



Jahresbericht

2011

Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße



Inhaltsverzeichnis

Vorwort des Präsidenten.....	3
Kennzahlen des Jahres	4
Ansicht des Generaldirektors.....	5
Unbegleiteter Verkehr	6
Begleiteter Verkehr.....	8
Geschäftsumfeld	10
Herausforderungen und Aussichten	11
Neues von den Mitgliedern.....	12
Interview der Mitglieder	
Hupac.....	14
Polzug.....	15
Das UIRR-Jahr in Kürze	18
Verwalter des ILU-Codes	18
Mitglieder der UIRR	19

IMPRESSUM

Verantwortlicher Herausgeber: UIRR s.c.r.l.,
Brüssel, c/o Ákos Érsek

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

Grafische Gestaltung: Tostaky s.a., Brüssel

In Belgien auf chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt.

Die vollständige 2011 Statistik der UIRR Operateure
kann unter www.uirr.com heruntergeladen werden.



Vorwort des Präsidenten

2011 wird nicht als ein einfaches Jahr in die Annalen des Kombinierten Verkehrs eingehen, da sich der Rhythmus dieses höchst produktiven Systems für die Einbindung der elektrifizierten Eisenbahnstrecken in die Landverkehrsketten nach einem robusten Wachstum im ersten Halbjahr durch den Konjunkturrückgang im zweiten Halbjahr verlangsamt wurde. **Mit dem erzielten Wachstum von insgesamt 5,5% konnte der KV in 2011 das Rekordniveau vor der Krise, d.h. vor drei Jahren, in 2008, wieder aufholen.**

An das vergangene Jahr auch wird man sich auch aufgrund des Verkehrsweißbuchs der Europäischen Kommission erinnern, welches im März erschienen ist und bezifferte Zielvorgaben für die Umstrukturierung des derzeit nicht nachhaltigen europäischen Verkehrssystems enthält. Die Abhängigkeit des Kontinents vom Straßenfernverkehr verursacht übermäßige Treibhausgasemissionen, eine erdrückende Abhängigkeit von Erdöl und unzumutbar hohe externe Kosten für die Gesellschaft aufgrund von Unfällen, Staus und Umweltverschmutzung. **Die Europäische Kommission sieht als beste Medizin die Verlagerung bis 2030 von 30% der Tonnenkilometer des Straßenfernverkehrs (definiert als Entfernungen von 300km und mehr) auf nachhaltigere Verkehrsträger und von 50% bis 2050.**

Die Hauptlast dieses ehrgeizigen, jedoch realistischen Ziels wird auf den kombinierten Verkehr als dem führenden Produktionssystem für Einzelladungen im Eisenbahngüterverkehr in 2011 entfallen. Die Fähigkeiten des KV haben sich bereits mit dem durchschnittlichen Jahreswachstum von beinahe 7 Prozent in den letzten 15 Jahren vor der Krise erwiesen. **Um die beabsichtigte Verkehrsverlagerung bewältigen zu können, müsste das jährliche Wachstum des kombinierten Verkehrs den**

Berechnungen der UIRR zufolge zwischen 2010 und 2050 durchschnittlich erreichbare 5 Prozent betragen.

Das wird man nur unter der Bedingung einer maßgeblichen und koordinierten Anstrengung seitens aller Beteiligten am Güterverkehr erreichen können. Der Europäische Gesetzgeber wird die derzeit unausgewogenen wettbewerblichen Rahmenbedingungen berichtigen müssen, die noch immer zugunsten der Straße verzerrt sind, und die Umstrukturierung des Eisenbahnsektors vervollständigen, um mehr Innovation, bessere Qualität und Effizienz sowie zuverlässige Dienstleistungen zu ermöglichen. Die Mitgliedstaaten werden eng zusammenarbeiten müssen, um ihre Eisenbahninfrastrukturen in einen wirklich interoperablen einheitlichen europäischen Eisenbahnraum umzuwandeln und um fehlende Teile zu erweitern. Und schließlich müssen die Betreiber des Eisenbahngüterverkehrs und des Kombinierten Verkehrs enger zusammenarbeiten, um die Dienstleistungsqualität anzubieten, die die Erwartungen der Befrachter und Auftraggeber erfüllt.

Die UIRR wird die Bemühungen um diese Ziele weiterhin aktiv im Geiste ihrer vier Jahrzehnte langen Tätigkeit unterstützen, dies allerdings unter der Leitung eines neuen Präsidenten, der von der Generalversammlung, die diesen Jahresbericht gebilligt hat, gewählt werden wird, und des langjährigen Generaldirektors Martin Burkhardt. Zwar werde ich Ende Juni 2012 formell nicht mehr in der UIRR im Dienste des kombinierten Verkehrs tätig sein, doch werde ich es sicher nicht versäumen, dieses nachhaltige System des Güterverkehrs auch im Ruhestand vorbehaltlos weiter zu unterstützen.



Rudy COLLE
Präsident

Um die beabsichtigte Verkehrsverlagerung bewältigen zu können, müsste das jährliche Wachstum des kombinierten Verkehrs den Berechnungen der UIRR zufolge zwischen 2010 und 2050 durchschnittlich erreichbare 5 Prozent betragen.



Kennzahlen des Jahres

97%

der in der Wirtschaftskrise eingebüßten Verkehrsleistung konnte bis 2011 wieder aufgeholt werden.

Die UIRR-Operateure erzielten 2011 44,7 Mrd. Tonnenkilometer. Das sind 97% - der 45,9 Mrd. geleisteten KV-Tonnenkilometer in 2008, oder nur 3% weniger. Die 36,1 Mrd. Tonnenkilometer im grenzüberschreitenden Verkehr, die 2011 geleistet wurden, liegen sogar mit knapp einer halben Million Tonnenkilometer über den Vergleichszahlen von 2008. In LKW-Ladungen ausgedrückt, fertigten die UIRR-Operateure in 2011 215000 Sendungen mehr ab als drei Jahre zuvor.

Der kombinierte Verkehr konnte eine jährliche **Steigerung oberhalb der 5% verbuchen, die erreicht werden müssen, um das langfristige EU-Ziel der modalen Verkehrsverlagerung** von 30% bzw. 50% der Straßen-Tonnenkilometer im Fernverkehr über Entfernungen ab 300km bis 2030 bzw. 2050 erreichen zu können.

1 von 3

Güterzügen war ein KV-Zug.

Die Züge des kombinierten Verkehrs haben 2011 beinahe ein Drittel der Tonnenkilometer des Schienengüterverkehrs in Europa befördert, d. h. **jeder dritte Güterzug war ein KV-Zug.**

Das dynamische Wachstum des kombinierten Verkehrs in Verbindung mit der geringeren Zunahme (bzw. dem deutlichen Rückgang) anderer Produktionssysteme des Schienen-Güterverkehrs erklärt, dass dieser bedeutende Meilenstein erreicht wurde. Trotz mangelnden direkten Zugangs zum Schienennetz am Entsende- und am Bestimmungsort einer Sendung ist der KV in der Lage, die elektrische Eisenbahnbeförderung effizient in die Transportketten einzufügen. Die Verwendung von Ladeeinheiten in dem Ablauf ermöglicht eine reibungslose Zusammenarbeit verschiedener Verkehrsträger, die effizient ineinander greifen und über multimodale Terminals verbunden sind.

1:25

ist das Verhältnis tödlicher Unfälle mit Güterzügen im Vergleich zu den LKW auf den Autobahnen.

Der Eisenbahnsektor investiert traditionell stark in Sicherheit und schneidet daher bei tödlichen Unfällen im Güterverkehr um Größenordnungen besser ab. Der **Fernverkehr über die Straße - mit LKW auf Autobahnen - ist 25-mal tödlicher.** Diese Zahl spiegelt das Fehlen von präventiven Technologien, den hohen Einfluss menschlichen Fehlverhaltens und insgesamt zu wenig Kontrollen wider, wodurch Straßenverkehrsteilnehmer die Möglichkeit haben, sicherheitswidrige Risiken einzugehen (überladene Lastwagen, Geschwindigkeitsüberschreitungen, Nichteinhaltung von vorgeschriebenen Pausenzeiten, abgenutzte Reifen), weil sie damit mehr Gewinne zu machen hoffen. Man käme auf ein noch verheerenderes Verhältnis, wenn man die Leistung des Fernverkehrs mit LKW und den KV nach Gesamtunfallzahlen, (schwere) Verletzungen und den externen Kosten, die der Gesellschaft verursacht werden, vergleichen wollte.

Die modale Verlagerung des Güterfernverkehrs von der Straße auf die Schiene ist die wirksamste Art, den hohen menschlichen Tribut, den der Lastwagenfernverkehr in Europa heute fordert, zu verringern.

2011: DAS JAHR DES KOMBINIERTEN VERKEHRS

Mit einer **Wachstumsrate von 5,5%** im Vergleich zum Vorjahr erreichten die UIRR-Operateure 2011 ein Ergebnis, welches nur 3% unter der Spitzenleistung vor der Krise liegt. In Sendungen gerechnet, konnten sie diese Spitzenleistung in 2011 sogar noch um 7,3% steigern. Dank dieser wettbewerbsorientierten dynamischen Expansion - die auf dem Einsatz von Ladeeinheiten, dem effizienten Betrieb von multimodalen Terminals und einem sich ständig verbessernden Eisenbahnsektor beruht - kann der kombinierte Verkehr als effizientes Produktionssystem des Güterverkehrs angesehen werden. Die UIRR ist überzeugt, dass der Kombinierte Verkehr Straße-Schiene die besten Lösungen bietet, um die Ko-Modalität durch eine **effiziente Eingliederung der elektrifizierten Eisenbahnstrecken in den europäischen Fernverkehr zu optimieren.**

Die verkehrspolitischen Ziele der Europäischen Kommission lassen sich im Güterfernverkehr am einfachsten durch **eine vermehrte Inanspruchnahme des Kombinierten Verkehrs** erreichen. Ungeachtet, ob das Ziel eine größere Energieeffizienz, Sicherheit (weniger Unfälle, weniger Verletzte und Tote, geringere Unfallkosten), geringere Treibhausgasemissionen, eine verringerte Ölabhängigkeit oder bessere soziale Bedingungen (besser eingehaltene Arbeitszeiten, weniger Arbeitsunfälle, etc.) heißt, es lässt sich am einfachsten erreichen, indem die (Euro-)Paletten, die die Fracht enthalten, in „intermodalen Ladeeinheiten“ (Wechselbehälter oder Sattelanhänger) verpackt und transportiert werden, die dann wettbewerbsfähig im Kombinierten Verkehr befördert werden können.



