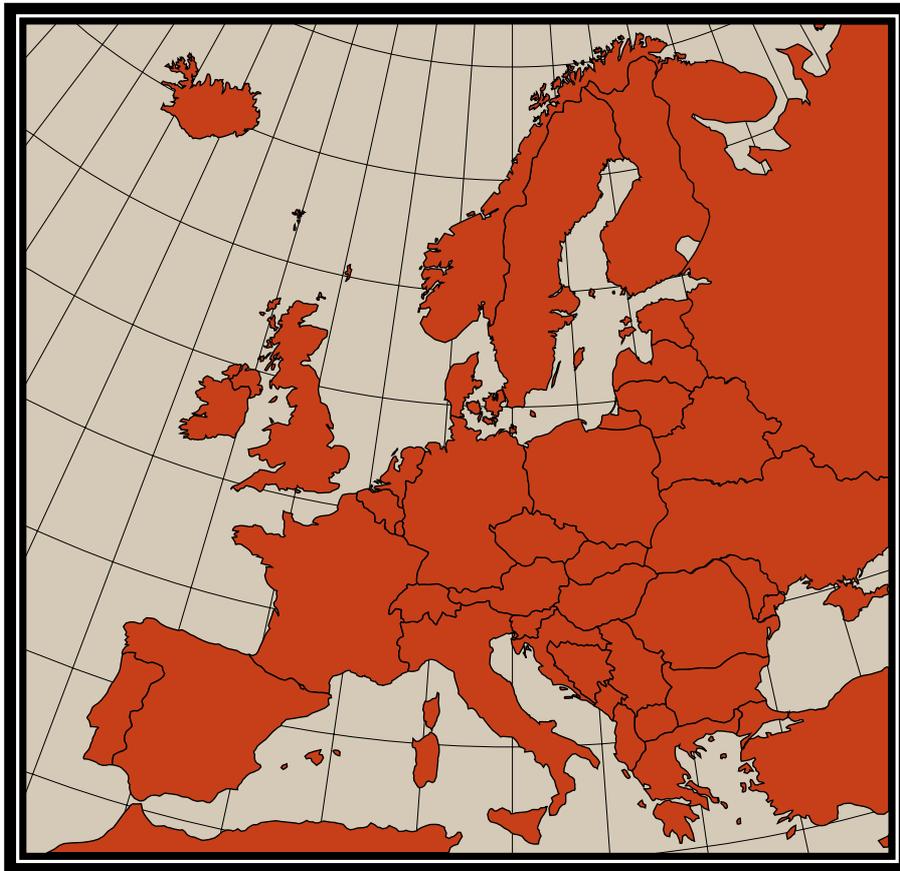


INTERNATIONALE VEREINIGUNG DER GESELLSCHAFTEN FÜR DEN
KOMBINIERTEN VERKEHR SCHIENE-STRASSE



UIRR Report

1997-98



IMPRESSUM

Verantwortlicher Herausgeber: UIRR, Brüssel
c/o Susanne Kuschel

Fotos: UIRR, Brüssel

Grafische Gestaltung: Tostaky, Brüssel

Gedruckt in Belgien

*Dieser Report
wurde auf Umweltpapier gedruckt.*





VORWORT

Das übergreifende Thema dieses UIRR Reportes lautet "Neue Horizonte". Wohin die Reise im Verkehr geht, darüber besteht weitgehende Einigkeit: Globalisierung der Wirtschaft, Öffnung der Märkte, Liberalisierung des Schienenverkehrs. Das Problem ist nur allzu oft die Trägheit der Unternehmen wie auch der Politik. Jede Umgestaltung ist schmerzlich. Aber je früher man eine notwendige Änderung einläutet, desto behutsamer kann der Übergang gestaltet werden - je länger man wartet, desto radikaler die Kur, der man sich unterziehen muß. Diese Aussagen gelten für alle Transportunternehmen und damit erst recht für so schwierig zu steuernde Mammutunternehmen, wie die traditionellen nationalen Eisenbahnen.

Die UIRR hat im September 1997 eine Stellungnahme zu den Freeways herausgebracht, in der sie auffordert, die angekündigte Schienenliberalisierung ernst zu nehmen und nicht nur traditionelle Verhaltensmuster unter neuen Parolen zu präsentieren. Alleine das hat schon einige Unruhe ausgelöst. Den KV-Operateuren geht es nicht darum, traditionelle Partnerschaften infrage zu stellen. Es geht ihnen ausschließlich um eine Produktivitätssteigerung der Schiene. Und diese, so der Grundgedanke der Liberalisierung, wird nur über mehr Wettbewerb einen entscheidenden Schritt vorankommen.

Die Tatsache, daß es noch keine einzige europäische Bahn wagt, sich im Wettbewerb auf dem Nachbarnetz zu begeben, ist ein untrügliches Zeichen dafür, daß diejenigen, die es am besten wissen müßten, nicht davon überzeugt sind, im jeweiligen Ausland nicht diskriminierend behandelt zu werden. Das gleiche gilt auf nationaler Ebene für die vielen, meist regionalen Hafenbahnen oder Werksbahnen großer Firmen, die sich bisher nicht in eigener Regie auf dem Netz trauen, von wenigen Ausnahmen abgesehen, obwohl sie meist technisch und organisatorisch dazu in der Lage wären. Erst die komplette organisatorische Trennung von Netz und Betrieb wird einen entscheidenden Schritt vorwärts einleiten.



WERNER KÜLPER

Präsident der UIRR

Auch die Trassenvergabe nur an lizenzierte Eisenbahnunternehmen behindert die Liberalisierung. Der Leitgedanke muß lauten: Wer das wirtschaftliche Risiko trägt, der muß auch ein Besitz- oder Verfügungsrecht für die Trasse bekommen. Wo KV-Operateure auf eigenes wirtschaftliches Risiko Züge aufbauen und entsprechendes Material bereitstellen, müssen diese selber das Verfügungsrecht über die Trassen haben. Nur dann sind sie in der Lage, ihr dienstleistendes Eisenbahnunternehmen frei wählen zu können.

Die Einführung der ersten Freeways hat noch nicht die gewünschten Resultate erzielt, da die heutigen Monopolbahnen die Freeway-Trassen über One-Stop-Shops nur unter sich verteilen. Solange einige neu entdeckte Trassen als "Freeway" geführt werden, während eine Vielzahl bestehender Trassen auf demselben Korridor unter dem alten Regime weiterlaufen, führt das zur Spaltung der Verkehre in zwei Klassen, mit der Gefahr, auf einzelnen im politischen Rampenlicht stehenden Trassen Erfolge nur vorzutäuschen. Unter "Freeway" muß verstanden werden, daß der "way" "free" ist, d.h. der gesamte Korridor diesem neuen Regime unterliegt.

Das Jahr 1997 hat auch gezeigt, daß die Entwicklung des Kombinierten Verkehrs nicht in erster Linie durch neue KV-Operateure vorangebracht wird, denn diese sehen sich mit den gleichen Rahmenbedingungen konfrontiert, wie die schon länger im Markt agierenden Operateure.

