren sich in Projekten, um die Entwicklung eines einheitlichen europäischen Eisenbahngüterverkehrsmarktes aktiv mitzugestalten.

An dem Projekt BRAVO beteiligen sich praktisch alle Akteure des Kombinierten Verkehrs auf dem Brennertransitkorridor über die Alpen: traditionelle wie neue private Eisenbahnen, die KV-Operateure Cematec, Kombiverkehr und Ökombi sowie ein Wagonhersteller und mehrere Consultants unter der Projektkoordination von KombiConsult. Ziel ist die Entwicklung eines Bündels von Maßnahmen, um den Kombinierten Verkehr auf der Brennerachse dauerhaft zu steigern:

- kohärentes Korridor Managementsystem
- Interoperabilität und Einsatz von Mehrstromlokomotiven
- Kundeninformations- und Qualitätsmanagementsystem
- innovative Technologien und Dienstleistungen.

Die Projektteilnehmer demonstrieren die direkte Umsetzung dieser Maßnahmen in der Praxis. Durch Dokumentation und Verbreitung der gemachten Erfahrungen werden diese dem gesamten europäischen Eisenbahngüterverkehr zugute kommen.

Das Projekt TREND unterstützt den beginnenden Wandel des Eisenbahngüterverkehrsmarktes. Ein Konsortium bestehend aus den Bahnverbänden UIC und CER sowie die UIRR als Vertreter der Großkunden und eine Reihe von Consultants unter Leitung von HaCon arbeitet dabei mit

einem Netzwerk von Experten aus traditionellen wie neuen Eisenbahnunternehmen, Verladern, Häfen, Terminal- und KV-Operateuren zusammen. Ziel dieser "Koordinationsaktion" ist es, möglichst alle bedeutenden Akteurgruppen an der Entwicklung von Strategien für den Eisenbahnmarkt der Zukunft zu beteiligen.

In der Analysephase wird eine Wissensdatenbank angelegt, die die strukturellen Änderungen und deren Defizite im Eisenbahnmarkt von 14 europäischen Ländern dokumentiert (weitere Länder werden von einem parallelen Projekt "Reorient" erfasst). Diese Arbeit ist Input für die im Aufbau befindliche Europäische Eisenbahnagentur, die die Marktbeobachtung weiterführen wird und erhebliche Kompetenzen erhält, um die europäische Harmonisierung voranzutreiben. Die gesammelten Daten werden in einem Geo-Informationssystem auf der Projektwebseite der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt. Diese Arbeit wird durch eine Reihe von Studien auf Hauptfrachtkorridoren vertieft, um Probleme zu identifizieren und "Best Practices", d.h. Schlüsselfaktoren für erfolgreiche Produkte und Strategien herauszuarbeiten. Am Ende werden Korridore und Betriebsmodelle für anschließende Projektausschreibungen der EU-Kommission vorgeschlagen.

Die UIRR beteiligt sich ebenfalls als Leiter der Nutzergruppe "Güterverkehr" an dem Koordinationsprojekt COUNTERACT, indem Empfehlungen für die Erhöhung der Sicherheit vor allem gegenüber terroristischen Gefahren für den Energie- und Transportsektor erarbeitet werden.

Die Projektarbeit fördert konkrete Innovationen und trägt zu einem Erfahrungsaustausch nicht nur unter den Partnern, sondern auch zu EU-Kommission, Parlament und Ministerrat bei, die die künftigen Rahmenbedingungen für den Verkehrssektor bestimmen.

[www.bravo-project.com](http://www.bravo-project.com)  
[www.trend-project.com](http://www.trend-project.com)





## FÖRDERUNG MITTELS DURCHGEHENDER TRAKTION

**Bernhard Kunz**

Generaldirektor Hupac AG

Hupac ist der erste Operateur in Europa, der die Chancen der Bahnreform für sein gesamtes Leistungsangebot in vollem Umfang nutzt. Zu Beginn des Jahres 2004 wurde die Traktion der Züge international ausgeschrieben. Dank dieser Ausschreibung operieren heute fünf Bahnunternehmen im Transit durch die Schweiz: SBB Cargo, Stinnes, Trenitalia Cargo, Rail4Chem und FNM.



Das im Dezember 2004 neu eingeführte Produktionssystem basiert auf dem Prinzip der durchgehenden Traktion und stellt die Weichen für eine Effizienzsteigerung im Bahnsystem. Verwendet werden Mehrsystemlokomotiven, die in zwei oder drei Ländern fahren können. Personal wird an den Grenzen gewechselt, wobei auch Schweizer Lokführer bereits in Italien fahren. Außerdem

ist für jede internationale Strecke nur noch ein Bahnunternehmen als Hauptfrachtführer von der Quelle bis zum Ziel verantwortlich. Die neue Wettbewerbssituation im Alpen transit wirkt sich positiv auf die Bahnkosten aus und trägt zur Kompensation der Betriebsbeitragsreduzierung des Schweizer Bundes bei.

Gemäss einer Prognos-Studie wird sich der Kombinierte Verkehr in den nächsten Jahren stark weiterentwickeln. In der Schweiz gehen wir von einer Verdoppelung der heutigen KV-Mengen in den nächsten zehn Jahren aus. Wie soll die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene realisiert werden? Die neue Lage bringt die langerwartete Wende für eine bessere Qualität der Traktion. Anfang 2004 haben wir verschiedene europäische Bahnen aufgefordert, uns ihr Angebot für die Traktion unserer Züge in den Jahren 2005/2006 abzugeben. Die Hupac-Ausschreibung für das gesamte Paket der Züge war, gemessen am Umsatzvolumen, die grösste dieser Art im europäischen Kombinierten Verkehr. Die Vergabekriterien waren klar: neben dem Preis-Leistungsverhältnis, die durchgehende Traktion.

Welche Vorteile ergeben sich für die Bahnen und die Kunden?

- Die Produktivität der Traktion kann nachhaltig verbessert werden. Die heutigen Lokwechsel an der Grenze entfallen. Diese Schnittstellen sind vielmals Auslöser von Problemen, da die nötigen Ressourcen z.B. auf den Folgestrecken fehlen.
- Die Verantwortung der Traktion liegt bei nur einer Bahn. Sie ist einziger Ansprechpartner für die betreffende Rela-

tion. Ein Zug im Einsatz auf einer 1.000 km langen Strecke kann über eine einzige Schnittstelle koordiniert und kontrolliert werden.

- Qualitätsverträge werden in Zusammenarbeit mit den Kunden ermöglicht.
- Der administrative Aufwand wird reduziert. Die Zug-, Frachtbrief- und Zoll Daten, die heute an bis zu fünf verschiedene Bahnen und Zollstellen gemeldet werden, können in Zukunft über eine Schnittstelle koordiniert werden.