Ansicht des Generaldirektors

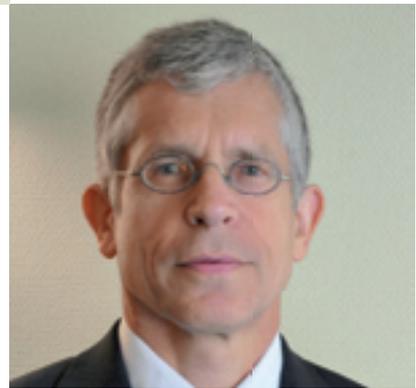
Während die meisten traditionellen Bahnsich zu globalen Logistikunternehmen entwickelt haben, die alle Verkehrsträger nutzen, besteht das ausschließliche Ziel der in der UIRR organisierten Operateure darin, Verkehre auf die Schiene zu verlagern. Die meisten Kunden sind Logistikunternehmen, die mit eigenen LKW oder Subunternehmen auf der Straße fahren, aber auch in Ladeeinheiten (Wechselbehälter, Container, kranbare Sattelanhänger) investiert haben. Ca. Tausend sind sogar am Kapital von UIRR-Mitgliedern beteiligt. Deren Hauptaufgabe besteht darin, zusammen mit Bahnen und Terminalbetreibern, Kombinierte Verkehre so attraktiv zu organisieren, dass diese Kunden die Schiene in immer mehr Logistikketten einbinden können.

Es gibt Keinen, der an einem effizienten europäischen Eisenbahnmarkt mehr interessiert ist als die KV-Operateure. Sie entwickeln und optimieren ihre Wagonflotte, um bei gegebenen Zuglängen und -gewichten eine maximale Anzahl an Stellplätzen für Ladeeinheiten vorzuhalten. Reservierungssysteme und Planungssoftware sorgen für eine optimale Kapazitätsauslastung der Zug- und Umschlagkapazitäten.

Die Containerisierung hat im maritimen Verkehr riesige Produktivitätsfortschritte gebracht. Im kontinentalen Verkehr ist dieser Prozess noch im Gange. Deshalb engagiert sich die UIRR in Arbeitsgruppen der Europäischen Eisenbahnagentur und Normungsgremien der CEN. Dieses Engagement fand seine Anerkennung: die UIRR wurde im Auftrag des gesamten Transportsektors mit der Verwaltung des ILU-Codes zur Einführung einer einheitlichen Eigentümeridentifizierung aller europäischen Ladeeinheiten beauftragt.

Der Kombinierte Verkehr entwickelt sich am besten, wenn Straße, Schiene und Verkehrspolitik zusammenarbeiten. Das Verbindungsbüro der UIRR hat unter anderem die wichtige Rolle, den europäischen Institutionen als beratender Partner zur Verfügung zu stehen. Die überarbeitete Eurovignettenrichtlinie bedeutet einen Schritt vorwärts bei der Internalisierung externer Kosten auf dem Weg zu einem fairen Wettbewerb der Verkehrsträger.

Bei der aktuellen Diskussion um Maße und Gewichte im Straßenverkehr plädiert die UIRR dafür, nicht vorschnell, ohne die Konsequenzen genau studiert zu haben, wegen möglicherweise nur geringfügiger Energieeinsparungen durch aerodynamische Zusätze, Fahrzeugabmessungen zu erhöhen. Nichts darf geschehen, das die Intermodalität behindern, Investitionen in Ladeeinheiten, Wagons und Umschlaggeräte entwerten und Rückverlagerungen provozieren könnte. Denn die Differenz zwischen den Verkehrsträgern ist enorm: Verlagerung von der Straße auf den elektrischen Schienenverkehr reduziert die CO₂-Emissionen heute schon um 75%. Mit dem Ausbau der Stromerzeugung aus regenerativen Energien sinken die Emissionen jährlich weiter. Bei der Sicherheit ist der Unterschied noch viel größer: 1 zu 25*. Nicht nur ein Grund um Gefahrgut, sondern überhaupt möglichst viel Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern.



Martin BURKHARDT
Generaldirektor

Die Mission der UIRR-Gesellschaften „Verkehrsverlagerung auf die Schiene“ ist gleichzeitig auch das effizienteste Mittel, um die Ziele der EU-Kommission im Bereich von Umwelt und Verkehrssicherheit zu erfüllen.

* Unfalltodesrate/tkm

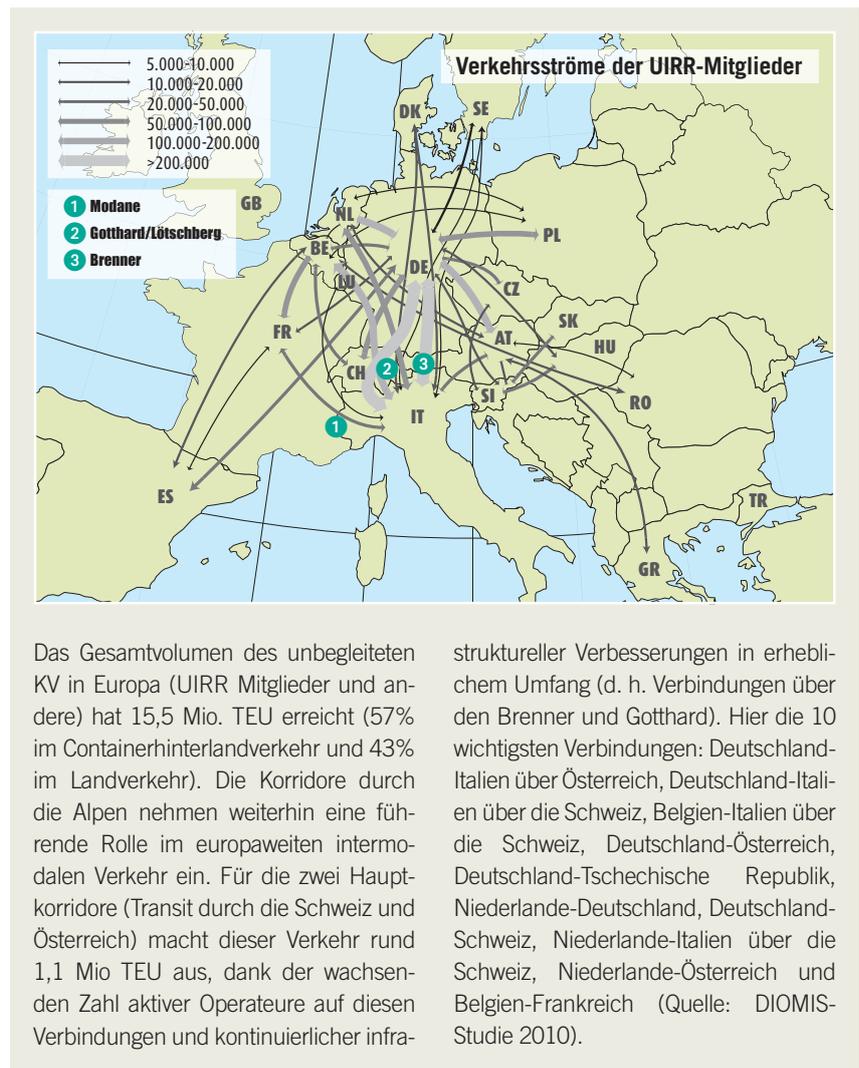


Unbegleiteter Verkehr

Die am meisten verbreitete Form des Kombinierten Verkehrs (KV) ist die Beförderung von Wechselbehältern, Containern und Sattelauflegern per Schiene, die auch als unbegleiteter Verkehr bezeichnet wird (wenn die Ladeeinheiten unbegleitet von Fahrern oder sonstigem Personal transportiert werden). Die UIRR-Mitglieder haben ein umfangreiches Netz von Blockzügen für den unbegleiteten KV aufgebaut, das den gesamten europäischen Kontinent abdeckt und auf Direktzügen basiert. Innerhalb dieses Netzes ist es möglich, alle Arten von Gütern (von Rohstoffen bis hin zu auf Paletten gestapelten Produkten) an nahezu jeden Ort in Europa zu befördern.

Es gibt drei Kategorien von Operateuren für den intermodalen Verkehr (Grundlage des Geschäftsmodells für den unbegleiteten KV) unbegleitete KV-Dienstleistungen die anbieten: universelle Intermodal-Operateure wie die UIRR-Mitgliedsunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Logistikdienstleister in der Funktion eines Operateurs. Die Hauptfunktion des universellen Intermodal-Operateurs ist seine Tätigkeit als neutraler Partner zwischen (etablierten und neuen) Unternehmen des Schienengüterverkehrs sowie Spediteuren, Auftraggebern, Straßen- und Schiffstransportunternehmen.

Der universelle Intermodal-Operateur zeichnet sich durch folgende Merkmale aus: Definition und Erbringung von Intermodal-Dienstleistungen entsprechend den Anforderungen des Kunden, Einkauf der meisten Lieferleistungen (Umladung, Schienengütertransport und auch Straßengütertransport bei Tür-zu-Tür-Lieferung), Übernahme des wirtschaftlichen Risikos der vollen Kapazitätsauslastung durch Konzentration auf Blockzüge. Der universelle Intermodal-Operateur ist ein sog. Open-Service-Anbieter, der Zugkapazitäten an verschiedene Kunden verkauft (im Gegensatz zu „Unternehmenszügen“ für einen einzigen Kunden).