Die UIRR-Gesellschaften haben es wieder geschafft, trotz erheblicher Qualitätsmängel viele neue Verkehre auf die Schiene zu verlagern. Hätten die Bahnen die versprochenen Leistungen auch erbracht, wären größere Wachstumsraten möglich gewesen.

Hätte auch die Verkehrspolitik gehalten, was sie verspricht, wären die Wachstumsraten vermutlich sogar spektakulär gewesen. Während auf der einen Seite der Kombinierte Verkehr immer wieder proklamiert und mit Programmen und "Aktionen" gefördert wird, versucht z.B. die EU in den Transitverhandlungen die Schweiz zu einer weiteren Öffnung für den Straßenverkehr zu zwingen, ohne auf der anderen Seite bei der Internalisierung externer Kosten, dem Road-Pricing oder der Eisenbahnliberalisierung nennenswerte Fortschritte zu erzielen. Ebenso gibt es immer wieder Initiativen, die Fahrzeugmaße und -gewichte auf der Straße zu erhöhen, zum Teil sogar noch mit der falschen Begründung die Intermodalität zu verbessern! Gelingen solche Vorhaben, bedeutet das die Rückverlagerung von Kombinierten Verkehren auf die Straße!

Die UIRR bemüht sich, ihre Mitgliederbasis zu verbreitern, um einen größeren Einfluß auf die Verkehrspolitik nehmen zu können und um die technische und organisatorische Harmonisierung europaweit voranzubringen, mit dem Ziel, neue Märkte zu erschließen und die Nutzung des Kombinierten Verkehrs für die Kunden weiter zu vereinfachen.



“NEUE HORIZONTE” - DAS VORANSCHREITEN DER UIRR



RUDY COLLE

Generaldirektor UIRR, Brüssel

Um ihre Stärken im Kombinierten Güterverkehr zu vereinen, haben acht Operateure 1970 in München beschlossen, die Internationale Vereinigung der UIRR-Huckepackgesellschaften zu gründen. Das gewählte Konzept bestand in ihrer Entschlossenheit, die ständig zunehmenden Verkehrsströme zwischen den europäischen Staaten und Wirtschaftsregionen umweltverträglich und effizient zu gestalten, um auf diese Weise zu ihrem Zusammenwachsen beizutragen. Der Sitz der UIRR befand sich immer dort, wo ihr Sekretär amtierte: zuerst in Wien, danach in Frankfurt und schließlich 10 Jahre in Chiasso.

Die Kompetenz und das Engagement der KV-Operateure reichen nicht aus, um ihren Erfolg zu gewährleisten. Da sie in einer weitgehend durch politische Entscheidungen geprägten Umgebung arbeiten, spielen die Rahmenbedingungen eine ebenso entscheidende Rolle. Die UIRR hat dieser Erkenntnis frühzeitig Rechnung getragen, indem sie 1988 ein Verbindungsbüro in Brüssel, dem europäischen Gesetzgebungsort, eröffnet hat. Zehn Jahre Anwesenheit in dieser Hauptstadt Europas haben es der Vereinigung ermöglicht, einen großen Schritt vorwärts zu kommen. Dem UIRR-Büro ist es ebenfalls gelungen, sich zum erfolgreichen Ansprechpartner und Informanten für Kunden, Partner und die Öffentlichkeit zu entwickeln.

Um den steigenden Logistikanforderungen zukünftig noch umfassender entsprechen zu können, hat sich die UIRR im letztem Jahr als Dachverband europäischer Gesellschaften des Kombinierten Verkehrs für weitere Operateure geöffnet, die nicht mehrheitlich Straßenherkunft haben. Wichtige Kandidaten haben bereits ihr Interesse an einer Mitgliedschaft bekundet; hoffen wir, daß sie aufgenommen werden können, um sich in naher Zukunft den 18 Mitgliedern, die die UIRR z.Z. zählt, anzuschließen. An dieser Stelle sollte jedoch betont werden, daß es nicht die Quantität der in der UIRR vereinten Unternehmen ist, die das Gewicht der Argumente steigen läßt. Vielmehr

sind es Qualität, Geschlossenheit und Beständigkeit ihrer Arbeit, die das Gewicht der UIRR als kohärente, pragmatische und zuverlässige Interessenvertretung untermauern.

Vor dem Hintergrund der erforderlichen Liberalisierung des europäischen Verkehrsmarktes, insbesondere jedoch im Bereich der Eisenbahnen, müssen die in der UIRR vereinten Operateure berechtigt sein, ihre Stimme laut und deutlich zu erheben. Ihre Aktivität besteht hauptsächlich in der Verknüpfung der Systemvorteile der Verkehrsträger Schiene und Straße. Viele Kunden sind Anteilseigner, woraus sich eine vertrauensvolle Zusammenarbeit entwickelt hat, die zu einer kaum zu übertreffenden Marktnähe führt. Die gewollte Abgrenzung zum Verlademarkt bürgt für Sachlichkeit und damit für Verlässlichkeit u.a. für das transportierende Gewerbe. Durch diese enge Beziehung zu den verschiedenen davon direkt betroffenen Marktteilnehmern, haben sich die UIRR-Gesellschaften zu Know-how-Trägern entwickelt, deren Serviceleistungen und Neutralität vom Markt hoch respektiert werden.

Wie bei jedem Berufsverband, ist die wichtigste Aufgabe der UIRR, die Interessen ihrer Mitglieder wahrzunehmen. Wie schon erwähnt, reichen die Bemühungen für bessere Qualität der Serviceleistungen und höhere Produktivität nicht aus. Die Herstellung fairer Wettbewerbs-

bedingungen zwischen den Verkehrsträgern und Akteuren der kombinierten Transportkette und, solange die nicht gegeben sind, die Durchsetzung geeigneter Fördermaßnahmen, sind überlebenswichtige Aufgaben, die am besten durch eine starke, einheitliche und unabhängige Vertretung wahrgenommen werden können. Da die Öffentlichkeit dem Kombinierten Verkehr positiv gegenübersteht, kommt es entscheidend darauf an, die Umsetzung politischer Zielsetzungen einzufordern und konkrete Handlungsempfehlungen zu erarbeiten.

Die Aktivitäten der UIRR lassen sich in eine Anzahl Grundtypen gliedern, zwischen denen natürlich eine Wechselwirkung besteht:

- Allgemeine Förderung des Kombinierten Verkehrs (Positions-papiere, Lobby, Presseartikel);
- Kontakte und Gedankenaustausch mit den Europäischen Behörden (EU-Kommission und Parlament, CEMT, UNO-ECE);
- Arbeiten für die interne Koordinierung im Betriebs-, EDV-, technischen-, und kommerziellen Bereich;
- Kontaktpflege mit verschiedenen anderen am Kombinierten Verkehr beteiligten Akteuren (IRU, GEB, UIC, Bahnen und Operateure);
- “Service Center” (Forschungsarbeiten, Projektleitung, Kodeverwaltung u.s.w.).

Das UIRR-Büro Brüssel ist ständig darum bemüht, seine Aktivitäten zu intensivieren und zu erweitern. Der seit Januar 1997 unter der Adresse <http://www.uirr.com> erreichbare Internet-Server bietet aktuelle Information und erfreut sich großer Beliebtheit.