Wir waren positiv überrascht von der Qualität der Offerten, die wir erhielten, und vor allem auch über den innovativen



Ansatz. Dies zeigt, wie offen die Mitarbeiter der Bahnen diese Chance sehen. Im Dezember 2004 wurde das neue Konzept umgesetzt. Wir sind sicher, dass wir gemeinsam mit unseren Partnern einen grossen Beitrag zur Verkehrsverlagerung leisten können.



## FÖRDERUNG DURCH DAS PRODUKT

**Denis Petitmengin**

Stellvertretender Generaldirektor Novatrans SA

Als unverzichtbare Technik für die Güterverkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene sollte der Kombinierte Verkehr im Mittelpunkt politischer und betrieblicher Fördermaßnahmen stehen.

Die Förderung des Kombinierten Verkehrs erfolgt traditionell über Interventionen bei den europäischen und nationalen politischen Instanzen sowie über andere Berufsverbände, über die Präsenz bei Messen, die Teilnahme an Seminaren in den Bereichen Verkehr und Logistik sowie über Reportagen in den Massenmedien. Sie erfolgt auch sicherlich täglich über das Produkt, das wir auf den Markt zu bringen in der Lage sind und das Kriterien der Dienstleistungsqualität entspricht, aber in wirtschaftlicher Hinsicht auch über die für das Produkt anwendbaren Verkaufstarife.

Bei der Beurteilung des Verkaufspreises gegenüber dem durchgehenden Straßenverkehr verdienen zwei Aspekte unsere Aufmerksamkeit.

Der erste betrifft die Erweiterung der Europäischen Union auf 25 Mitglieder und die Tatsache, dass die neuen Mitgliedsstaaten über Produktionskosten verfügen, die wesentlich niedriger liegen als die, die wir in Frankreich kennen und die die Preise für den Straßengüterverkehr somit nach unten ziehen werden.

Der zweite bezieht sich auf die Politik einiger Eisenbahnunternehmen, die legitimerweise eine ausgeglichene Bilanz anstreben, indem sie stärker auf Tarifierhöhungen als auf eine Verringerung ihrer Produktionskosten setzen. Eine Umkehrung dieser Vorgehensweise würde sich natürlich als vorteilhaft erweisen – insbesondere für ihre Kunden, aber auch für den gesamten Eisenbahngüterverkehr, dessen Marktanteile infolge der Elastizität der Nachfrage gegenüber sinkenden Preisen damit steigen würden.

Ohne eine derartige Änderung besteht die einzige Lösung, die Auswirkungen dieser Preispolitik auf unsere Kunden in Grenzen zu halten darin, die Verkehrsflüsse weiter zu konzentrieren. Dies ist unter Umständen mit der Gefahr



einer drastischen Umstrukturierung der Verkehrspläne verbunden, die dann eine Verringerung des Angebots zur Folge hätte.

Diese Umstrukturierung hat natürlich positive Auswirkungen, da sie die Auslastungsquoten der Züge und damit die Gesamteffizienz der tatsächlich im KV durchgeführten Sendungen verbessert.

Andere Maßnahmen sollen ebenfalls verfolgt bzw. berücksichtigt werden. So müssen wir darüber nachdenken, die Rangierleistungen auf den Terminals selbst zu erbringen, da die Eisenbahnunternehmen nur die Beförderung zwischen Zugbildungsstellen gewährleisten.

Die Einführung des Wettbewerbs durch den Markteintritt neuer Eisenbahnunternehmen dürfte es uns übrigens ermöglichen, unsere Kosten für den Erwerb von Kapazitäten zu verringern und damit die Verkaufspreise und folglich auch die Attraktivität dieser besonderen Verkehrstechnik zu verbessern.

Daher muss diese Scherenwirkung, die durch eine Senkung der Preise des Straßenmarktes bei gleichzeitiger Erhöhung der von den Eisenbahnunternehmen praktizierten Preise entsteht, notwendigerweise mit Hilfe einer gezielten Einwirkung auf alle Bestandteile der Produktionskosten unter Kontrolle gebracht werden.

Andernfalls besteht die große Gefahr, die Weiterentwicklung des Kombinierten Verkehrs als eine der expliziten und vorrangigen Zielsetzungen auf nationaler und europäischer Politikebene zu versäumen, sowie auch die Möglichkeit zu verpassen, unsere anerkannte Rolle bei der Entwicklung eines nachhaltigen Güterverkehrs zu stärken.





## FÖRDERUNG DURCH DIE ROLA

**René Dancet**

Geschäftsführer RALpin AG

"Die Rollende Autobahn der RALpin AG macht die Verkehrsverlagerung sichtbar": Dies ist die erfreuliche Bilanz des vierten Geschäftsjahres der RALpin, welche die Rollende Autobahn über die Lötschberg-Simplon-Achse betreibt.



Die Gesellschaft RALpin AG wurde im April 2001 von den drei Unternehmen BLS Lötschbergbahn AG, Hupac SA und SBB Cargo AG gegründet. Mit dem Angebot zwischen den Terminals von Freiburg im Breisgau (D) und Novara (I) ist es heute möglich, Lastwagen mit einer Eckhöhe von 4 m, einer Breite von 2,50 m und einem Gesamtgewicht von 44 t auf der Schiene durch die Schweiz zu transportieren.

64.717 Lastwagenfahrer durchquerten im Jahr 2004 die Alpen quasi im Schlaf. Dies bedeutet eine Zunahme von 15% gegenüber dem Vorjahr. Die 5.333 Züge waren im Durchschnitt zu 80% ausgelastet.

Die Chancen der Bahnliberalisierung nutzend, wurde im Herbst 2004 die Traktion eines weiteren Zugpaares international ausgeschrieben. Neben den bisherigen Traktionären BLS Cargo, Trenitalia Cargo und Railion wurden erstmals auch Leistungen an die FN Cargo mit Sitz in Mailand vergeben. Dieser Trend setzt sich auch in 2005 fort: Die Führung der Züge zwischen Freiburg im Breisgau und Basel wurde per Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 an SBB Cargo Deutschland übertragen. Mit dem Wettbewerb auf der Schiene ist die Hoffnung verbunden, die grossen Verspätungen im Bahnverkehr nachhaltig zu reduzieren. In diesem Zusammenhang wird 2005 mit den oben genannten Bahnen eine entsprechende Qualitätsvereinbarung abgeschlossen.