Das Gesamtvolumen des unbegleiteten KV in Europa (UIRR Mitglieder und andere) hat 15,5 Mio. TEU erreicht (57% im Containerhinterlandverkehr und 43% im Landverkehr). Die Korridore durch die Alpen nehmen weiterhin eine führende Rolle im europaweiten intermodalen Verkehr ein. Für die zwei Hauptkorridore (Transit durch die Schweiz und Österreich) macht dieser Verkehr rund 1,1 Mio TEU aus, dank der wachsenden Zahl aktiver Operateure auf diesen Verbindungen und kontinuierlicher infra-

struktureller Verbesserungen in erheblichem Umfang (d. h. Verbindungen über den Brenner und Gotthard). Hier die 10 wichtigsten Verbindungen: Deutschland-Italien über Österreich, Deutschland-Italien über die Schweiz, Belgien-Italien über die Schweiz, Deutschland-Österreich, Deutschland-Tschechische Republik, Niederlande-Deutschland, Deutschland-Schweiz, Niederlande-Italien über die Schweiz, Niederlande-Österreich und Belgien-Frankreich (Quelle: DIOMIS-Studie 2010).

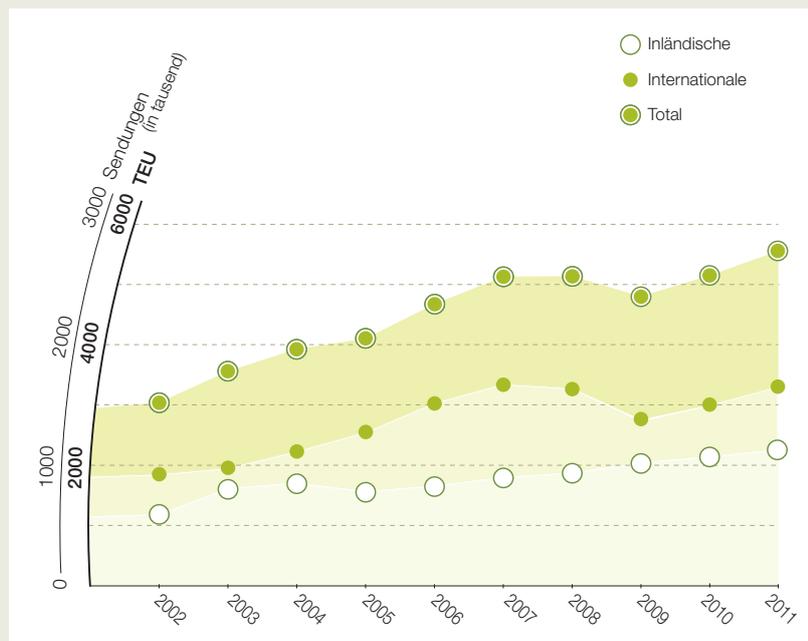
Die drei Anbieter von KV-Dienstleistungen lassen sich in vier Marktsegmente fassen. Zwei grundlegende Segmente lassen sich anhand des Ursprungs- und des Bestimmungsorts der beförderten Güter definieren: der Containerhinterlandverkehr (Beförderung von ISO-Seecontainern zwischen Seehäfen und Binnenland) und der Landverkehr (Beförderung von Fracht von und zu europäischen Terminals). Eine weitere Unterteilung wäre wie folgt möglich: inländischer (oder nationaler) intermodaler Verkehr, der vollständig auf dem

Schienennetz einzelner europäischer Staaten stattfindet, und grenzüberschreitender Verkehr, bei dem mindestens eine Grenze passiert wird und mindestens zum Schienennetze befahren werden.

Der unbegleitete Kombinierte Verkehr wird den Akteuren als attraktive, stabile Dienstleistung mit starkem Entwicklungspotenzial betrachtet, insbesondere angesichts globaler Trends wie dem Streben nach mehr ökologischer und ökonomischer Nachhaltigkeit.



Leistungen 2011



Der von den UIRR-Operateuren abgewickelte unbegleitete Verkehr hat sich im Jahr 2011 mit einem Gesamtwachstum von 8% (gemessen in Tonnenkilometern) sehr viel versprechend entwickelt. Dieses Wachstum entspricht rund 200000 zusätzlichen intermodalen Ladeeinheiten, die von der Straße auf die Schiene verlagert wurden.

Die UIRR-Mitglieder beförderten knapp 2,8 Mio. Sendungen, was 5,6 Mio. TEU entspricht. Damit wurden die Verkehrsvolumen, die in der Folge der Wirtschaftskrise verloren gegangen waren,

vollständig zurückgewonnen. Das asymmetrische Wachstum von grenzüberschreitendem und nationalem Verkehr spiegelt jedoch eine uneinheitliche Entwicklung bei den verschiedenen Mitgliedsgesellschaften wider.

Die Verkehrsleistung (tkm) erreichte 40,5 Mrd. tkm, von denen 80% auf grenzüberschreitende Dienste entfielen (bei einer durchschnittlichen Entfernung von 907km und einem Bruttogewicht von 22 Tonnen pro Sendung bzw. 394km und 18 Tonnen bei inländischen Verbindungen).

Im grenzüberschreitenden unbegleiteten KV setzte sich das Wachstum mit einer Zuwachsrate von 10% im Vergleich zum Vorjahr unvermindert fort. Mit fast 1,7 Mio. Sendungen (+150000 Einheiten) haben es die UIRR-Mitglieder geschafft, die Volumen aus 2008 (dem Referenzjahr vor der Wirtschaftskrise) in weniger als zwei Jahren zu übertreffen. Dieses positive Ergebnis ist auf die Umsetzung von drei ko-

ordinierten Maßnahmen zurückzuführen: Stärkung des Hauptnetzes, Anschluss mehrerer neuer Seehäfen an das Hauptnetz und eine deutliche Expansion nach Osten. Beim Alpentransport verzeichnete die Hauptverbindung Deutschland-Italien gegenüber 2010 einen Zuwachs von 12000 Sendungen (+2%). Auf dieser Verbindung wurden insgesamt 485000 Sendungen und damit 30% des gesamt-

ten grenzüberschreitenden Verkehrs befördert. Weitere 24000 Einheiten wurden im Jahr 2011 über die Verbindungen Niederlande-Italien (+13%), Frankreich-Italien (+18%) und Österreich-Italien (+35%) transportiert.

Der Containerhinterlandverkehr verzeichnete auch im Jahr 2011 ein kontinuierliches Wachstum, insbesondere von den ARA-Häfen nach Deutschland und Frankreich (Belgien-Deutschland: +184%, Niederlande-Deutschland: +21%, Belgien-Frankreich: +23%). Der Hinterlandverkehr zwischen Deutschland und Polen bzw. Österreich ging im Jahr 2011 hingegen um 13% (-8500 Einheiten) bzw. 3% (-3000 Sendungen) zurück.

Durch die stetige Erweiterung des UIRR-KV-Angebots nach Osten ließen sich im Jahr 2011 beeindruckende Ergebnisse erwirtschaften, insbesondere bei den Verbindungen von Slowenien nach Österreich (+70%, +7000 Einheiten), nach Ungarn (+153%, +13000 Einheiten) und in die Tschechische Republik (+1186%, +12000 Einheiten). Einige Verbindungen, die erst im Jahr 2011 eingerichtet wurden, waren ebenfalls äußerst erfolgreich, so beispielsweise die Verbindungen zwischen Belgien und den Niederlanden (knapp 6000 Einheiten) und zwischen Österreich und der Türkei (4 500 Sendungen).

Die Gesamtmenge im inländischen unbegleiteten Verkehr erhöhte sich im Vergleich zu 2010 um 5% und erreichte mehr als 2,3 Mio. TEU. Hinter diesem ermutigenden Wachstum verbergen sich jedoch widersprüchliche Ergebnisse: Die Region Belgien (+25%, +80000 Sendungen) sowie der innerdeutsche und innerfranzösische Verkehr (insgesamt +2%, +12000 Sendungen) sind besonders hervorzuheben, während der inländische Verkehr der Operateure in Italien und Slowenien um 23% bzw. 17% schrumpfte.



Begleiteter Verkehr

Im begleiteten Kombinierten Verkehr, auch als ‚Rollende Landstraße‘ (RoLa) bezeichnet, werden komplette Straßenfahrzeuge mithilfe der Roll-on-Roll-off-Technik (ähnliches Verfahren wie bei Fähren) auf KV-Zügen mit speziellen Niederflurwagen und einem Liegewagen für „begleitende“ Fahrer transportiert. Im Allgemeinen werden RoLa-Leistungen als schnelle und zuverlässige Lösung mit modalem Wechsel eingesetzt, um problematische geografische Hindernisse wie Bergpässe oder Straßenabschnitte mit Gewichts- und/oder sonstigen Zugangs-

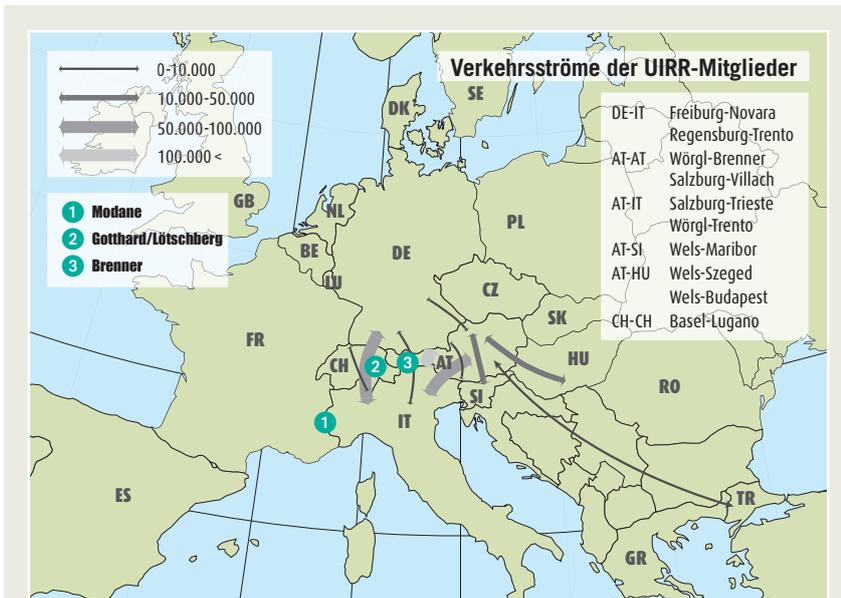
beschränkungen (zeitlich beschränkter Zugang) zu überbrücken.