Darüber hinaus hat die UIRR im Sommer desselben Jahres neue Büroräume bezogen, die zentraler liegen und mehr Platz bieten. Nachdem es ebenfalls im letzten Jahr erstmals gelungen war,

für alle Mitgliedsgesellschaften eine konsolidierte Statistik bereits im Mai fertigzustellen, ist man jetzt einen Schritt weiter gegangen und bringt den UIRR Report im Frühjahr statt im Herbst heraus. Er erhält damit verstärkt den Charakter eines Jahresberichtes, und darüber hinaus schildert er bereits die ersten absehbaren Entwicklungen und Tendenzen für das laufende Jahr, die seine Aktualität noch weiter steigern.

Die UIRR geht entschlossen ihren Weg, was nur zum Nutzen für den Güterverkehrssektor sein kann.

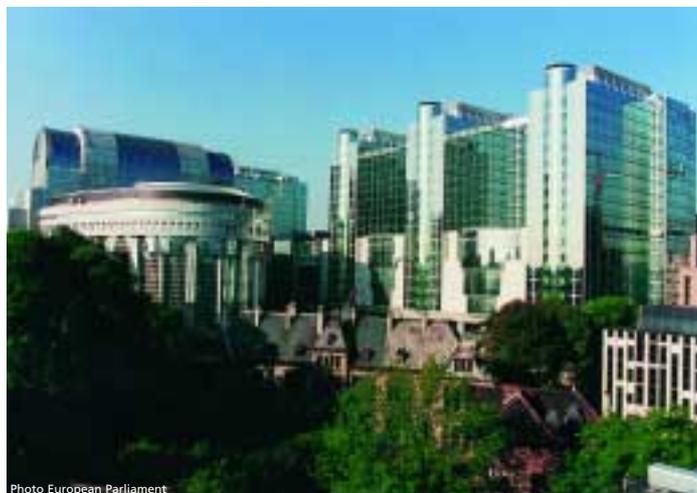


Photo European Parliament



“NEUE HORIZONTE” - ZIELVORGABE QUALITÄT



DR. WERNER MAYWALD

Sprecher der Geschäftsführung

Kombiverkehr, Frankfurt

Hohe Qualitätsstandards und das aktive Bestreben, dem kombinierten Verkehr durch marktgerechten Service für Europas Spediteure erhöhte Durchsetzungskraft zu verleihen - dies macht Stärke und Erfolg des UIRR-Verbundes aus. Allen Widrigkeiten des liberalisierten Verkehrsmarktes zum Trotz, verzeichnen Kombiverkehr und die UIRR-Partner steigendes Sendungsaufkommen. Noch größere Zuwachsraten wären möglich gewesen, wenn die europäischen Bahnen bedarfsgerechter im Hinblick auf die Anforderungen der Kombi-Operateure und ihrer Kunden produziert hätten.

Gleichwohl lassen sich Indizien für eine Trendwende erkennen. Nachdem im Zuge der Umwandlung vieler nationaler Bahngesellschaften in privatwirtschaftliche Unternehmen die Kundenbedürfnisse zeitweise in den Hintergrund traten, setzt eine Neuausrichtung an den erhöhten Qualitätsmaßstäben des Marktes ein. Eine intensiviertere Form der Kooperation mit den Kombi-Operateuren als Key-account-Kunden der Güterbahnen soll für mehr Marktnähe und Effizienz sorgen. So erhält beispielsweise Kombiverkehr die Chance, das im engen Kontakt mit den Spediteuren erworbene Know-how direkt in die Angebotsgestaltung der Deutschen Bahn AG (DB AG) einfließen zu lassen. Das bedeutet mehr Risiko, aber auch mehr Gestaltungsspielraum zum Nutzen der Kunden.

Das deutsche Kombinetz soll im Verlauf des Jahres 1998 grundlegend umstrukturiert werden, und zwar nach einem Anforderungsprofil, das Kombiverkehr auf Basis einer detaillierten Markterhebung bei den Spediteuren formuliert. Kombiverkehr gibt die für ein leistungsfähiges Netz benötigten Relationen vor, und die DB AG richtet ihre Produktionskapazitäten danach aus. Die damit eröffnete Möglichkeit, flexibler auf die Nachfrage zu reagieren, soll Schwankungen der Leistungsqualität verhindern, wie sie im bisherigen Produktionssystem besonders bei steigendem Aufkommen

zutage traten. Die Auslastung der bestellten Kapazitäten liegt in der Verantwortung von Kombiverkehr, analog zum Einkauf von Ganzzügen im internationalen Verkehr. Zudem zieht sich die DB AG aus der direkten Akquisition von Terminal-Terminal-Verkehren zurück und überläßt Kombiverkehr das Segment des speditionellen kombinierten Verkehrs zur Vermarktung.

Voraussetzung für eine erhöhte Auslastung der Kombizüge und eine Minimierung des wirtschaftlichen Risikos ist verbesserte Qualität. Auch hier beschreiten die Bahnen und Operateure im Bemühen um mehr Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit neue Wege. Auf den "Rennstrecken" über die Alpen werden Kombiverkehr und die an diesen Verkehren beteiligten UIRR-Partner mit den Bahnen für 1998 erstmals eine neue Form von Leistungsgarantien entwickeln, die auf wechselseitigen Verpflichtungen beruhen.

Kombiverkehr richtet die Aktivitäten darauf aus, die Wettbewerbsposition des kombinierten Verkehrs durch noch mehr Serviceangebote zu stärken. Dazu gehört es, Ladungspotential weiter zu bündeln, um durch Ganzzugverbindungen neue Zielgebiete, vor allem in Osteuropa, schneller zu erschließen.

Entscheidend ist aber auch der Ausbau des Gateway-Systems, bei dem nationale Zubringzüge den inter-europäischen Ganzzügen zusätzliche Sendungen zuführen, was die Kapazitäten auf beiden Teilstrecken besser auslastet. Qualitätsfördernd wird sich auch die Erweiterung des Terminalnetzes durch neue Umschlaganlagen auswirken - allein in Deutschland haben an sieben Standorten die Bauarbeiten begonnen. Die optimierte Organisation betrieblicher Abläufe, nicht zuletzt durch einen noch umfassenderen Einsatz elektronischer Datenverarbeitung, ergänzt diese Aktivitäten. So hat Kombiverkehr die on-line-Funktionen des EDV-Systems ALI BABA bis hin zur Rechnungslegung im on-line-Modus komplettiert. Vor allem wird das 1997 zusammen mit den UIRR-Partnern gestartete EDV-Projekt "CESAR" zur durchgehenden Informationsübermittlung im Alpen transit neue Impulse für den im Logistikmarkt so ausschlaggebenden EDV-Bereich bringen.