Die RALpin AG will ihre Position im Alpentransitverkehr weiter entwickeln. Mit der Einführung eines zehnten Zugpaares im Herbst 2004 wurde die Grundlage für das in der Schweiz politisch geforderte Angebot von 105.000 Stellplätzen geschaffen. Die Planung für einen weiteren schritt-

weisen Ausbau unseres Angebots im Zusammenhang mit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels im Jahre 2007 ist bereits in Bearbeitung.

Mit den seit 2001 unveränderten Transportpreisen ist die Rollende Autobahn im Vergleich zu den Straßentransportkosten durchaus attraktiv. Im Jahr 2005 wird diese Attraktivität in der Schweiz durch die Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), welche sich nach Kilometerstand, Gewicht und Emissionen des Fahrzeuges richtet, und in Deutschland durch die Einführung der LKW-Maut weiter erhöht.

Mit dem Betrieb des Kombinierten begleiteten Verkehrs auf der Lötschberg-Simplon-Achse leistet die RALpin AG einen Beitrag zur Reduktion des Schwerverkehrs durch den Alpenraum und somit auch zur Senkung der Umweltbelastung in dieser Region. Im Vordergrund steht aber eine hochwertige Marktleistung für die Verloader und vor allem für die Lastwagen und ihre Fahrer.



Die Rollende Autobahn durch die Schweizer Alpen verlagert aktiv Verkehr von der Straße auf die Schiene und hat sich am Markt etabliert. Sie wird in den nächsten Jahren dank eines attraktiven Angebots weitere Marktanteile gewinnen.

Mit ihren aktuellen Ergebnissen stellt die RALpin AG einen bedeutenden Teil der begleiteten Sendungen der UIRR dar. Seit dem Beitritt der RALpin in die UIRR im Jahre 2003 haben wir somit gemeinsam dazu beigetragen, die Rolle des Kombinierten Verkehrs zu verstärken.



## DAS JAHR 2004 IM ÜBERBLICK

### UIRR

---

#### Die Vereinigung

Die Herbstversammlung der UIRR fand am 23. und 24. September 2004 in Brügge statt und die Mitgliedsgesellschaft **TRW** hat bei dieser Gelegenheit ihr 40-jähriges Bestehen gefeiert. Themen waren die Leistungsqualität, die zukünftigen Erfordernisse im Bereich der Infrastrukturkapazität, der Richtlinienvorschlag über die Ladeeinheiten sowie die Sicherheit. Bei der Abschlusstagung haben die jeweiligen Vertreter der verschiedenen Instanzen des KV-Sektors ihre Position zum Thema "der KV, strategisches Standbein des Schienengüterverkehrs" präsentiert.

Der Verwaltungsrat, der sich im Dezember in Brüssel zusammengefunden hat, hat den Beitritt der Gesellschaft **Intercontainer Austria** als neues, aktives UIRR-Mitglied zum 1. Januar 2005 einstimmig verabschiedet. **ICA** bietet vor allem verschiedene Dienstleistungen für maritime Container an (70% der Sendungen), Landverkehre (20%) sowie Leistungen der Rollenden Landstrasse (10%). Ihre Gesellschafter sind die Firmen Speditions Holding AG (ÖBB), ICF sowie die Bahnunternehmen MAV und Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG. **ICA** vermarktet jede Woche 100 Ganzzüge, die im Jahr 2004 Verkehre von insgesamt 330.000 TEU realisiert haben.



Nach Abschluss des Projektes CESAR wurde die Gesellschaft "Cesar Information Services"

gegründet, um diese europäische und harmonisierte Internetkundenschnittstelle mit Informationen über die Sendungen des KV kommerziell zu nutzen. Im Jahr 2004 wurde ebenfalls das Projekt BRAVO gestartet, an dem verschiedene UIRR-Gesellschaften teilnehmen und das den Ausbau des Verkehrs über die Brennerachse vorsieht.

#### Die Mitgliedsgesellschaften

Die seit einiger Zeit vorgesehene Änderung innerhalb der Gesellschafterstruktur von **Ökombi** ist nun vollzogen worden. Anfang 2005 wurden die Aktivitäten von **Ökombi KG** durch **Ökombi GmbH** mit der ÖBB-Tochter Rail Cargo Austria (RCA) als Anteilseigner übernommen. Mit Hilfe dieses strategischen Partners rüstet sich die Gesellschaft, um weiter eine führende Rolle auf dem europäischen Markt des KV spielen zu können.



Aufgrund der Bilanz von 2003, der kommerziellen Erwartungen und der erwarteten Steigerung der Produktionskosten hat **CNC** Maßnahmen zur Verbesserung des Verhältnisses zwischen transportierter und geplanter Menge sowie zur entsprechenden Anpassung ihrer Mittel ergriffen. Dennoch wurde im Geschäftsjahr 2004 ein Verlust verzeichnet, und zwar sowohl durch externe Faktoren (Erhöhung der Traktionskosten, Kürzung der staatlichen Hilfen für den KV) als auch durch interne Schwachstellen verursacht (die um einen Hub organisierten Verkehre rechnen sich in ihrer aktuellen Form wirtschaftlich nicht). Die Gesellschaft hat somit zusätzliche Maßnahmen ausgearbeitet und untersucht verschiedene Szenarien für Betriebsmodelle.

Die UIRR-Gesellschaften haben weiter aktiv die allgemeine Förderung des KV – insbesondere die ihrer Verkehrsangebote – auf verschiedenen Messen fortgesetzt, wie z.B. auf der SITL in Paris (**Novatrans, TRW, Cemat** und **Hupac**), auf der Transpotec in Verona (**Cemat, Hupac** und **Ökombi**) und der ITL in Kopenhagen (**Kombi Dan, Hupac** und **Kombiverkehr**).