RoLa-Leistungen sind speziell darauf ausgelegt, kleine und mittlere Straßentransportunternehmen mit einem Lkw-Fuhrpark von weniger als 10 Straßenfahrzeugen zu bedienen, die nicht über die geeignete Infrastruktur für den unbegleiteten Verkehr (Terminals und Ladeeinheiten) verfügen. Die RoLa wird daher von ihren Nutzern als eine schnelle Transportlösung betrachtet um teilweise, d. h. auf bestimmten Stre-

ckenabschnitten, intermodal zu operieren (Straßenvor- und nachläufe bleiben bei diesem Verfahren im Vergleich zum unbegleiteten Verkehr in erheblichem Umfang bestehen).

Neben den offensichtlichen ökologischen Vorteilen (Senkung der CO₂-Emissionen um bis zu 86%), kann die Nutzung von RoLa-Leistungen auch in anderer Hinsicht vorteilhaft sein: Einsparungen bei Kraftstoffkosten, Mautgebühren und Lkw-Wartungskosten, zusätzliche Steuervorteile (geringere Kfz-Steuer bei Nutzung von RoLa-Leistungen), Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen (Ruhezeiten sowie Nacht- und Wochenendfahrverbote), Vorbeugung von Zeitverlusten und Senkung der Umweltbelastung sowie insgesamt eine Steigerung der Straßenverkehrssicherheit (der Transport per Schiene ist im Güterverkehr die sicherste Transportart).

Die erfolgreichsten RoLa-Verbindungen konzentrieren sich heute auf Verbindungen mit Österreich oder der Schweiz, wo die politische Unterstützung für den Eisenbahnverkehr im Allgemeinen sehr hoch ist und das Lichtraumprofil die Passage von 4m hohen Lkws ermöglicht (zum Beispiel Verbindungen von Österreich nach Ungarn oder Slowenien). Besonders verbreitet ist die RoLa, wo von behördlicher Seite strengere Vorschriften erlassen worden sind, z. B. Begrenzung von Fahrerlaubnissen und entsprechende Umsetzung von Nacht-, Wochenend- und Ferienfahrverboten, Begrenzung der Maximalgewichte und zusätzliche Rechtsvorschriften für die Beförderung von Gefahrgut per Straße.



Leistungen des begleiteten KV werden derzeit auf zehn Verbindungen in Europa von insgesamt sieben Unternehmen (sechs davon Mitglied der UIRR) angeboten. Insgesamt wurden im Jahr 2011 425 000 Lkw von UIRR-Operateuren befördert.

Die ersten RoLa-Dienste mit Niederflurwagen wurden Ende der 1970er Jahre auf Verbindungen zwischen Deutschland und Italien eingeführt. In den 1980er und 1990er Jahren

war der Ausbau des RoLa-Netzes in Richtung (Süd-)Ost nur ab Österreich möglich, dem Land mit den meisten Verbindungen. Seitdem wurden verschiedene Geschäftsmodelle umgesetzt. Diese waren unterschiedlich motiviert, so beispielsweise in Reaktion auf behördliche Handlungen (Rechtsvorschriften in der Schweiz oder Ökopunkte für Transitfahrten auf der Straße in Österreich) oder aufgrund mangelnder oder unzureichender Straßeninfrastruktur.

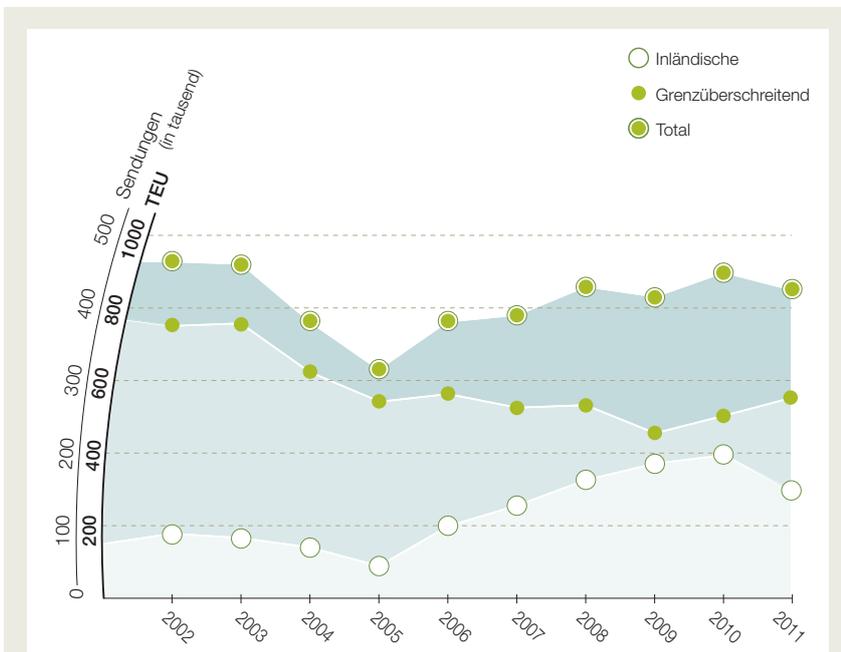


Leistungen 2011

Mit insgesamt 277.000 kompletten Lkw war beim **grenzüberschreitenden RoLa-Verkehr in Europa 2011** mit einer deutlichen Steigerung von 11% im Vergleich zu 2010 (270.000 Lkw) ein Rekord zu

verbuchen. Das Wachstum verteilt sich zwar ungleichmäßig auf die Korridore, hervorzuheben ist jedoch die Tatsache, dass **jede von einem UIRR-Operateur angebotene RoLa-Verbindung ein positives Wachstum verzeichnen konnte**. In Österreich erzielten die RoLa-Dienste über den Brenner (Verbindung Wörgl-Trient mit einem Ausbau der Zugfrequenz von 5 auf 7 Züge täglich pro Verbindung und Trient-Regensburg) eine Steigerung von 27% (19.000 zusätzliche Lkw im Vergleich zu 2010). Die RoLa-Züge auf der Achse Donau-Pyhrn-Tauern (Szeged/Maribor/Budapest-Wels und Triest-Salzburg) erreichten eine Verbesserung um 6% (+6.000 Lkw). Zugleich konnte das RoLa-Wachstum auf der Verbindung Deutschland-Italien über die Gotthard-Achse (Strecke Freiburg-Novara) mit 2% (+2.000 Lkw) dank einer hohen durchschnittlichen Kapazitätsauslastung von knapp 90% weiter ausgebaut werden.

Die **inländischen RoLas** verzeichneten im Gegensatz dazu im Jahr 2011 insgesamt einen Rückgang von 25% auf etwa 150.000 Lkw in 2011 (-49.000 Lkw). Der Operateur in Österreich sah sich gezwungen, die Frequenz der RoLa-Hauptverbindung Wörgl-Brenner von 19 auf 15 tägliche Shuttle-Züge zu reduzieren, vor allem aufgrund von Problemen in Verbindung mit infrastrukturbezogenen Instandsetzungsarbeiten (Schließung des Brenner-Tunnels im September und mehrmonatige Schließung des Straßeninspektionszentrums Kundl). Zudem entschloss sich der Operateur, den RoLa-Dienst zwischen Salzburg und Villach im Juli aufgrund zu geringer Auslastung einzustellen. In der Schweiz war im Jahr 2011 beim Verkehrsaufkommen der RoLa-Verbindung Basel-Lugano ein Minus von 4% im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen.



Das Geschäftsjahr 2011 für die RoLa-Leistungen der UIRR-Operateure zeigte sich durchwachsen: Im Jahr 2011 wurden 425.000 komplette Lkw befördert, ein Rückgang um 5% bzw. 22.000 Einheiten im Vergleich zum Vorjahr. Dieses Gesamtergebnis spiegelt zwei gegenläufige Entwicklungen wider, und zwar einerseits eine erfreuliche Steigerung von 11% im grenzüberschreitenden Verkehr (der 65% des gesamten RoLa-Verkehrsaufkommens ausmacht), andererseits ein Rückgang von 25% der Menge im inländischen Verkehr (35% des RoLa-Verkehrsaufkommens).

Der Umfang des RoLa-Verkehrs betrug im vergangenen Jahr 14,8 Mio. Tonnen (-8% gegenüber 2010) und 4,2 Mrd. Tonnenkilometer (+3% gegenüber 2010). Das Lkw-Durchschnittsgewicht war mit 34-36 Tonnen relativ stabil,

wohingegen die per RoLa bestrittene (Eisenbahn-) Distanz auf den verschiedenen Verbindungen zum Teil stark voneinander abwich: Ein Lkw auf einer grenzüberschreitenden RoLa-Verbindung erreichte hier im Jahr 2011 eine Transportdistanz von knapp 400km, eine nationale RoLa-Strecke konnte hingegen durchaus nur 100km lang sein.

Beim RoLa-Konzept macht der Schienenabschnitt im Gegensatz zum unbegleiteten KV häufig nur einen kleinen Teil der Gesamtstrecke aus: So wird die sehr kurze RoLa-Strecke zwischen Wörgl und dem Brenner (96km) als rein österreichische Eisenbahnverbindung verbucht, obwohl sie eigentlich den kleineren Teil eines längeren Straßentransports (von bis zu 1.000km) von Deutschland nach Italien darstellt.



Geschäftsumfeld



Die Wirtschaftskrise wirkt sich motivierend auf die Regierungen aus, um die Verkehrsrahmenbedingungen zugunsten des Kombinierten Verkehrs Schiene Straße abzuändern. In anderen Fällen wird die Krise wiederum als Vorwand genutzt, um dringend benötigtes gesetzgeberisches Handeln auf die lange Bank zu schieben.