Die Öffnung neuer Horizonte für den kombinierten Verkehr versprach auch das Konzept der Güter-Freeways. Die anhaltende Monopolstellung vieler nationaler Bahnen und die erst theoretisch vollzogene Trennung zwischen Netz und Betrieb behindern jedoch seine rasche Umsetzung. Obwohl die größten Ladungsbringer im kombinierten Verkehr repräsentiert sind, kommen Kombiverkehr und die UIRR-Partner im freien Wettbewerb um die leistungsfähigsten Trassen noch nicht zum Zuge. Erst wenn sich die Bahnen zu mehr Kooperation bereit zeigen, statt ihre 'grandfather rights' zu reklamieren, ließe sich die Ursprungsidee transeuropäischer Netze realisieren. Die Forderung nach Priorität des kombinierten Verkehrs auf den Schienenwegen Europas muß jedoch bald eingelöst werden, denn nur so lassen sich die hohen Qualitätsanforderungen des Logistikmarktes erfüllen, ohne die das verkehrspolitisch gewollte, überproportionale Wachstum dieser Transportalternative kaum möglich ist. Kombiverkehr und die UIRR-Partner jedenfalls stehen bereit für neue Formen der Zusammenarbeit mit den Bahnen - ebenso wie die als Kommandisten und Kunden engagierten Spediteure.





“NEUE HORIZONTE” - AUF DEM WEG ZU EINER REELLEN PARTNERSCHAFT?



JACQUES DUMERC

Generaldirektor Novatrans, Paris

Das schnelle Wachstum des Kombinierten Verkehrs der letzten Jahre hat Grund zu großer Zufriedenheit gegeben: die politischen Entscheidungsträger haben den Erfolg der von ihnen initiierten Politik zur Förderung des KV festgestellt, die Bahnunternehmen haben mit Zufriedenheit diese zusätzlich eingebrachte, bedeutende Aktivität auf der Schiene verzeichnet, und die Operateure des Kombinierten Verkehrs sahen sich damit in ihrer Tätigkeit und durch das Ergebnis ihrer Anstrengungen bestätigt.

Sollte man nun, unter der Annahme, daß dieser Erfolg von Dauer ist, in Euphorie verfallen?

Es stimmt, daß die erwartete erhebliche Zunahme der Verkehrsnachfrage, die Bestrebung, diese Zunahme im Rahmen einer dauerhaften Entwicklungspolitik zu verankern, sowie die Tatsache, daß den Verantwortlichen der Straßentransportunternehmen der wirtschaftliche und soziale Mehrwert, den der Kombinierte Verkehr ihnen bietet, mehr und mehr bewußt wird, viele Elemente darstellen, die auf ein erhebliches Entwicklungspotential schließen lassen.

Die Verschlechterung der Dienstleistungsqualität der Bahnen ist jedoch ein deutliches Indiz dafür, das alle an der Kette des Kombinierten Verkehrs beteiligten Akteure mobilisieren sollte, insbesondere unter Berücksichtigung der Neupositionierung einer Anzahl von Akteuren als Konsequenz der Einführung der Eisenbahnrichtlinie 91/440 und der wesentlichen Änderung ihrer Rolle.

Die Nichteinhaltung der Ankunftszeiten der Züge verärgert in erster Linie die Transporteure und Verloader und wird, falls sich die Situation nicht schnellstens normalisiert, die Kunden dazu verleiten, den Kombinierten Verkehr

aufzugeben und zum durchgehenden Straßenverkehr zurückzukehren. Das Wachstumspotential würde dadurch direkt beeinflußt.

Dieser Leistungsverfall zeigt in zweiter Linie klar die Engpässe an, die beseitigt werden müssen, um eine gesunde und ausgeglichene Entwicklung zu ermöglichen:

- die Behörden und Infrastrukturbetreiber müssen Investitionen in Infrastruktur d.h. in Streckenausbau und Terminals vornehmen, um die Flüssigkeit der Verkehre und die Qualität der Dienstleistungen für die Kunden zu garantieren,
- die Bahnunternehmen müssen eine ausreichende Anzahl an Personal und Maschinen einplanen, Produktivität sichern und Arbeitsmethoden finden, um die Pünktlichkeit der Züge zu annehmbaren Preisen zu gewährleisten,
- die Operateure müssen in der Lage sein, erforderliche Investitionen in Waggons und Umschlaggeräte vorzunehmen, um den Anforderungen zu genügen.

Der letzte Punkt erfordert beachtliche finanzielle Hilfsmaßnahmen und kann nur verwirk-

licht werden, wenn sich das Wachstum als konstant erweist und die schweren Risiken nicht ihr finanzielles Gleichgewicht gefährden: ein Fahrrad bleibt nur im Gleichgewicht, wenn es vorwärts fährt ...

Dies ist der Grund, warum man auch die Aufmerksamkeit auf die Entwicklungen der Vertragsmodalitäten bei Einkäufen von Bahnleistungen lenken sollte. In sehr kurzer Zeit haben die Bahnunternehmen den Operateuren eine weitgehende Änderung ihrer Einkaufsbedingungen auferlegt: 1992 kauften die Operateure ihre Verkehre pro Ladeinheit (UTI) ein. Seit 1996 kaufen sie pauschal Züge ein, beispielsweise im Fall von Cortax auf Jahresbasis (Drehscheibensystem einiger UIRR-Gesellschaften mit Knotenpunkt Schaarbeek in Belgien).

Das finanzielle Risiko, die Züge auszulasten, ist daher vollständig auf die Operateure übergegangen. Diese Verlagerung ist von den Operateuren vollkommen akzeptiert worden und bestätigt, ihrer Meinung nach die Verantwortung, die sie bei der Organisation des Kombinierten Verkehrs übernehmen.

Bei dieser Reform haben die Bahnunternehmen nicht die erforderliche Gegenleistung erbracht: als ausschließliche Lieferanten der Zugtraktion im Kombinierten Verkehr müssen sie ihrerseits akzeptieren, eine Entschädigung in einer Höhe zu erbringen, die vergleichbar ist mit dem Risiko der Operateure, wenn die nicht ausreichende Qualität ihrer Leistung oder die Unterbrechung ihrer Aktivität, die Dienstleistung an die Kunden und somit auch

die Anziehungskraft des Kombinierten Verkehrs, die Organisation der Produktionsmittel und insbesondere den Waggonumlauf sowie die Terminalzeiten gefährdet und damit auch direkt die Auslastung der Züge beeinträchtigt. Nur durch ausgeglichene Verhältnisse kann sich ein gesundes Wachstum ergeben.





“NEUE HORIZONTE” - PIONIERGEIST GEFRAGT



STEFAN HOFER

Generaldirektor Ökomi, Wien

Die Mitgliedschaft in der EU und der steigende Warenverkehr zwischen Binnenmarkt und südosteuropäischen Ländern haben die Situation und Voraussetzungen des österreichischen Kombinierten Verkehrs in drei Jahren dramatisch verändert. Das politische und wirtschaftliche Umfeld sowohl in der EU als auch in den Drittstaaten, begünstigt derzeit eindeutig den Straßengüterverkehr. Pioniergeist und Finanzkraft sind für die neuen Märkte im Osten gefragt.

1991 wurden im Korridor Nordwest - Südosteuropa rund 15 Millionen Tonnen Güter im Fernverkehr befördert. Bis 2006 soll sich das Verkehrsaufkommen auf rund 30 Millionen Tonnen jährlich verdoppeln. Der Marktanteil der osteuropäischen Bahnen wird sich bis 2010 allerdings auf deutlich unter 50 Prozent reduzieren.