### Gemeinschaftspolitik

---

#### Drittes Bahnpaket

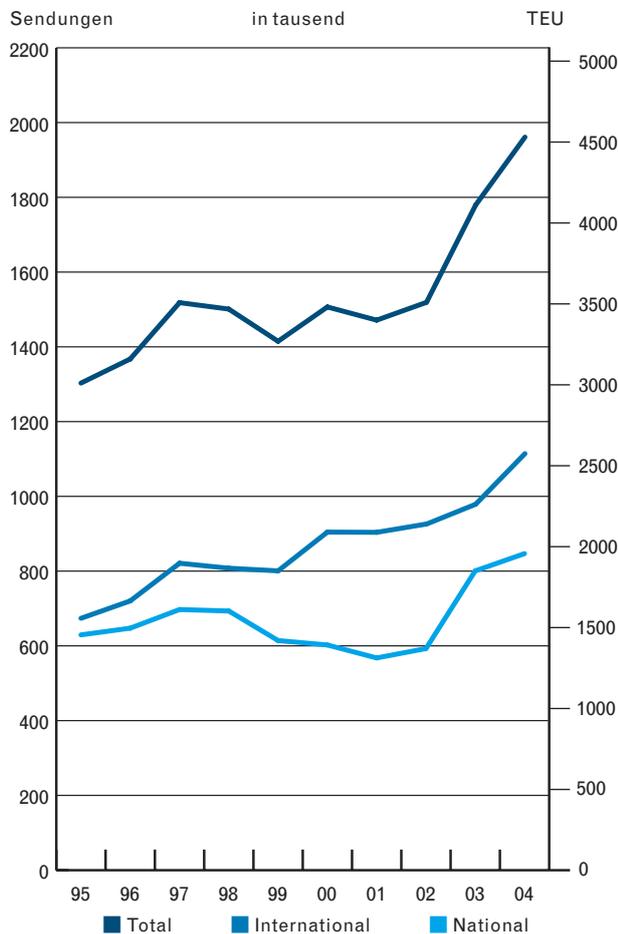
Im März 2004 hat die Europäische Kommission ein drittes Eisenbahnpaket verabschiedet, welches die Rolle der Bahn beim Modalsplit des Güterverkehrs in Europa betonen soll. Es umfasst vier Gesetzesvorschläge: die Liberalisierung des Personenverkehrs, den Zugführerschein, die Rechte und Pflichten der Reisenden sowie das für die UIRR wichtigste Thema, nämlich die Entschädigung bei Nichterfüllung der Qualitätsanforderungen im Schienengüterverkehr. Dieses Bahnpaket wurde dem Europäischen Parlament sowie dem Rat vorgelegt, damit diese die Vorschläge der Kommission bewerten und ihrerseits durch das Mitentscheidungsverfahren ihren Standpunkt festlegen.

Fortsetzung S. 12



## DAS JAHR 2004 IM ÜBERBLICK - TRENDS

### Unbegleiteter Verkehr 1995-2004 (Behälter, Container, Sattelaufleger)



#### Unbegleiteter Verkehr (Sendungen)

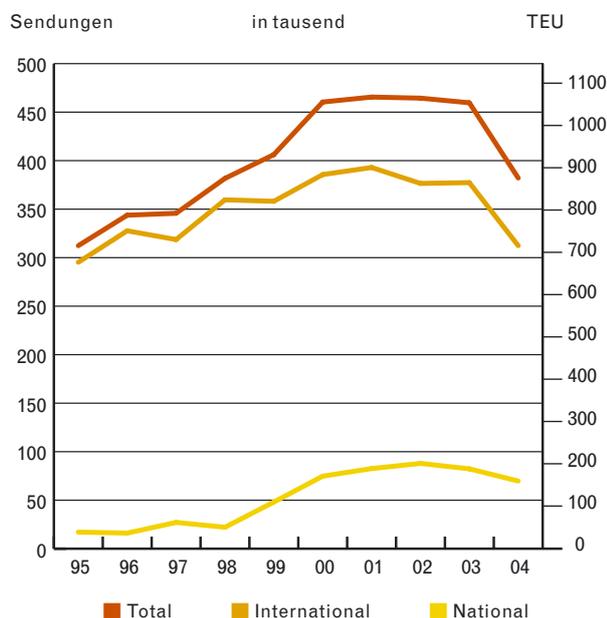
Jahr	International	National	Total
1995	673.649	629.359	1.303.008
1996	720.190	647.287	1.367.477
1997	821.009	697.191	1.518.200
1998	807.739	693.233	1.500.972
1999	800.624	614.183	1.414.807
2000	904.339	602.314	1.506.653
2001	903.708	567.642	1.471.350
2002	925.742	592.731	1.518.473
2003	978.915	800.612	1.779.527
2004	1.114.364	846.775	1.961.139

Der UKV der UIRR-Mitglieder ist international um 14% gestiegen (143.000 mehr Sendungen als 2003). Der alpenquerende Verkehr erzielte mit +11% erneut einen hohen Anstieg, vor allem für den Deutschlandverkehr (Gotthard und Brenner); die Liberalisierung beginnt sich nun durch höhere, im Wettbewerb angebotene Kapazitäten, jedoch auch mit einer besseren Gesamt-servicequalität auf diesen Hauptachsen auszuwirken. Der Verkehr von/nach Frankreich ist um 18% gestiegen. Vor allem im ersten Quartal von 2004 war durch vermehrten Schüttgutverkehr von Reis aus der Ile de France nach Norditalien die Zunahme deutlich. Der Verkehr von/nach den Niederlanden hat um 22% zugenommen. Die Produktstrategie bestimmter UIRR-Gesellschaften hat eine Verkehrszunahme zwischen den Beneluxstaaten und Deutschland sowie eine Angebotsverbesserung für Skandinavien bewirkt. Einige Verkehre aus den norddeutschen Häfen mussten sich starker Konkurrenz stellen, vor allem auf den Verbindungen Deutschland-Österreich (-38%) und Deutschland-Ungarn (-8%).

Der nationale UKV ist um 6% gestiegen (46.000 Einheiten mehr als 2003). Deutschland, Frankreich und Italien realisieren 85% dieses Verkehrs. Dank der in Deutschland erreichten 90%-Durchschnittspünktlichkeit konnten 20% mehr Sendungen verschickt werden. In Italien hat der Verkehr wegen des neuen Angebots an Direktzügen nach Sizilien um 3% zugenommen (Hub in Marcianise bei Neapel kann umgangen werden). In Frankreich jedoch hat der Preisanstieg den KV-Betrieb stark beeinträchtigt (-6%).

Insgesamt verzeichnet der UKV eine Zunahme von 10%. Der UIRR-Beitritt von Alpe Adria und Conliner im Jahr 2004 hat zu der Wachstumsrate dieser Statistiken beigetragen.