- + Regierungen planen - mit dem Ziel ihre Steuereinkommen zu erhöhen - eine kilometerabhängige elektronische Mauterhebung, die für mehr Wettbewerbsgleichheit mit dem Straßengüterverkehr sorgen und zugleich eine Vergleichbarkeit mit den Trassenpreisen gewährleisten würde. Ferner ist dies eine Voraussetzung für die Einführung von Zusatzgebühren für externe Kosten.
- + Immer mehr EU-Mitgliedstaaten kündigen ihre Pläne an, den Infrastrukturmanagement-Arm ihrer nationalen Eisenbahn-Holdinggesellschaften strukturell von den Personen- und Güterverkehrsbetreibern zu trennen.

Dieser Maßnahme liegt auch der Wunsch zugrunde, den Gütertransport der etablierten Eisenbahnunternehmen zu privatisieren.

- + Die in Verordnung 913/2010 vorgeschriebenen Leitungsorgane für die Güterverkehrskorridore werden eingerichtet und versprechen eine schnelle Umsetzung der Verordnung, was den grenzüberschreitenden Dienstleistungen im Eisenbahngüterverkehr zugutekommen wird.
- + Mehrere Projekte für die Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur mit positiven Auswirkungen für den Eisenbahngüterverkehr sind auf dem Weg und auch die überarbeiteten TEN-V-Leitlinien der EU scheinen den Geist des Verkehrsweißbuchs 2011 der Europäischen Kommission widerzuspiegeln, in dem vorgesehen ist, dass nachhaltige Verkehrsträger eine führende Rolle im Güterfernverkehr übernehmen.
- Die etablierten Eisenbahnunternehmen - Traktionsdienstleister - kommen den Forderungen der Nutzer des Eisenbahngütertransports nach Daten über die Qualität (Pünktlichkeit/Zuverlässigkeit, garantierte Durchschnittsgeschwindigkeit) weiterhin nicht nach. Eine solche Transparenz würde eine Überwachung der Leistung und einen Vergleich der Dienstleistungsanbieter ermöglichen.

- Das Lager, welches das Europäische Modulare System bzw. Mega-Trucks befürwortet, hat mit der Wirtschaftskrise ein neues Argument in dem „Wunsch des Straßengüterverkehrssektors, seine Produktivität zu erhöhen“ gefunden, welches die Tatsache zu überschatten wollen scheint, dass die modale Verlagerung in punkto Energieeffizienz, Sicherheit und Emissionen weit bessere Ergebnisse bringen könnte, und somit für die Gesamtproduktivität des Güterverkehrs.
- Ökologische und klimatische Argumente zugunsten von mehr Energieeffizienz und andere politische Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Güterverkehr werden unter Berufung auf die Wirtschaftskrise häufig beiseitegeschoben, wodurch sich so wesentliche Legislativarbeiten wie die Überarbeitung des Energiesteuersystems der EU oder die Festlegung von Normen für gewerblich genutzte Kraftfahrzeuge in Bezug auf CO₂-Emissionen und Energieeffizienz verzögern.

Die UIRR ist dennoch der Auffassung, dass die Verkehrspolitik der nachhaltigeren Gestaltung des Güterverkehrs insgesamt wohlwollend gegenüberstehen, wie es die Ziele für die modale Verlagerung des Verkehrsweißbuchs 2011 gezeigt haben. Die auf Erfahrung gestützte Argumentation der UIRR bei ihren regelmäßigen Kontakten mit Mitgliedern und Mitarbeitern des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission trägt zum positiven Ausgang von gesetzgeberischen und sonstigen politischen Initiativen bei, wenn man sie unter dem Gesichtspunkt der ökologischen und ökonomischen Nachhaltigkeit betrachtet, die der kombinierte Verkehr Schiene-Straße verkörpert.



Herausforderungen und Aussichten

Die **durchschnittliche Entfernung einer Sendung** im KV lag in 2011 bei 630km. 94% des Verkehrs im KV erfolgte über Entfernungen von 300km und mehr. Der unbegleitete Kombinierte Verkehr erzielte sogar größere Durchschnittsentfernungen (731km) (Länge des Schienenhauptlaufes). Der unbegleitete Kombinierte Verkehr ist besonders gut für die Beförderung von Einzelsendungen durch die Verwendung intermodaler Ladeeinheiten (ILU) geeignet.

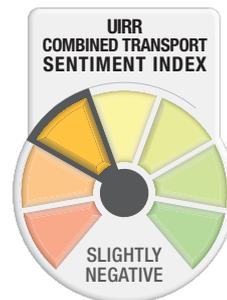


Experimente mit neuen KV-Techniken in Europa, wie dem US-amerikanischen Konzept Rail Runner und der Deutsche Cargo-Beamer für den Transport von Sattelanhängern, und Effizienzsteigerungen in der vorherrschenden unbegleiteten Technik durch die Einführung von palettenbreiten 45-Fuß-Ladeeinheiten sind nur zwei Beispiele für produktivitätsfördernde Innovationen im kombinierten Verkehr Schiene-Straße. Softwaresysteme - die keinem Verkehrsdiensten mehr weg zu denken sind - werden auf Grundlage von Fortschritten bei TAF TSI und technischen Neuerungen wie der optischen Zeichenerkennung (OCR) verbessert.

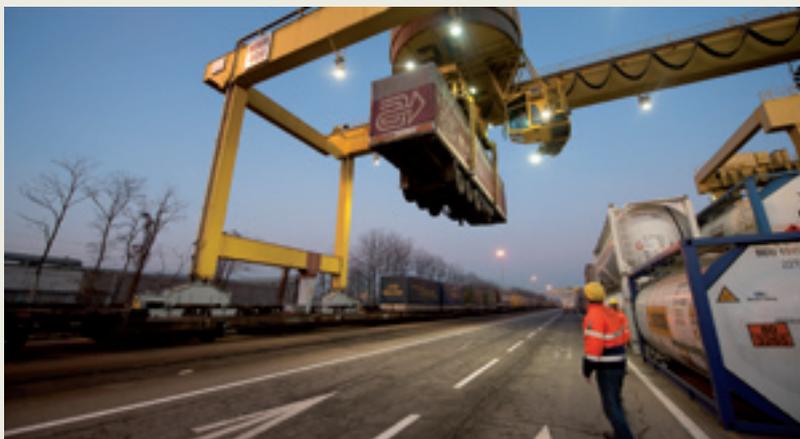
Die Qualitätsparameter der Eisenbahninfrastruktur (Lichttraum, höchstzulässige Zuglänge und Achslast, Signalgebungssystem, etc.) sowie die Qualität und Verfügbarkeit von Trassen für auf ihnen verkehrende Güterzüge sind grundlegende Faktoren für den Kombinierten Verkehr, seine Qualität und Produktivität. Neue Infrastrukturinvestitionen, Kapazitätserweiterungen und Streckenrenovierungen werden zwar stark begrüßt, jedoch verursachen die beachtlichen Einschränkungen während der Bauarbeiten zeitweise große Störungen.

Im Fall der Renovierung der Brennerstrecke (im westlichen Österreich) wird davon ausgegangen, dass die Auswirkungen der im Sommer 2012 geplanten Sperrung der Strecke so schwerwiegend

sein werden, dass sie in der Gesamtstatistik für die Leistungen des europäischen Kombinierten Verkehrs in 2012 erkennbar sein werden. Dies unterstreicht erneut die entscheidende Bedeutung, welche einzelnen Eisenbahnhauptmagistralen zukommt.



Der Kombinierte Verkehr Straße-Schiene für 2012 beurteilt die Aussichten dem UIRR KV Geschäftsindex zufolge als leicht negativ. Darin zeigt sich, wie ernsthaft die Herausforderungen sind, denen der Sektor 2012 gegenübersteht und die von der unsicheren Wirtschaftslage in Europa noch erschwert werden.



Die UIRR arbeitet hart daran Fortschritte zu erzielen, die allen Akteuren zugutekommen, die auf den Kombinierten Verkehr spezialisiert sind, wobei eine der Schlüsselgruppen die Betreiber von Umschlagterminals sind. Die Terminaldatenbank der UIRR, die UIRR-Datenbotschaft und die Kundendatenbank dienen heute in IT-Systemen für den KV überall in Europa.

Die von der UIRR angebotene Marco Polo-Initiative für gemeinsames Lernen wird nicht nur die Verbreitung der neuen Kodifizierung und Kennzeichnung von Ladeeinheiten nach EN13044 erleichtern und damit eine beachtliche Rationalisierung der Betriebsabläufe an Terminals ermöglichen, sondern auch beste Verfahren für die Ladungssicherung und Abwicklung von Gefahrgütern ermitteln, die zu weiteren Effizienzverbesserungen führen und zugleich Betriebsstörungen vermindern.

Neues von den Mitgliedern

ALPE ADRIA

Die im Jahr 2011 erzielte Verkehrssteigerung von 12% (tkm) war vor allem auf die Versorgung des Hinterlands des Hafens von Triest (unbegleitet) sowie die erfolgreiche RoLa nach Salzburg zurückzuführen.



ADRIA KOMBI

Der slowenische Operateur blickt auf ein äußerst erfolgreiches Jahr mit 39% Wachstum (tkm) zurück. Hierzu trug insbesondere der Verkehr ins Hinterland der Hafenstadt Koper bei, der unter anderem große Automobilkunden in der Slowakei versorgt. Die Entwicklung wurde mit Mitteln aus dem SEEIS-Projekt des Marco-Polo-Programms unterstützt.

erzielte Cemat einen Gesamtzuwachs von 3% in Tonnenkilometern in 2011.