Denn die Prognosen sind nicht kombiverkehrsfreundlich; gleichzeitig haben die traditionellen, österreichischen Hilfestellungen für den Kombinierten Verkehr, wie Nutzlastausgleich, 38-t-Gesamtgewichtslimit, Genehmigungskontrollen, LKW-Fahrbeschränkungen und Straßenverkehrsabgabe durch die EU-Verkehrspolitik und das Schengener Abkommen ihre Wirkung weitgehend verloren. Das wirkt sich deutlich aus: Mit insgesamt 1,3 Prozent Aufkommenszuwachs stellte die Ökomi 1997 ihre Leistungsfähigkeit zwar erneut unter Beweis, muß jedoch die negativen Auswirkungen auf traditionelle Wachstumsträger akzeptieren.

Die Chance, daß die osteuropäischen Staaten eine kombifördernde Verkehrspolitik entwickeln, ist gering: Die EU-Kandidaten werden zukünftige Beitrittsverhandlungen kaum durch verkehrspolitische Restriktionen behindern, die nach einem Beitritt durch EU-

Liberalisierungen im Straßenverkehr egalisiert werden. Damit fehlen dem Kombinierten Verkehr Kompensationsmechanismen zur effizienten Positionierung.

Vor allem im Vorfeld der EU-Erweiterung ist die Ökomi deshalb strategisch, finanziell und technisch gefordert. Denn die Einsicht in die Notwendigkeit einer beschleunigten Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene bei Verkehrspolitik, potentiellen Partnern und Bahnen in Osteuropa ist derzeit noch zu schwach. So stehen den interessanten Perspektiven für den Kombinierten Verkehr nur schwer kalkulierbare Realitäten wie veraltete Technik, fehlende Infrastruktur, bürokratische Hürden, Sicherheitsrisiken und mangelnde Investitionsbereitschaft gegenüber. Flexibilität, kürzere Transportzeiten und benutzerfreundlicherer Service sind jedoch nur Ansätze für die langfristige Entwicklung des Kombinierten Verkehrs.

Auch wenn die Zukunft ein weit stärkeres strategisches Engagement in Osteuropa rechtfertigt, wird die Konzentration auf neue Märkte auch für erfahrene Anbieter wie Ökomi Pioniergeist zur Etablierung und Entwicklung die-

ser Verkehrstechnik erfordern, während die Preise im Straßengüterverkehr seit Jahren ungebremst drastisch sinken.

Dies und die Außerkraftsetzung von kombiverkehrsfreundlichen Steuerungsmechanismen lassen die Bahnen europaweit auf dem Verkehrsmarkt als Anbieter ins Hintertreffen geraten. Soll der Kombinierte Verkehr als marktadäquater Anbieter eine ernst zunehmende Alternative zur Straße darstellen können, ist die schonungslose Suche nach Kostenvorteilen im europäischen Güterverkehr eine längst überfällige, überlebensnotwendige Maßnahme.

Die Ökomi und ihre UIRR-Partnergesellschaften haben im alpenquerenden Verkehr bewiesen, wie flexibel und konsumentengerecht Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden kann, wenn wirtschaftliche, technische und politische Voraussetzungen stimmen: Heute werden rund 20% des Gesamtvolumens im Gütertransit über die Alpen per Kombiniertem Ladungsverkehr abgewickelt.

Nicht zuletzt wird eine erfolgreiche Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene auch in Osteuropa von der konzentrierten, raschen Umsetzung der Empfehlungen des EU-Weißbuchs "Eine Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahn in der Gemeinschaft" abhängen: Die Öffnung der Bahninfrastrukturen für neue Anbietergruppen, die Installierung von Güterfreeways, die Förderung der Anbindungen in Nicht-EU-Staaten und eine konsequente realistische Preispolitik sind das aktuelle, erforderliche

Instrumentarium, um große Transit-Volumina auch auf den zukünftigen Märkten von der Straße auf die Schiene zu bringen.





“NEUE HORIZONTE” - HUNGAROKOMBI GESTERN, HEUTE UND MORGEN



ISTVAN TOMCSANYI,

Generaldirektor Hungarokombi, Budapest

Schon seit geraumer Zeit ist Ungarn Vorreiter im mittel-osteuropäischen Raum und manchmal überraschend mutiger Einführer von Reformen. Obwohl der Weg der Reformen uneben und von vielen Rückschlägen überschattet war, ist es heute gelungen, vor der Aufnahme in die NATO, auch Beitrittsverhandlungen hinsichtlich einer EU-Mitgliedschaft zu führen. Es besteht eine reelle Chance, daß Ungarn innerhalb der nächsten Dekade, als vollberechtigtes EU-Mitglied zu dynamischen und innovativen Entwicklungen fähig sein wird.

Trotz der jüngsten Fortschritte besteht noch ein relativ großer Entwicklungsunterschied zwischen den Verkehrsbereichen Ungarns und der EU. Höhe und Struktur der Verkehrsnachfrage sowie die Verfügbarkeit von Investitionsmitteln spiegeln den niedrigeren wirtschaftlichen Entwicklungsstand wider; die Verkehrsteilung, die ursprünglich den Nichtstraßenverkehr deutlich begünstigte, verlagert sich entgegen der von der EU angestrebten Politik in Richtung Straßenverkehr; die Qualität des Verkehrsmittelbestands entspricht trotz Verbesserungen generell nicht den EU-Normen, insbesondere in bezug auf Sicherheit und Umweltverträglichkeit. Die noch bestehenden Zollprobleme, der Rechtsstatus der verschiedenen Verkehrsunternehmen, die derzeitige Kluft in den Sicherheitsanforderungen sowie die großen Unterschiede bei der Besteuerung des Straßenverkehrs und die oftmals dürftigen Verkehrsstatistiken sind Anzeichen dafür, daß der Transformationsprozeß noch nicht abgeschlossen ist.

Die Eisenbahnen (MÁV, GYSEV), die Straßentransporteure und die Spediteure haben 1990 Hungarokombi Kft. (GmbH) gegründet. Die neue ungarische Kombigesellschaft wurde 1991 Mitglied der UIRR. Dieser Beitritt, der durch die aktive Unterstützung der UIRR-Partner Ökombi und Kombiverkehr ermöglicht wurde, stellte für die Zukunft des Kombinierten Verkehrs in Ungarn eine außerordentliche Chance dar. Seit ihrem Bestehen, hat Hungarokombi einen

erheblichen Aufschwung erlebt. Die Zahl der Wechselbehälter lag 1997 bei fast 13.500 Sendungen, und der RoLa-Verkehr machte 43.000 Sendungen aus. Mit dieser Zunahme trat Hungarokombi in den Kreis der größten Auftraggeber der ungarischen Eisenbahnen ein. Im letzten Jahr hat eine bedeutende Veränderung stattgefunden. Hungarokombi hat eine GmbH & Co. KG gegründet, in die alle ihre Kunden eintreten können, die im Kombinierten Verkehr Schiene-Straße befördern möchten. Mit dem gewonnenen Kapital wird in die weitere Entwicklung des Kombinierten Verkehrs investiert. Diese geöffnete Form der Zusammenarbeit ist in unserem Land noch relativ unbekannt, und unsere Umorganisation gehört zu den ersten einer solchen Art.