### Begleiteter Verkehr 1995-2004 (Rollende Landstraße)



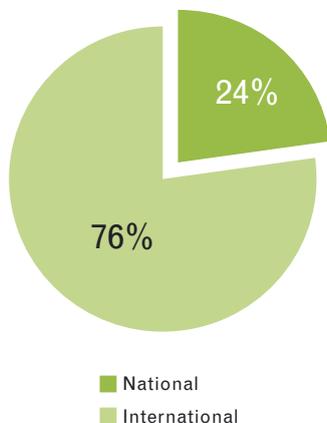
#### Begleiteter Verkehr (Sendungen)

Jahr	International	National	Total
1995	295.261	17.095	312.356
1996	327.676	16.103	343.779
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

Die RoLa hatte international 2004 ein schwieriges Jahr (Rückgang der Sendungen um 17%). Nach der EU-Erweiterung musste die Verbindung Dresden-Lovosice wegen fehlender Nachfrage ab Juni 2004 eingestellt werden. Aufgrund des Wegfalls der Ökopunkte-Regelung in Österreich am 1.1.2004 ging auf zahlreichen Strecken der RoLa-Verkehr von/nach Österreich stark zurück (Strecke Manching-Brennersee -41%; Betrieb wurde im Dezember 2004 eingestellt). Auf der Gotthard-Achse ist die Situation dank der für den KV günstigeren Schweizer Rahmenbedingungen bedeutend vielversprechender, besonders auf den Verbindungen Singen-Mailand (+56%) und Freiburg-Novara (+15%). Gleiches kann für die nationale RoLa festgestellt werden, bei welcher die internationalen Straßensendungen im Transit ebenfalls per Schiene befördert werden: in Österreich ist die RoLa um 20% zurückgegangen, in der Schweiz dagegen durch u.a. die Verdoppelung des Angebots zwischen Basel/Aarau und dem Tessin um 27% gestiegen.

# DAS JAHR 2004 IM ÜBERBLICK - TRENDS

## Gesamtverkehr (Begleitet und Unbegleitet)



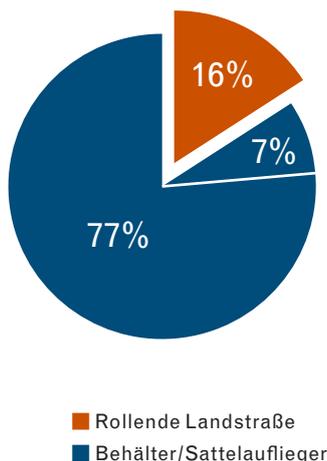
### Internationaler und Nationaler Verkehr in Mio. TKM

Jahr	International	National	Total
1995	17.720	7.250	24.970
1996	19.584	7.583	27.167
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

Die Gesamtverkehrsleistung in tkm hatte ein positives Ergebnis (international +4%). Dazu haben einige Verbindungen besonders beigetragen: Deutschland-Belgien, - Schweiz, - Spanien, - Italien, - Niederlande, sowie zwischen Frankreich-Belgien und Italien. Der nationale Verkehr konnte eine allgemeine Steigerung von 8% in tkm verzeichnen. Die Hauptgründe für diese Entwicklung sind einerseits die Erhöhung der zurückgelegten Durchschnittsentfernung in bestimmten Ländern (Frankreich, Italien, Rumänien) und andererseits der Anstieg des Verkehrsaufkommens in gewissen Ländern (Deutschland, Italien und der Schweiz).

Die Durchschnittsentfernungen betragen international 760 km und national 560 km. Das durchschnittliche Bruttogewicht einer Ladeeinheit liegt international bei 24 und national bei 21 Tonnen.

## Techniken



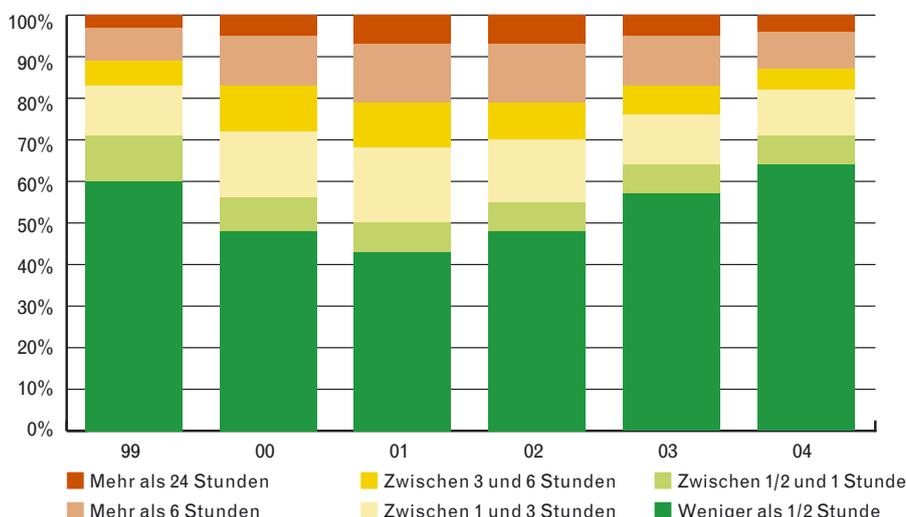
### Anteil der Kombitechniken im Gesamtverkehr in Tausend Sendungen

Jahr	Behälter	Sattelaufleger	Rollende Landstraße	Total
1995	1.079	224	312	1.615
1996	1.161	207	344	1.711
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

2004 nutzten 84% der Sendungen den UKV; bei 77% wurden Wechselbehälter (im reinen Straßenverkehr sowie im KV verwendete Einheiten) und Container und bei 7% Sattelaufleger eingesetzt. Der Anteil der Behälter ist besonders wegen des Containerverkehrs der Neumitglieder gestiegen. 56% der Wechselbehälter und Container werden international befördert, der Rest national. Beim internationalen UKV (37% der Sendungen) haben die Kunden vor allem kleine Behälter benutzt (Sendungen von 2 Behältern mit 7-8m). Der Markt entwickelt sich sichtlich weiter: der Anteil der großen Behälter (> 8,30m) ist von 29% (2003) auf 33% (2004) gestiegen. Ein Gesamtanstieg der transportierten Sattelaufleger wurde auf den Achsen Deutschland-Italien (+14%) und Deutschland-Schweiz (+10%) verzeichnet; ihr prozentualer Anteil im KV konnte jedoch nicht beibehalten werden, da die Gesamtzahl der Behälter und Container gleichzeitig überproportional gestiegen ist.

Die RoLa ist stark rückgängig (insgesamt -17%; national -15% und international -17%), obwohl RAAlpin als Neumitglied über 60.000 Sendungen transportiert hat.