COMBIBERIA

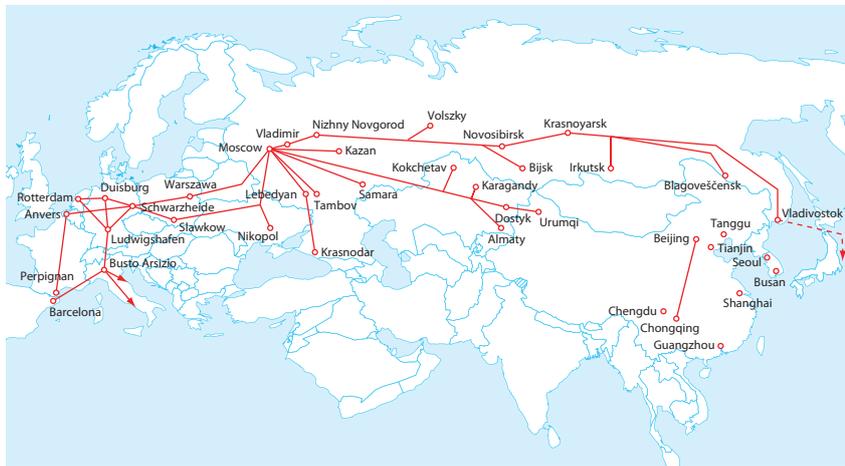
Das Unternehmen erzielte auf seinen Haupttrouten zwischen Spanien, Frankreich, Belgien und Deutschland eine ansehnliche Steigerung seiner Verkehrsleistung von 53%, allerdings ausgehend von einer stark reduzierten Ausgangsbasis im vergangenen Jahr.

HUNGAROKOMBI

Der exklusive RoLa-Betreiber erzielte eine Verkehrssteigerung von 4%, die durch Mittel aus dem Marco-Polo-Projekt Ro-Mo-Net unterstützt wurde.

HUPAC

Während das Jahr für Hupac mit einem zweistelligen Wachstum im ersten Halbjahr gut begonnen hatte, beschränkte sich der Zuwachs für das Gesamtjahr letztendlich auf 6,6% mehr abgefertigte Sendungen in 2010 und eine Verkehrssteigerung von 3% in Tonnenkilometern aufgrund von Infrastrukturproblemen und einer Verlangsamung der Konjunktur. 2011 wurde Hupac der erste UIRR-Operateur, der einen Direkt-Service zwischen Antwerpen und Chongqing (China) anbietet.



BOHEMIAKOMBI

Das in 2011 erreichte Wachstum von 51% (tkm) im Vergleich zum Vorjahr spiegelt einen starken Konjunkturrückgang in Deutschland wider, wichtigstes Zielland für die Beförderungen von Bohemiakombi, und das infolgedessen reduzierte Transportvolumen im zweiten Halbjahr.

IFB

Das in Antwerpen ansässige Unternehmen ergänzte den Ausbau seines firmeneigenen europaweiten Netzwerks, welches bereits eine 30%ige Steigerung in der Verkehrsleistung einbrachte.

CEMAT

Trotz des Konjunkturrückgangs und des starken Wettbewerbs auf dem italienischen Markt für kombinierten Verkehr

KOMBIVERKEHR

Das 5% starke Wachstum des größten europäischen KV-Operateurs war das Ergebnis einer starken Leistung im ersten Halbjahr und dem Konjunkturrückgang in Deutschland, Europas größter Volkswirtschaft, im zweiten Halbjahr von 2011.



NAVILAND CARGO

Dank des Einsatzes eigener Loks konnte Naviland Cargo, die sich auf die Bereitstellung von Hinterlandverbindungen von und zu Seehäfen konzentriert, 2011 eine Jahresverkehrssteigerung von 5% (in tkm) verzeichnen.

ÖKOMBI

Für Europas größten RoLa-Operateur war 2011 ein starkes Jahr bei den grenzüberschreitenden Verbindungen (+14%), das durch den aufgrund infrastrukturebedingter technischer Schwierigkeiten zurückgehenden Heimatmarkt überdeckt wurde, wodurch sich für 2011 eine Gesamtsteigerung von 1% (in tkm) ergibt.



POLZUG

Polzug eröffnete ein neues Terminal in Posen, das vierte unter seiner Leitung, welches als Knotenpunkt-Terminal für ein neues Pendelzugkonzept zwischen

Polen und den Seehäfen im Nordwesten Europas fungieren wird.

RALPIN

RAlpin feierte dieses Jahr sein zehnjähriges Bestehen seit seiner Gründung am 11. Juni 2011 und erhielt den Zuschlag für den öffentlichen Auftrag der Bereitstellung der schweizerischen RoLa-Dienste zwischen 2012 und 2018. Operative Schwierigkeiten, die durch Kapazitätseinschränkungen aufgrund von Infrastruktur-Instandhaltungsarbeiten verursacht wurden, ergaben für 2011 eine Verkehrssteigerung von nur 1%.

ROCOMBI

Nach einem schwachen Ergebnis in 2010 konnte Rocombi 2011 einen beträchtlichen Jahreszuwachs von 40% verzeichnen.



HUPAC



Peter HOWALD
Stv. Direktor

Zwar sollte die hohe Sicherheit des Eisenbahnverkehrs eine seiner wichtigsten Wettbewerbsfaktoren sein, doch spiegelt sich dies noch nicht in den Transportpreisen wider.

F: Wie ging es mit der Erholung nach der Krise bei Hupac voran? Beginnen Sie die Auswirkungen des Konjunkturrückgangs in der zweiten Jahreshälfte bereits zu spüren?

A: Das erste Halbjahr von 2011 war mit einer zweistelligen Steigerung sehr stark, aber im zweiten Halbjahr sank die Verkehrsleistung drastisch. Für das Gesamtjahr erzielt Hupac einen Zuwachs von 6.6% im Vergleich zu 2010.

F: Wie beeinträchtigen die (überfälligen) Schieneninstandhaltungsarbeiten das Geschäft von Hupac, das ein ganz Europa umspannendes Netzwerk besitzt, und wie sehen Sie die Beeinträchtigungen aufgrund dieser Bauarbeiten für 2012 und darüber hinaus?

A: In der Tat gab es auf bestimmten Strecken starke Beeinträchtigungen der Eisenbahnqualität aufgrund von Instandhaltungsarbeiten. Auf der anderen Seite müssen wir uns damit abfinden, dass wir ein wenig „leiden“ müssen, um in der Zukunft bessere Dienstleistungen anbieten zu können. Hupac steht den Instandhaltungsarbeiten daher grundsätzlich positiv gegenüber. Natürlich ist eine gute Planung und Koordinierung der Bauarbeiten unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Nutzer von wesentlicher Bedeutung, um die Unannehmlichkeiten so gering wie möglich zu halten und die Aufrechterhaltung von markt- und wettbewerbsfähigen Dienstleistungen zu gewährleisten.

F: Welche der laufenden europäischen Infrastrukturentwicklungen werden Hupac und dem kombinierten Verkehr am meisten zugutekommen und was steht der Entfaltung ihres vollen Potenzials im Wege?

A: Der Güterverkehrskorridor Rotterdam-Genua, auf dem die größte intermodale Verkehrsleistung in Europa abgewickelt wird, sollte so bald wie möglich fertiggestellt werden. Die Modernisierung der Infrastruktur muss sich nach den internationalen Leitlinien für den kombinierten Verkehr richten: 750 Meter Zuglänge, Profil P400, geringe Steigungen von höchstens 1%, sodass schwere Züge von 2000 Tonnen mit nur einer Lok fahren können. Der Gotthard-Basistunnel, der 2017 in Betrieb

gehen wird, bietet zwar bedeutende Möglichkeiten, aber während die Modernisierungsarbeiten auf den Zufahrtsstrecken im Norden gut vorangehen, gibt es im Süden weiterhin Probleme. Schließlich wäre auch ein harmonisiertes Sicherheits- und Signalgebungssystem wichtig, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu verbessern und bestehende wirtschaftliche Nachteile zu überwinden. Leider haben sich bisher nur wenige Mitgliedstaaten angemessen für die ERTMS-Einführung engagiert, welche die Kosten senken und zugleich Qualität und Netzkapazität vergrößern würde.

F: In welche Richtungen beabsichtigen Sie, Hupac in den kommenden Jahren zu entwickeln, welche Kapazitäten werden entscheidende Erfolgsfaktoren sein und mit welchen Mitteln sollte die Gesetzgebung die Entwicklung des kombinierten Verkehrs unterstützen?

A: Hupac möchte nachhaltig wachsen, mittels Investitionen in neue Betriebsmittel wie Rollmaterial, Terminals und IT-Systeme, aber auch durch die Erschließung neuer Märkte. Die wichtigste Herausforderung in den kommenden Jahren besteht darin, die aufgrund der zusätzlichen nationalen Sicherheitsanforderungen steigenden Waggonkosten zu bewältigen. Zwar sollte die hohe Sicherheit des Eisenbahnverkehrs eine seiner wichtigsten Wettbewerbsfaktoren sein, doch spiegelt sich dies noch nicht in den Transportpreisen wider. Sicherheit kostet Geld, daher muss das richtige Gleichgewicht gefunden werden, um zugleich auch wettbewerbsfähig zu bleiben. Die relative Sicherheit des Schienengüterverkehrs und der Straße sollte daher auf vergleichbare Niveaus gebracht werden.

Die Aufstellung von EU-weiten Wartungsanforderungen für Rollmaterial birgt ein großes Potenzial für Effizienzsteigerungen, da die unterschiedlichen nationalen Standards für unnötige Komplikationen sorgen. Hupac investiert derzeit in ein neues Konzept, wobei die Wartung zu unseren Güterwagen kommt, anstatt dass wir diese mit einem hohen Aufwand an Zeit und Geld in die Werkstätten überführen.



F: Wie ging es mit der Erholung nach der Krise bei Polzug voran? Beginnen Sie die Auswirkungen des Konjunkturrückgangs in der zweiten Jahreshälfte bereits zu spüren?

A: Eigentlich waren wir im ersten Halbjahr mit einer zweistelligen Wachstumszahl auf dem guten Weg und sahen dem zweiten Halbjahr recht positiv entgegen. Aber der Konjunkturrückgang hat Polzug hart getroffen. Am Ende standen wir so ziemlich mit den gleichen Zahlen da wie 2010. Da unser Kerngeschäft in Hinterlandtransporten zwischen den Knotenpunkthäfen der Nordsee und Polen liegt, litt Polzug unter sinkenden Seefrachtraten, da wichtige Kunden, wie Linienreedereien extrem preispfindlich wurden und ihre Geschäfte prinzipiell monatlich zwischen Straße, Schiene und Zubringern verlagerten, je nachdem, wer die günstigsten Spotpreise anbot.