Anhand unseres Beispiels möchte ich denjenigen Ländern empfehlen, in denen noch keine Kombigesellschaft gegründet worden ist und den Operateuren, die der UIRR noch nicht beigetreten sind, sich dem Bund so bald wie möglich anzuschließen.

Im Rahmen der Gesetzgebung ist in unserem Land einiges in Bewegung geraten. So wurden speziell viele nützliche Verordnungen erlassen, die den Kombinierten Verkehr fördern: Befreiung von bestimmten Güterbeförderungsge-

nehmigungen, Sonn- und Feiertagsfahrverbote, höhere Gewichte im Vor- und Nachlauf, Erleichterungen bei Zollabwicklungen und Steuerbegünstigungen für Frachtführer.

Im Interesse der Verbesserung der Bedingungen für den Beitritt in die EU, ist außerdem ein weiterer Ausbau des Netzes des ungarischen kombinierten Gütertransports und die vermehrte Anschaffung von Spezialfahrzeugen und -ausrüstungen erforderlich. Um die gesamte Kette intensiver nutzen zu können, gilt es vor allem das Terminalnetz zu modernisieren. Dabei werden mit Unterstützung der ungarischen Regierung die bestehenden Terminals z.B. in Sopron und Budapest-Józsefváros ausgebaut und neue Terminals wie in Szeged-Kiskundorozsma errichtet. Das aktuellste Projekt ist das Intermodal Zentrum (BILK) in Budapest, das in Form einer Public Private Partnership (PPP) finanziert wird. Außer ungarischen Ressourcen beteiligen sich auch die EU in Form des Phare-Programms und private Financiers.

Hungarokombi ist heute auf dem Internet vertreten (www.hungarokombi.hu). Hier kann man nicht nur Dienstleistungen unserer Gesellschaft, Fahrpläne und Preise erfahren, sondern auch Aufträge in Form von E-Mail (info@hungarokombi.hu) aufgeben. Die letzte Internet-Seite beschäftigt sich mit den Neuigkeiten und der Geschäftspolitik. Außerdem wird unsere Gesellschaft demnächst einen "Newsletter" herausgeben.

Für eine Gesamtstrategie des Kombinierten Verkehrs und den optimalen Ausbau des gesamteuropäischen Verkehrsnetzes ist es wichtig, daß die Netze der einzelnen Verkehrs-

träger nicht nur getrennt voneinander entwickelt und dann zusammengefügt werden, sondern daß von vorneherein die intermodale Verknüpfung in die strategischen Überlegungen einfließt. Erst dadurch kann ein echtes multimodales System aufgebaut werden, in dem sich die Verkehrsträger entsprechend ihrer Stärken und Schwächen ergänzen.



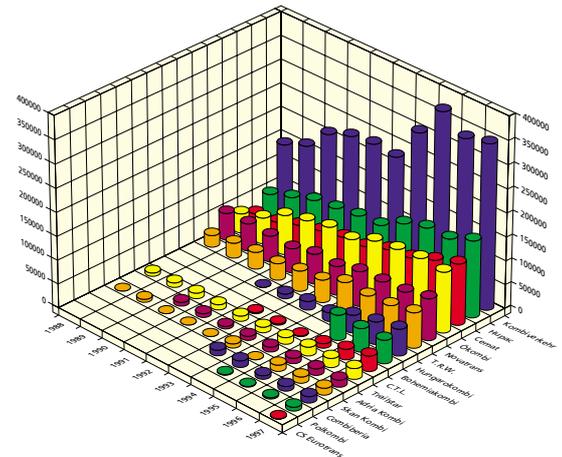


TRENDS

INTERNATIONALER VERKEHR

Der Erfolgskurs der vergangenen Jahre konnte weiter fortgesetzt werden. Das Volumen stieg um 8% auf 1,1 Mio. Sendungen (ca. 2,6 Mio. TEU). Besonders positiv sind die Resultate im Verkehr von und nach Großbritannien, den zentral-europäischen Ländern und im alpenquerenden Verkehr, der 82% der internationalen Verkehre ausmacht. Allein auf der Länderrelation Deutschland-Italien (inkl. italienische Grenze in Österreich und Schweiz) verlagern die UIRR-Gesellschaften die Kapazität von 900 Lkws pro Verkehrstag und Richtung auf die Schiene!

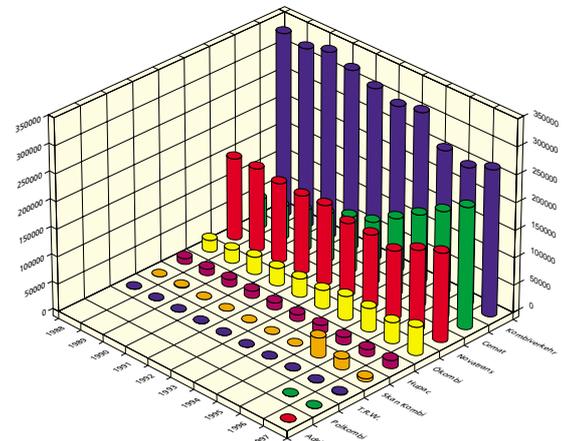
Gesellschaft *	Sendungen 1997 **	+/- in %
Kombiverkehr	347.158	3 %
Hupac	161.591	14 %
Cemat	128.901	14 %
Ökombi	127.645	-4 %
Novatrans	87.911	13 %
T.R.W.	74.586	14 %
Hungarokombi	56.355	20 %
Bohemiakombi	49.350	-7 %
C.T.L.	32.428	47 %
Trailstar	22.652	18 %
Adria Kombi	14.875	8 %
Skani Kombi	14.383	10 %
Combiberia	13.466	41 %
Polkombi	7.955	180 %
CS Eurotrans	410	-
Total	1.139.666	9 %



NATIONALER VERKEHR

Fast überall war auch hier wieder ein Zuwachs zu verzeichnen. Bei Ökombi verbirgt sich hinter dem Plus von 33% die neue RoLa Villach-Wels mit Transitverkehren die von der Türkei per Schiff nach Triest fahren und die in Italien wegen des niedrigen Lichtraumprofils und in Deutschland wegen der extrem hohen Preise der DB, die Strafe benutzen. Nationale Verkehre in Schweden sind drastisch zurückgegangen, da die Bahn mit Direktverkauf zu gleichen Preisen den KV-Operateuren die Grundlage entzieht. Die Verkaufs- und Organisationsleistungen werden, in wettbewerbsrechtlich bedenklicher Weise, zur Zeit von der Bahntochter Railkombi kostenlos erbracht.