## Pünktlichkeit (Verspätung)



2004 waren von 28.230 beobachteten Zügen 64% pünktlich (Verspätungstoleranz 30 min). Im Vergleich zum Jahr 2003 hat sich die Pünktlichkeit verbessert, sie kann jedoch noch nicht als zufriedenstellend betrachtet werden. Für 81% der Verspätungen sind die EVU wegen fehlender Traktion bzw. Personalmangel direkt verantwortlich. Über Brenner, Gotthard und Modane fahren über 50% aller kontrollierten Züge. Auf der Brenner-Achse hat sich in den letzten Jahren die Pünktlichkeit durch die Konkurrenz neuerschienenen Traktionsunternehmen stark verbessert. Im "Brenner Action Plan 2005" wurden verschiedene Maßnahmen getroffen und klare Verantwortlichkeiten für jeden Partner definiert. Ein derartiges Programm wäre auch auf anderen Achsen durchzuführen, auf welchen die Ergebnisse weniger positiv sind, als auf dem Brenner. Eine Verbesserung der Pünktlichkeit könnte dem KV Zugriff auf neue, bisher unzugängliche Märkte ermöglichen, wie z.B. dem Transport von Sammelgut, Lebensmitteln und Expresspaketen.



## DAS JAHR 2004 IM ÜBERBLICK

Der Ausschuss der Regionen hatte sich insgesamt positiv dazu geäußert, wobei der Wirtschafts- und Sozialausschuss eher positive Anreize in Aussicht stellen möchte als Ausgleichszahlungen für die Qualitätsverbesserung des Güterverkehrs einzuführen. Die UIRR und die Bahnunternehmen haben sich ebenfalls mit diesem wichtigen Thema beschäftigt und versucht, gemeinsam eine auf freiwilligem Engagement basierende Rahmenvereinbarung auszuarbeiten. Verschiedene Vereinbarungsentwürfe – dazu gehörte auch der bei den Herbstversammlungen der UIRR und der UIC/G.KLV im September 2004 vorgelegte – wurden von den Operateuren des KV angenommen, von den Bahnunternehmen jedoch abgelehnt. Zum Zeitpunkt der Herausgabe dieses Reports ist noch keine Vereinbarung mit konkretem Inhalt abgeschlossen worden.

### Harmonisierung im Schienenverkehr

Die erste Verwaltungsratsitzung der in Lille/Valenciennes (F) errichteten Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) wurde am 15. Juli 2004 gehalten. Die Kommission hat den Vizepräsidenten der UIRR, Dr. János Berényi, zum Vertreter der Güterverkehrskunden im Verwaltungsrat der ERA ernannt. Die Hauptaufgaben der Agentur bestehen darin, die Inter-



operabilität zu verbessern und die Sicherheit des Bahnverkehrs in Europa zu erhöhen.

Zur Erleichterung der Interoperabilität hat die Kommission ihren ursprünglichen Richtlinienvorschlag vom April 2003 über intermodale Ladeeinheiten (UCI) und die Standardisierung eines Eurocontainers (UECI) abgeändert. Gemäss der Stellungnahme des Parlamentes nach der ersten Lesung passt der neue Text zwar die Kontrollbestimmungen an die der weltweit geltenden Container Safety Convention (CSC) an, jedoch hat die Kommission im Text keinen Änderungsantrag akzeptiert, der eine Weiterbenutzung aller Wechselbehälter ausnahmslos sicherstellt. Somit setzt sich die UIRR dafür ein, dass Rat und Parlament sich bei der Überprüfung des neuen Vorschlags für die Berücksichtigung dieser Änderung aussprechen werden.



### Entwicklung der KV-Leistungen

#### Begleiteter KV (RoLa)

Durch den Wegfall der Ökopunkte-Regelung für die LKW-Fahrten durch Österreich zum 1. Januar 2004 ist die Inanspruchnahme des von UIRR-Gesellschaften angebotenen Services der Rollenden Landstraße (RoLa) zurückgegangen. Positiv dagegen ist, dass der begleitete KV, den die **Hungarokombi** auf EU-Gebiet anbietet, weiter von einer Befreiung der Mehrwertsteuer profitiert. Die Erweiterung der EU um zehn neue Länder, die sich am 1. Mai 2004 vollzogen hat, hat die Außengrenzen der EU verschoben und somit die Genehmigungen für den LKW-Warenverkehr zwischen den "alten" und "neuen" Mitgliedsstaaten wegfallen lassen. Auf mehreren Verbindungen wurde der begleitete KV durch diese Situation stark benachteiligt, da er in direkter Konkurrenz zu dem reinen Straßenverkehr steht. So hat die Gesellschaft **Ökombi** einen Rückgang ihres begleiteten Verkehrs von 22% verzeichnet, obwohl der Verkehr auf der Brennerachse um 30% angestiegen ist. **Crokombi** musste auf die vorgesehene Öffnung einer Verbindung zwischen Zagreb (HR) und Wels (A) verzichten, wird jedoch im Gegenzug in Zusammenarbeit mit **Adria Kombi** eine neue Verbindung zwischen Spačva (HR) und Ljubljana (SI) öffnen, die besonders für die Straßentransporteure aus Südosteuropa (Rumänien, Bulgarien, Türkei...), die in Richtung Westen verkehren, attraktiv ist. Der Beitritt Sloweniens zur EU hat sich sofort auf das Volumen des begleiteten Verkehrs von **Adria Kombi** ausgewirkt: der beachtliche Rückgang der slowenischen Nachfrage hatte eine Verringerung des Verkehrs um 30% auf den Strecken Ljubljana (SI)-Salzburg (A) und Maribor (SI)-Wels (A) zur Folge, wurde jedoch teilweise durch die Nachfrage der türkischen Transporteure kompensiert. Der begleitete Verkehr von **Hungarokombi** ist insgesamt um 23% zurückgegangen und sie hat fast nur noch Kundschaft außerhalb der EU. Außerdem wurde die Verbindung Sopron (HU)-Wels (A) nach Verringerung ihrer Frequenz im Oktober ganz eingestellt, ein Schicksal, das auch die von **Kombiverkehr** und ihrem Partner



## DAS JAHR 2004 IM ÜBERBLICK

**Bohemiakombi** angebotene RoLa Dresden (D)-Lovosice (CZ) mit einem Volumen von über 93.000 Sendungen im Jahr 2003 teilt.

Die Gesellschaft **Hupac** hat dagegen im Schweiztransit ein Wachstum von 20,4% beim begleiteten Verkehr aufgrund störungsfreien Betriebs verzeichnen können und gewann somit Marktanteile, die sie wegen Infrastrukturproblemen im Monte-Olimpino-Tunnel verloren hatte, zurück.