F: Polen, ein Land, das im Geschäft von Polzug vorherrschend ist, ist in der Krise weit besser gefahren als andere Länder in Europa. Hat Ihr Unternehmen davon etwas gespürt?

A: Polen ist sehr stark in die innereuropäischen Produktionsstrukturen integriert, die hauptsächlich durch den Straßentransport miteinander verbunden sind. Das hat dazu geführt, dass die größte Lastwagenflotte in der EU heute in der Hand polnischer Unternehmen ist. In unserem Übersee-Container-Geschäft waren wir infolge der Tsunami-Katastrophe mit geringeren Volumina aus Japan konfrontiert, sowie mit einem Rückgang der Nachfrage nach Verbraucherelektronik in Europa, insbesondere nach Fernsehgeräten. Das veranlasste einige unserer wichtigsten Kunden dazu, ihre Produktion zu verringern und sogar ihre Produktionsanlagen in Polen zeitweilig zu schließen.

F: Wie entwickelt sich Polzug, welche Investitionen führen Sie derzeit durch und welche, als entscheidende Erfolgsfaktoren angesehene Kapazitäten plant Polzug auszubauen?

A: Polzug geht davon aus, dass 2012 ein besseres Jahr sein wird. Im September 2011 haben wir unser Produktionssystem auf ein Knotenpunkt-Konzept umgestellt. Der Hauptknotenpunkt dieses Konzepts

ist unser neues modernes Terminal in Posen. Seit Dezember betreiben wir Pendelzüge mit Mehrsystemlokomotiven zwischen Hamburg und Posen, ohne Halt an der Grenze, um die Lokomotive zu wechseln. Die Transitzeit zwischen Hamburg und Posen wurde so um 12 Stunden verkürzt. Die Eröffnung des Knotenpunkt-Terminals in Posen - das vierte unter Leitung von Polzug in Polen - war der dritte Schritt unseres Terminals-Entwicklungsplans nach der Modernisierung unserer Anlagen in Breslau in 2008 und der Eröffnung unseres Terminals in Dombrowa Gornicza in 2010. Der vierte Schritt kommt 2013 mit dem Bau eines neuen Terminals in Brwinow, in der Nähe von Warschau. Insgesamt ersetzt „Polzug veraltete Terminals durch moderne, um sich auf das erwartete Wachstum des intermodalen Markts in Polen vorzubereiten, da Terminals im KV als kritische Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit gelten.

F: Polzug ist genau wie andere KV-Operateure in seinem Geschäft stark auf Traktionsdienstleister angewiesen. Wie sehen Sie die Entwicklung der Qualität der Eisenbahndienstleistungen und welche Änderungen sind Ihrer Meinung nach nötig - insbesondere was die neuen Mitgliedstaaten betrifft?

A: Qualität ist ein entscheidender Faktor für eine erfolgreiche intermodale Beförderung. Unser neues Pendelzug-Konzept zwischen Hamburg und Posen beweist, dass zuverlässige und schnelle Transitzeiten möglich sind. Ein großer Teil des polnischen Schienennetzes ist noch immer veraltet und erlaubt nur langsame Transitzeiten. Bedeutende Abschnitte der Eisenbahnkorridore werden derzeit in Vorbereitung für die Europäische Fußballmeisterschaft modernisiert. Die zahlreichen Eisenbahnbaustellen - insbesondere im Süden Polens - bringen dabei unvorhergesehene Störungen mit sich. Insgesamt sieht Polzug die Agenda der polnischen Regierung für die Modernisierung des Eisenbahnnetzes positiv, denn jeder so ausgegebene Zloty wird letztendlich dazu beitragen, die unerträglich hohen Trassenpreise zu rechtfertigen, die zu den teuersten in Europa gehören.



Walter SCHULZE-FREYBERG
Generaldirektor

Polzug ersetzt veraltete Terminals durch moderne, um sich auf das erwartete Wachstum des intermodalen Markts in Polen vorzubereiten, da Terminals als kritische Faktoren der Wettbewerbsfähigkeit des KV gelten



Das UIRR-Jahr in Kürze

FÖRDERUNG DES KOMBINIERTEN VERKEHRS UND INTERESSENVERTRETUNG

Das UIRR-Verbindungsbüro im europäischen Viertel von Brüssel blickt auf 2011 als ein weiteres wirkungsvolles Jahr für die Förderung des kombinierten Verkehrs mit einigen Positionspapieren und aktiver Vertretung seiner Interessen zurück. Zahlreiche Positionspapiere und Pressemitteilungen wurden zu Themen herausgegeben wie dem **Verkehrsweißbuch**, der Eurovignette und der **Energiebesteuerung** (Internalisierung), der **Neufassung des ersten Eisenbahnpakets** und dem Handbuch für die Umsetzung der **EU-Verordnung über die Güterverkehrskorridore** (zur Verbesserung der Dienstleistungsqualität

Zu den Standardveröffentlichungen der UIRR gehören der **Jahresbericht** und das **Statistikheft**, wobei das letztere die einzige, von einem Wirtschaftsverband erstellte KV Datensammlung ist, die von Eurostat anerkannt wird, sowie ein **vierteljährlich erscheinender Newsletter**, welcher insbesondere den UIRR CT Sentiment Index enthält. Der Index hat die Erholung nach der Krise exakt widerspiegelt und ebenso den Rückgang der Verkehrsleistung, der in der zweiten Jahreshälfte 2011 eingesetzt hat.

Neben diesen für die Öffentlichkeit zugänglichen Mitteilungen nahmen die Mitarbeiter der UIRR an mehreren persönlichen Erfahrungsaustauschen - unter vier Augen oder in Gruppen - teil, führten Briefverkehr und sprachen auf Tagungen und Veranstaltungen, um die Interessen des kombinierten Verkehrs zu vertreten.

Die UIRR ist eine **registrierte interne Lobbyorganisation** und Wirtschaftsvereinigung beim Europäischen Parlament und der Kommission (Transparenzregisternummer: 49307536642-11) sowie anerkannter Vertreter der KV-Operateure bei der europäischen Eisenbahnagentur, CEN, EUROSTAT, dem Europäischen Rat, UNECE, OECD/ITF. Der Vertreter der UIRR, Dr. János Berényi, ist Vizepräsident des Verwaltungsrats der Europäischen Eisenbahnagentur.

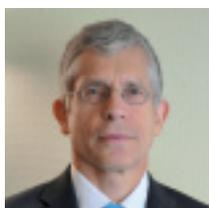
Die Wirksamkeit der Informationsarbeit der UIRR zeigt sich gut in dem dynamischen Besucherzuwachs auf der Website www.uirr.com, die in 2011 **20% mehr Besucher** als im Vorjahr verzeichnen konnte. Die beliebtesten Publikationen der UIRR waren die Broschüre zum ILU-Code, der Jahresbericht und das Statistikheft sowie die Broschüre über die KV-Kodifizierungsrichtlinien. Die 3 000 Downloads des Jahresberichts 2010 wurden nur von dem 2010 erschienenen Buch „40 Jahre kombinierter Verkehr“ übertroffen.

der Eisenbahnen), sowie Warnungen vor den Gefahren einer Einführung von **Mega-Trucks**. Daneben sind die **Kodifizierung** der Eisenbahnstrecken und Ladeeinheiten für den kombinierten Verkehr, sowie die **Abfertigung von gefährlichen Gütern** die beiden wichtigsten Themen, zu denen die UIRR überarbeitete Merkblätter herausgegeben hat.

Das feste Team der UIRR



Rudy COLLE



Martin BURKHARDT



Ákos ÉRSEK



Barbara BENTO



Eric FEYEN



Pekiye BIÇICI



VERBESSERUNG DER BEWÄHRTEN VERFAHREN UND UNTERSTÜTZUNG DES TAGESGESCHÄFTS

INTERUNIT - Die gemeinsame Austauschplattform der KV-Operateure der UIRR und der im Güterverkehr tätigen Eisenbahnunternehmen der UIC - hat 2011 aktiv an den technischen und betrieblichen Elementen des kombinierten Verkehrs gearbeitet.

- Die Technische Kommission überwachte die Revision der **TSI-Wagon**, um die Einbeziehung der KV-Besonderheiten sicherzustellen (Bremsysteme, Raddurchmesser, Art der Drehgestelle, etc.) sowie die umfassende Einführung des Konzepts der länderübergreifenden Zulassung für Güterwagen. Darüber hinaus überwachte die Kommission die Entwicklung des Eurozug-Projekts der UIC (**Prüfung von Komponenten für LL-Bremsen**), die laufende Überarbeitung der **UIC-Merkblätter mit Bezug auf den KV** (Güterwagen, ILU und Strecken) sowie die Arbeiten am Implementierungsprozess der jüngst verabschiedeten Norm EN 13044 (ILU-Code und neue gelbe Kodifizierungsschilder).