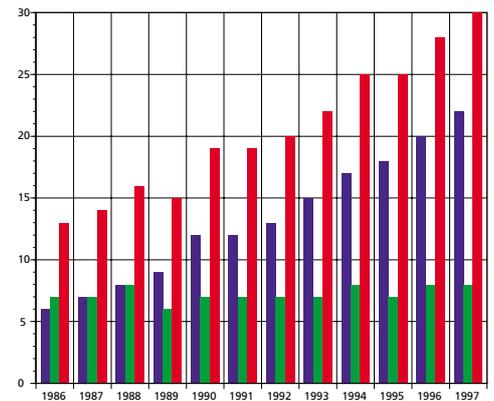
Gesellschaft *	Sendungen 1997 **	+/- in %
Kombiverkehr	266.640	7 %
Cemat	221.577	14 %
Novatrans	162.077	11 %
Ökombi	51.499	33 %
Hupac	14.803	14 %
Skani Kombi	5.711	-71 %
T.R.W.	1.417	48 %
Polkombi	342	86 %
Adria Kombi	212	-
Total	724.278	9 %



* Diese Statistik ordnet den Gesellschaften nur ihre Exportsendungen zu, um Doppelzählungen zu vermeiden.
** Eine Sendung in der Statistik entspricht der Beförderungskapazität eines Lastzuges auf der Straße (= +/- 2,3 TEU).

NATIONALER (NAT.) UND INTERNATIONALER (INT.) VERKEHR IN MRD. TKM.

Jahr	Int.	Nat.	Total
1988	8	8	16
1989	9	6	15
1990	12	7	19
1991	12	7	19
1992	13	7	20
1993	15	7	22
1994	17	8	25
1995	18	7	25
1996	20	8	28
1997	22	8	30



GESAMTVERKEHR

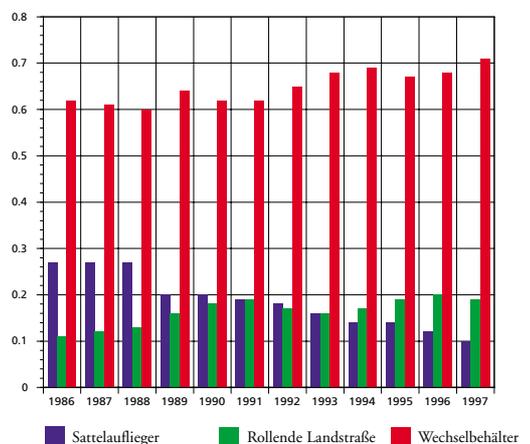
Bei den 30 Mrd. Tonnenkilometern dominieren die internationalen Verkehre mit 61%. Die Durchschnittsentfernungen liegen national um 640 km und international bei 780 km. Insgesamt verlagern die UIRR-Gesellschaften 7.500 Lkw-Fernfahrten pro Verkehrstag auf die Schiene. Weiterhin bemerkenswert ist das über Jahre hohe KV Wachstum in Italien.

TECHNIKEN

Der Anteil beförderter Wechselbehälter und Container nahm auch 1997 wieder überproportional zu und liegt jetzt bei 70% aller beförderten Sendungen. Während der langfristige Trend zum Wechselbehälter ungebrochen ist, hat sich der Anteil von Sattelauflegern in den letzten 10 Jahren von 27% auf 10% vermindert. Die Rollenden Landstraßen hielten ihre Position. Die zwei erfolgreichsten Verbindungen Dresden-Lovosice und Brenner-Manching bieten inzwischen alle zwei Stunden eine Abfahrt in jede Richtung.

ANTEIL DER KOMBITECHNIKEN AM GESAMTVERKEHR IN %

Jahr	Sattelaufleger	Rollende Landstraße	Wechselbehälter
1988	27%	13%	60%
1989	20%	16%	64%
1990	20%	18%	62%
1991	19%	19%	62%
1992	18%	17%	65%
1993	16%	16%	68%
1994	14%	17%	69%
1995	14%	19%	67%
1996	12%	20%	68%
1997	10%	19%	71%





BERICHTE DER GESELLSCHAFTEN

Adria Kombi, Ljubljana, konnte trotz erheblich verschärften Wettbewerbs wieder einen Zuwachs seines Verkehrsvolumens verzeichnen. Anstelle der seit 22 Jahren verkehrenden RoLa Ljubljana-München wurde eine neue zwischen Ljubljana-Salzburg eingesetzt. Im unbegleiteten Verkehr geht der Trend zu Ganzzug- und Shuttleverbindungen vom Hafen Koper aus. Das Terminal in Ljubljana als Gateway, bietet optimale Bedingungen, um die querlaufenden Verkehrsströme zu konzentrieren. Für 1998 sind neue internationale Verbindungen nach Polen, Rumänien, Bosnien-Herzegowina und Jugoslawien geplant.

Bohemiakombi, Prag. Die Konsequenzen der schwächeren Wirtschaftslage u.a. durch die Kronenabwertung und die Flutkatastrophe bedingt, haben sich durch Stagnation oder Rückgang des Aufkommens in einzelnen Relationen bemerkbar gemacht. Der unbegleitete Verkehr erzielte sogar eine Steigerung von 9%. Der Hauptträger des Verkehrs war die RoLa Dresden-Lovosice mit täglich 10 Zugpaaren. Dieser Verkehr wurde weiterhin im Auftrag des Sächsischen und in Abstimmung mit dem Tschechischen Verkehrsministerium abgewickelt.

Cemat, Mailand, hat ihr Sendungsaufkommen mit zweistelligen Prozentzahlen steigern können. Die größten Wachstumsraten gab es mit Deutschland und den Niederlanden. Das Osteuropageschäft entwickelt sich weiterhin kontinuierlich. Weiteren Aufschwung erwartet der italienische Kombioperator, wenn er sein "Frigosat"-Angebot auf die Relation nach Polen ausweitet sowie von dort via Brest und Weißrußland nach Moskau. Ein zusätzlicher Schub wird auch vom Terminal Verona-Quadrante erwartet, in dem neue Portalkräne in Betrieb genommen werden. Cemat ist an der TARES-Allianz beteiligt. Durch das Zusammenlegen der intermodalen Streckennetze und Terminals mit denen von

Hupac, ICF und den beiden US-Unternehmen Norfolk Southern und Container Port Group, sehen sich die Partner in der Lage, ein attraktives und komplettes Angebot für beide Kontinente zu garantieren.

Combiberia, Madrid, hat im Dezember eine Ausschreibung für den Betrieb des Terminals Vitoria, einem ihrer wichtigsten Knotenpunkte für nationale Verkehre und Verkehre nach Portugal gewonnen. Das Sendungsaufkommen der UIRR-Gesellschaften zur iberischen Halbinsel hat um 30% zugenommen. Dies hat zu Engpässen bei den Grenzübergängen Irun und Port Bou geführt. Dem Cortax-System (siehe Novatrans) ist zu verdanken, daß auf der Verbindung mit Italien viele Straßensendungen jetzt auf der Schiene befördert werden.