### Unbegleiteter KV

Der Ausstieg aus dem unbegleiteten Verkehr mit den deutschen Seehäfen durch **Ökombi** aufgrund fehlender Wirtschaftlichkeit brachte insgesamt in diesem Geschäftsfeld einen Rückgang von 33%, der jedoch gleichzeitig zu einer höheren Rentabilität der verbleibenden Leistungen führte, ein Ergebnis, das ungefähr dem des Vorjahres entspricht. Dabei hat die österreichische Gesellschaft ihre Aktivität zunehmend auf Ganzzugverkehre und den Ausbau von Antennenverbindungen konzentriert. **Rocombi** konnte ihren nationalen Verkehr auf der Verbindung des Hafenhinterlandes von Constanza (RO) um 8% steigern. Der von **Crocomb** abgewickelte Hafenerverkehr von und nach Rijeka (HR) konnte im Jahr 2004 dank der vorteilhaften geografischen Lage sowie des Interesses der großen Weltreedereien um 35% gesteigert werden. Obwohl die Anpassung an die EU-Vorschriften sehr komplex war, konnte man bei **Hungarokombi** einen Anstieg der aus anderen Mitgliedsstaaten kommenden Ladeeinheiten verzeichnen, die zuvor auf der Straße befördert wurden. Der von **Kombiverkehr** organisierte nationale Verkehr ist im Jahr 2004 um 20% angestiegen. Dies ist einer kontinuierlich hohen Qualität der Serviceleistungen zu verdanken, ebenso wie der Möglichkeit, neue Verbindungen in das Qualitätsnetz Kombi-Netz 2000+ zu integrieren. Die Kürzung der staatlichen Hilfen für den KV hat sich auf die gesamte Geschäftsaktivität von **Novatrans** ausgewirkt. Trotz der schwachen Wirtschaftskonjunktur, der verzögerten Genehmigung staatlicher Zuschüsse in Italien sowie der verspäteten Einführung der LKW-Maut in Deutschland konnte **Cemat** im Vergleich zum Vorjahr ihre Aktivität um 3% steigern.

## Innovationen des Angebots

### Betriebliche Entwicklungen

Seit der Änderung ihres Fahrplans im Dezember 2004 greift **RAIPin** auf die Dienstleistungen verschiedener EVU zurück: SBB Cargo Deutschland für den deutschen Streckenabschnitt, der zuvor durch die DB abgedeckt wurde, BLS in der Schweiz sowie in Italien Trenitalia (70%) und von nun an auch Ferrovie Nord Cargo (30%). Außerdem hat **Cemat** dank der Entwicklung ihres "Gateway"-Verkehrs (geht über das nationale Bahnnetz ins Ausland) ein deutliches Wachstum des nationalen Verkehrs im Jahr 2004 verzeichnet. Die Gesellschaft **Conliner**, die auf Verbindungsstrecken der Westhäfen spezialisiert ist, hat ihr Produktsystem nun auf Shuttlezüge umgestellt und hat dabei in Zusammenarbeit mit **Kombiverkehr** den Umschlagbahnhof Duisburg als "Gateway" ausgebaut. **Novatrans** hat ihre Aktivität wieder auf die drei Hauptachsen von Lille Richtung Bayonne, Perpignan und Marseille ausgerichtet; trotz einer Verringerung des Transportplans um 20% ist der nationale Verkehr auf dem Niveau des Vorjahres geblieben, der internationale sogar gestiegen. **Hupac** nutzte die Chancen der Bahnreform und hat zu Beginn des Jahres 2004 eine Ausschreibung für die Traktion ihrer Züge veröffentlicht. Als Hauptkriterien nannte die Gesellschaft das Preis-Leistungsverhältnis sowie die durchgehende Traktion: von nun an operieren fünf Bahnunternehmen im Transit durch die Schweiz. Der von **Eurotunnel** angebotene Shuttlezug-Service blieb das ganze Jahr stabil; im Juni konnte sogar ein Rekord von 6.390 transportierten Lastwagen innerhalb von 24 Stunden registriert werden. **Kombiverkehr** entwickelt derzeit gemeinsam mit Lufthansa Systems im Bereich des Kapazitätsmanagements ein System zur Verwaltung der Schienenkapazitäten. Die Abstimmung der Ladungsstruktur und der Wagontypen wird eine optimale Zugzusammensetzung ermöglichen, wobei die durchgehende Buchung von mehreren Teilstrecken für eine Verbesserung des Verkehrsablaufs sorgen wird. Dies gilt





## DAS JAHR 2004 IM ÜBERBLICK

auch für **Alpe Adria**, die ihr Verkehrsaufkommen auf der Verbindung vom Hafen von Triest hauptsächlich durch häufigeren Einsatz der Züge, jedoch auch durch deren Kapazitätssteigerung vergrößert hat.



Aufgrund ständig steigender Eisenbahntarife in Frankreich, jedoch auch wegen schlechter Leistungsqualität hat **TRW** sämtliche Italienzüge auf die Athus-Basel Achse verlegt und damit eine Kapazitätssteigerung von insgesamt 15% erreicht. Der Spanienverkehr, den **TRW** in Zusammenarbeit mit **Combiberia** anbietet, konnte eine Steigerung von 10% verbuchen. In Dänemark hat die Reduzierung von Planzügen für den Transport von Einzelwagen seitens der Bahn in Richtung Deutschland und Italien zu einem fallenden Umsatz bei **Kombi Dan** beigetragen. Jedoch scheinen die politischen Rahmenbedingungen in Dänemark sich jetzt allmählich positiv zugunsten der alternativen Verkehrsträger zu verändern. Außerdem hat die dänische Gesellschaft auf dem Gebiet der elektronischen Datenverarbeitung das von **Hupac** und **Cemat** entwickelte GOAL-System eingeführt und bereitet ihren Anschluss an Cesar vor.

### Neue Verbindungen

Die Gesellschaft **Alpe Adria** betreibt zwischen Triest (I) und Salzburg (A) eine neue RoLa für den Verkehr aus dem Mittleren Osten in Richtung EU-Staaten. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember hat **Conliner** tägliche Direktzüge zwischen Rotterdam (NL) und den Häfen Köln und Düsseldorf (D) eingeführt. Die Gesellschaft **TRW** bietet ihrerseits neue Verbindungen zwischen Ronet und Lüttich (B) nach Piacenza (I) an. **Hungarokombi** startete einen neuen begleiteten Verkehr im Juli 2004 zwischen Budapest (HU) und Wels (A), für den aufgrund steigender Nachfrage ab Jahresende ein zweiter Zug eingesetzt wurde. Der Schweizer Operateur **Hupac** baute den Verkehr nach Benelux (Anbindung der Häfen Zeebrugge und Rotterdam), nach Deutschland und Skandinavien weiter aus und verdoppelte sein nationales Angebot zwischen Basel und dem Tessin. Die Verbindung Ljubljana-München, die von **Adria Kombi** und **Kombiverkehr** gemeinsam im Juni errichtet wurde, konnte aufgrund ihrer guten Leistung das Verkehrsaufkommen deutlich steigern. Zuletzt ist noch zu erwähnen, dass Duisburg weiterhin eine wichtige Schnittstelle für die Verbindungen von **Kombiverkehr** nach Novara (mit **Cemat** und **Hupac**), Lübeck, Wels und Lyon (gemeinsam mit **Novatrans**) darstellt.