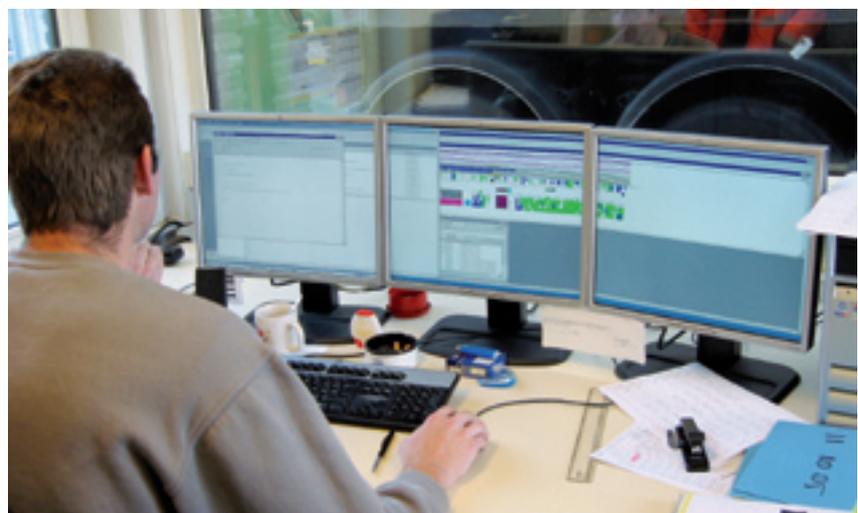
- Die Betriebskommission konzentrierte sich 2011 auf die Einleitung des **Projekts E-Railfreight** für den kombinierten Verkehr: Ziel ist die Schaffung eines völlig papierlosen KV mittels der Entwicklung eines gemeinsamen Frachtbrief-Austauschformats und seine Prüfung auf einigen Hauptstrecken in den Alpen. Ferner beschäftigte sich die Kommission mit dem Thema „**Qualität der Eisenbahndienstleistungen**“ (insbesondere die Datenerfassung) und den Auswirkungen des „**neuen Zollkodex**“ (insbesondere die Anforderungen in Verbindung mit der einzigen Bezugsnummer).

- Die Arbeitsgruppe „Gefahrgut“ beschäftigte sich mit der Analyse und Implementierung der zahlreichen Maßnahmen, die **infolge des Unfalls in Viareggio** getroffen wurden, und der **ADR/RID-Änderungsverordnung**, insbesondere für die Beförderung von kleineren Mengen von gefährlichen Gütern (wie z. B. alkoholische Getränke), Feuerwerk und Abfall. Das Gefahrgut-Merkblatt der UIRR wurde dementsprechend angepasst.

Unter der Koordinierung des Verbindungsbüros der UIRR kam 2011 die Version 5.0 der **UIRR-Datenbotschaft** (Standardaustauschformat zwischen UIRR-Gesellschaften) heraus und wird 2012 vollständig implementiert werden. Diese Version umfasst eine Reihe von Änderungen an allen Datensätzen und -tabellen, insbesondere durch die Festlegung neuer Feldkategorien und die klare Beschreibung des Inhalts der verschiedenen Datensätze.

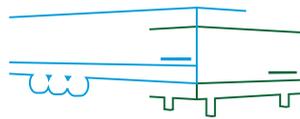
Zwei bedeutende, von der EU finanzierte Projekte, **BE-Logic** und **IMCOSEC**, an denen die UIRR als Partner beteiligt war, haben ihre Arbeit 2011 erfolgreich abgeschlossen. Das gleiche gilt für die Marco Polo-Projekte Seeis und Ro-Mo-Net, an deren Verwaltung sich die UIRR beteiligte, um die als Projektpartner fungierenden Mitgliedsunternehmen zu unterstützen.

Die UIRR wurde zur Teilnahme an mehreren neuen Konsortien eingeladen, die sich um neue EU-finanzierte Projekte (FP7) bewerben, und das Verbindungsbüro rief das **Marco Polo-Projekt für gemeinsame Lernaktion DESTINY** ins Leben, welches die KV-Abläufe wie die Kennzeichnung und Identifizierung von ILU, die Beförderung von gefährlichen Gütern und die Ladesicherung anhand der Zusammenstellung und Verbreitung von bewährten Verfahren der Branche und die Verbreitung der kürzlich angenommenen EU-Normen verbessern soll. Die UIRR wird ihre Aufgabe, den KV anhand solcher Projekte weiter zu verbessern, in den kommenden Jahren mit diesen Initiativen fortführen.





Verwalter des ILU-Codes



ILU-Code

identification of Intermodal Loading Units in Europe

Die Norm EN13044, die im Oktober 2010 vom Europäischen Komitee für Normung CEN mit großer Mehrheit angenommen wurde, benennt die UIRR als Verwalter des ILU-Codes für die Eigentümeridentifizierung europäischer intermodaler Ladeeinheiten.

Im Teil 1 der der Norm, die von Vertretern der Industrie aus allen Verkehrsbereichen erarbeitet wurde, ist eine Eigentümermarkierung vorgesehen, die technisch mit dem weltweit für Seecontainer verwendeten und seit Jahrzehnten bewährten BIC-Code kompatibel ist. Eigentümer von Ladeeinheiten reservieren bei der UIRR einen Eigentümerschlüssel bestehend aus vier Buchstaben. Sie markieren ihre Wechselbehälter und kranbaren Sattelaufleger mit diesem Schlüssel, gefolgt von sechs Ziffern mit denen sie ihre Ladeeinheiten nach eigenen Kriterien nummerieren können, gefolgt von einer Prüfziffer.

Die wichtigsten Vorteile sind:

- Alle am Verkehr Beteiligten können den Eigentümer identifizieren, denn das ILU-Code Register ist im Internet veröffentlicht.

- Zoll und Grenzpolizei benötigen für Sicherheit und Gefahrenabwehr eine eindeutige Identifizierung die eine schnellere Abfertigung der Ladeeinheiten in Häfen und an Grenzen ermöglichen (fast lanes).

- Einheitliche Struktur: die Software aller Transportbetriebe kann ohnehin den BIC-Code verarbeiten und damit auch den kompatiblen ILU-Code.

- Einsparung von Arbeitszeit: Die Prüfziffer entdeckt 95% aller Eingabefehler.

- Gut lesbarer Code ermöglicht maschinelle Schrifterkennung OCR.

- Trennung von Eigentümeridentifizierung (ILU-Code) und betrieblicher Markierung (Kodifizierung), die bei einem Eigentümerwechsel erhalten bleibt.

Die UIRR hat am 1. Juli 2011 begonnen ILU-Codes über die benutzerfreundliche Webseite www.ilu-code.eu zu vergeben. Alle Logistikunternehmen sollten sehen, dass sie rechtzeitig einen Code reservieren, um die von ihnen gewünschte Buchstabenkombination zu erhalten und mit der Markierung ihrer Ladeeinheiten zu beginnen. Denn nach einer dreijährigen Übergangszeit, **ab 1. Juli 2014 werden im Kombinierten Verkehr nur noch Ladeeinheiten mit ILU- oder BIC-Code akzeptiert.**



KODIFIZIERUNG

Kombinierter Verkehr überschreitet das normale Lademaß der Bahnen. Mit Hilfe eines Kodierungssystems von Strecken, Wagons und Ladeeinheiten ist es möglich jeden Zentimeter des vorhandenen Lichtraumprofils zu nutzen, das z.B. durch Tunnel eingeschränkt ist.

Teil 2 und 3 der Norm betrifft die betriebliche Markierung. Das gelbe Kodifizierungsschild enthält einen Kode in Abhängigkeit von der Höhe und Breite der Ladeeinheit, darüber hinaus Angaben, die der schnelleren Verladung auf Spezialwagons dienen und zeigt an, ob der Behälter eine Festigkeit aufweist, die ihn auch für höhere Geschwindigkeiten (120km/h oder mehr) geeignet machen.

Mitglieder der UIRR

BELGIEN	INTERFERRYBOATS (IFB) Houtdok 25A B - 2030 Antwerp	Tel: (+32) 3 270 27 00 Fax: (+32) 3 236 54 28 Email: info@interferryboats.be
DEUTSCHLAND	KOMBIVERKEHR Zum Laurenburger Hof 76 D - 60594 Frankfurt am Main	Tel: (+49) 69 79 50 50 Fax: (+49) 69 79 50 51 19 Email: info@kombiverkehr.de
FRANKREICH	NAVILAND CARGO 15/17 Allées de l'Europe F - 92588 Clichy Cedex	Tel: (+33) 1 41 05 33 00 Fax: (+33) 1 40 87 08 20 Email: contact@naviland-cargo.com
	NOVATRANS CAP WEST, 15-17, Allées de l'Europe - Bâtiment A FR - 92110 Clichy Cedex 92588	Tel: (+33) 1 40 87 97 00 Fax: (+33) 1 40 87 97 65 Email: info@novatrans.fr
ITALIEN	ALPE ADRIA Via S. Caterina da Siena, 1 I - 34122 Trieste	Tel: (+39) 040 63 92 33 Fax: (+39) 040 66 00 08 Email: alpeadria@alpeadria.com
	CEMAT Via Valtellina 5-7 I - 20159 Milano	Tel: (+39) 02 668 951 Fax: (+39) 02 668 00 755 Email: info@cemat.it
KROATIEN	CROKOMBI Heinzlova ulica 51 HR - 10000 Zagreb	Tel: (+385) 1 61 51 867 Fax: (+385) 1 61 51 869 Email: crokombi@crokombi.hr
NIEDERLANDE	HUPAC INTERMODAL NV Albert Plesmanweg 107C NL - 3088 GC Rotterdam	Tel: (+31) 10 495 25 22 Fax: (+31) 10 495 09 15 Email: info@hupac.nl
ÖSTERREICH	Ökombi GmbH Erdberger Lände 40-48 A - 1030 Wien	Tel: (+43) 1 331 56 0 Fax: (+43) 1 331 56 300 Email: 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 Email: 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 Email: combiberia.madrid@combiberia.com
UNGARN	HUNGAROKOMBI Váci út 92 H - 1133 Budapest	Tel: (+36) 1 224 05 50 Fax: (+36) 1 224 05 55 Email: 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 Email: info@rocombi.ro
SCHWEIZ	HUPAC Viale R. Manzoni 6 CH - 6830 Chiasso	Tel: (+41) 91 695 28 00 Fax: (+41) 91 695 28 01 Email: info@hupac.ch
	RALPIN Belchenstrasse 3 CH - 4601 Olten	Tel: (+41) 58 822 88 88 Fax: (+41) 58 822 88 80 Email: info@ralpin.com
SLOWENIEN	ADRIA KOMBI Tivolska 50 SI - 1000 Ljubljana	Tel: (+386) 1 23 45 280 Fax: (+386) 1 23 45 290 Email: 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 Email: info@bohemiakombi.cz



Ihre Partner im Kombinierten Verkehr

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