### Terminals

Seit Ende 2004 kann der Kombinierte Verkehr von **Rocombi** den neuen Privatterminal von Bukarest Berceni nutzen. Durch die schrittweise Inbetriebnahme des neuen Terminals BILK in Budapest konnte **Hungarokombi** ihre Leistungen weiterentwickeln. Die Ausbauten des Terminals Busto-Gallarate in Norditalien werden voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2005 abgeschlossen sein und somit wird ab diesem Zeitpunkt das Schienentransportvolumen durch die Alpen erhöht werden können. **Adria Kombi** hat 2004 den Hub "Gateway Slovenia" ausgebaut während sich **Kombiverkehr** am Betrieb der Terminals Ludwigshafen, Rostock Trimodal und Neuss Trimodal beteiligt hat.



### Rollendes Material

Der KV von **Hungarokombi** konnte im Jahr 2004 aufgrund von Infrastrukturarbeiten und unzureichenden Kapazitäten der von der ungarischen Eisenbahn zur Verfügung gestellten Niederflurwagen nicht störungsfrei laufen. Die Gesellschaften **Cemat** und **Kombiverkehr** haben ihrerseits Wagons für den Transport von großvolumigen Ladeeinheiten bestellt und **Kombi Dan** hat 25 4-Achs-Wagons durch 12 Mehrzwecktaschenwagons zu 6 Achsen ersetzt – eine Entscheidung, die aufgrund der Unterschiedlichkeit der in den letzten Jahren beförderten Ladeeinheiten notwendig geworden war.



# MITGLIEDER DER UIRR AM 1. JANUAR 2005

<b>BELGIEN</b>	<b>T.R.W.</b> Avenue du Port, 100/ bte 1 B - 1000 Bruxelles	Tel: (+32) 2 421 12 11 Fax: (+32) 2 425 59 59 E-Mail: dg@trw.be
<b>DÄNEMARK</b>	<b>KOMBI DAN</b> Omfartsvejen 1 DK - 6330 Padborg	Tel: (+45) 74 67 41 81 Fax: (+45) 74 67 08 98 E-Mail: kombidan@kombidan.dk
<b>DEUTSCHLAND</b>	<b>KOMBIVERKEHR</b> 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
<b>FRANKREICH</b>	<b>CNC</b> 8, Avenue des Minimes F - 94300 Vincennes	Tel: (+33) 1 43 98 40 00 Fax: (+33) 1 43 74 18 40 E-Mail: continental@cnc-transports.com
	<b>NOVATRANS</b> 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
<b>ITALIEN</b>	<b>ALPE ADRIA</b> 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
	<b>CEMAT</b> Via Valtellina 5-7 I - 20159 Milano	Tel: (+39) 02 668 951 Fax: (+39) 02 668 00 755 E-Mail: info@cemat.it
<b>KROATIEN</b>	<b>CROKOMBI</b> Miramarska 13 a HR - 10000 Zagreb	Tel: (+385) 1 615 18 67 Fax: (+385) 1 615 18 69 E-Mail: crokombi@crokombi.hr
<b>NIEDERLANDE</b>	<b>CONLINER</b> Abel Tasmanstraat 81 NL - 3165 AM Rotterdam	Tel: (+31) 10 299 48 48 Fax: (+31) 10 299 48 55 E-mail: info@conliner.com
	<b>HUPAC INTERMODAL NV</b> Albert Plesmanweg, 151 NL - 3088 GC Rotterdam	Tel: (+31) 10 495 25 22 Fax: (+31) 10 428 05 98 E-Mail: info@hupac.nl
<b>ÖSTERREICH</b>	<b>INTERCONTAINER AUSTRIA</b> 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
	<b>ÖKOMBI GMBH</b> Taborstraße 95 A - 1200 Wien	Tel: (+43) 1 331 56 0 Fax: (+43) 1 331 56 300 E-Mail: info@oekombi.at
<b>RUMÄNIEN</b>	<b>ROCOMBI</b> B-dul Dinicu Golescu 38 RO - 010873 București, sector 1	Tel: (+40) 21 312 23 14 Fax: (+40) 21 312 17 74 E-Mail: rocombi@hotmail.com
<b>SCHWEIZ</b>	<b>HUPAC</b> Viale R. Manzoni 6 CH - 6830 Chiasso	Tel: (+41) 91 695 28 00 Fax: (+41) 91 695 28 01 E-Mail: info@hupac.ch
	<b>RALPIN</b> Genfergasse 11 CH - 3001 Bern	Tel: (+41) 31 327 28 39 Fax: (+41) 31 327 28 60 E-Mail: info@ralpin.ch
<b>SLOWENIEN</b>	<b>ADRIA KOMBI</b> Tivolska 50 SI - 1000 Ljubljana	Tel: (+386) 1 23 45 280 Fax: (+386) 1 23 45 290 E-Mail: infor@adriakombi.si
<b>SPANIEN</b>	<b>COMBIBERIA</b> 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
<b>TSCHECHIEN</b>	<b>BOHEMIAKOMBI</b> Opletalova 6 CZ - 113 76 Praha 1	Tel: (+420) 2 42 444 560 Fax: (+420) 2 42 444 924 E-Mail: bohemiakombi@bohemiakombi.cz
<b>UNGARN</b>	<b>HUNGAROKOMBI</b> Szilágyi Dezső tér 1 H - 1011 Budapest	Tel: (+36) 1 224 05 50 Fax: (+36) 1 224 05 55 E-Mail: info@hungarokombi.hu
<b>ASSOZIIERTES MITGLIED</b>		
<b>FRANKREICH</b>	<b>EUROTUNNEL</b> 19, Boulevard Malesherbes F - 75008 Paris	Tel: (+33) 1 55 27 39 59 Fax: (+33) 1 55 27 37 75 E-Mail: freight@eurotunnel.com



## ***Your Partners in Combined Transport***

**UIRR**  
**Internationale Vereinigung der Gesellschaften**  
**für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße**

**Rue Montoyer 31/bte 11**  
**B-1000 Bruxelles**

Tel.: +32 2 548 78 90  
Fax: +32 2 512 63 93  
E-mail: [headoffice.brussels@uirr.com](mailto:headoffice.brussels@uirr.com)  
Web: <http://www.uirr.com>