Combi Slovakia Eurotrans, Zilina, ist jüngstes Mitglied der UIRR. Die Gesellschaft wurde 1991 gegründet und ist seit 1993 der nationale KV-Operator in der Slowakei. Hauptbestandteile ihrer Arbeit sind: Beteiligung am Bau von KV-Terminals z.B. Cierna n/Tisou und Trenčianska Teplá, Vorbereitung eines effizienten KV-Netzes und Planung von marktfähigen KV-Verbindungen. Mit der Eröffnung des Tatan-Express I zwischen Bratislava und Rotterdam gemeinsam mit Trailstar, wurde der Grundstein für eine leistungsfähige Ost-Westverbindung gelegt. Nach schnell steigender Auslastung wurde der Tatan-Express Shuttle II eingeführt. Für 1998 ist die Öffnung der Verbindungen Koper-Bratislava nach Gleiwitz-Szczecin und Cierna n/Tisou geplant.

CTL, London, konnte mit einer Steigerung des Aufkommens um 50% seine Stellung als führender KV-Operator durch den Kanaltunnel bestätigen. Nach erfolgreicher Einarbeitung in den Tunnelmarkt, ist man inzwischen in der Lage

sehr günstige Serviceleistungen anzubieten. Das ehrgeizige Investitionsprogramm in für diesen Verkehr spezialisierte Multifret- und 60-Fuß Waggons wird ebenfalls fortgesetzt, um ein weiteres kontinuierliches Wachstum zu garantieren. CTL ist sich der immer wichtigeren Rolle der Informationstechnik bewußt und beteiligt sich gemeinsam mit den UIRR-Partnern Cemat und Novatrans aktiv an einem Projekt zur satelliten-gesteuerten Überwachung von Ladeeinheiten.

Hungarokombi, Budapest, hat ihren Verkehr wieder dynamisch gesteigert. Sehr erfreulich ist die positive Entwicklung im unbegleiteten Verkehr, besonders durch den Donau-Elbe Express Systemzug und den Slowenien/Kroatien-Verkehr. Die RoLa nimmt aber immer noch eine bestimmende Stellung ein. Neben den schon seit vielen Jahren gut gehenden RoLa's Sopron-Wels und Szeged-Wels, wurden die größten Zuwächse auf der Relation Szeged-Sežana (Slowenien) verbucht. Mit der Gründung einer GmbH & Co. KG ist es dem ungarischen Kombioperator gelungen, sich auf eine solidere finanzielle Basis zu stellen, mit der er für seine Kunden weitere Investitionen zur Entwicklung des KV tätigen kann.

Hupac, Chiasso, hat im Jubiläumsjahr (30jähriges Bestehen) wieder mächtig zulegen. Insgesamt konnte ein zweistelliges Plus verzeichnet werden. Durch Konzentration und bessere Planung der Shuttle-Züge wurde die Betriebseffizienz gesteigert. Neben dem unbegleiteten KV, der nach wie vor das wichtigste Marktsegment ist, konnten auch im RoLa-Verkehr deutliche Leistungssteigerungen u.a. durch die Erhöhung des Profils von 3,60 auf 3,80 m auf den Strecken Freiburg-Mailand und Singen-Mailand erzielt werden. Für 1998 ist der weitere Ausbau des Streckennetzes, ein noch besserer und verstärkter Kundenkontakt, sowie die Anschaffung neuen Rollmaterials vorgesehen.





BERICHTE DER GESELLSCHAFTEN

Kombiverkehr, Frankfurt, verbuchte im unbegleiteten Verkehr national sowie international ein steigendes Sendungsaufkommen. Der gezielte Ausbau des Ganzzugnetzes bestimmte die Weiterentwicklung der Angebote. Vor allem in Richtung Osteuropa konnte die Anzahl der wöchentlichen Abfahrten erhöht werden, z.B. bei den Ganzzügen nach Polen und Rumänien. Im Alpen transit machte sich die Kompletierung des Shuttleangebotes ab den norddeutschen Terminals positiv bemerkbar. Erfolgreich pendeln zwei Zuggarnituren mit neuartigen Taschenwaggons für volumenoptimierte Sattelanhänger und Containertragwagen zwischen Köln und Verona. Im EDV-Bereich bietet Kombiverkehr erstmals eine lückenlose elektronische Datenübermittlung von der Buchung bis zur Rechnungslegung. Die Anzahl der Kunden, die sich on line an ALI BABA angeschlossen haben, ist seit Markteinführung kontinuierlich gestiegen.

Novatrans, Paris, konnte im 30igsten Jahr ihres Bestehens hervorragende Resultate verzeichnen. Die erzielten Gewinne, werden in Form von Waggons, Umschlaggeräten, Terminalverbesserungen siehe Noisy-le-Sec und Avignon und verbesserten Serviceleistungen u.a. durch erhöhte Zugfrequenzen im nationalen Verkehr in die Gesellschaft reinvestiert und garantieren damit einen besseren Kundenservice. In Zusammenarbeit mit CTL und Combiberia wurde eine neue Direktverbindung zwischen Großbritannien und Spanien eingerichtet. Das Cortax-System, an dem Novatrans gemeinsam mit TRW und Cemac beteiligt ist und das Züge zwischen Frankreich, Belgien und Italien miteinander verbindet, wurde durch einen zusätzlichen Knotenpunkt in Ambérieu bis nach Spanien erweitert. Im Bereich der EDV paßt Novatrans sein System an das seiner Partner Cemac, Hupac und Trailstar an.

Ökombi, Wien, konnte trotz der dem Straßenverkehr in erster Linie zugute kommenden Libe-

ralisierung in Verbindung mit den Auswirkungen des österreichischen EU-Beitritts, seine Position festigen. Die RoLa-Verbindungen in Richtung Ungarn sind weiterhin eine attraktive Transportalternative, dagegen geriet die Brenner-RoLa aufgrund sich ändernder Rahmenbedingungen immer mehr unter Druck. Eine Verbesserung des RoLa-Angebots insbesondere im alpenquerenden Verkehr ist geplant. Die Entwicklung im unbegleiteten Verkehr stand im Zeichen neuer Kooperationsformen. Beim Aufbau der neuen Verbindung von Wels nach Rotterdam, konnten erstmals alle maßgeblichen Operateure einbezogen werden. Über die Gateways Wels und Wien wurden die wichtigsten Terminals in Österreich sowie im benachbarten Ausland an das bestehende Ganzzugnetz angebunden. Das Konzept "Gateway Osteuropa" soll 1998 weiter ausgebaut werden.

Polkombi, Warschau. Nachdem die Möglichkeiten und Vorzüge des KV in Polen durch aktive Marketing und PR-Maßnahmen zunehmend bekannt gemacht wurden, kann sich die polnische UIRR-Gesellschaft erneut sehr positiver Wachstumsraten erfreuen. Auch das Verkehrsministerium ist bestrebt, die politischen Rahmenbedingungen zur Förderung dieser umweltfreundlichen Transportart günstig zu gestalten. Mehr Terminals werden für den Umschlag von Wechselbehältern und Sattelauflegern umgerüstet und Polkombi ist jetzt sogar dabei, sein eigenes Terminal in der Nähe von Poznan fertigzustellen. In verschiedenen Teilen des Landes wurden Verkaufsagenturen eingerichtet. Neue Serviceleistungen werden insbesondere nach Tschechien und der Slowakei in enger Zusammenarbeit mit den dortigen UIRR-Partnern angeboten.

Skankombi, hat in vieler Hinsicht ein spannendes Jahr gehabt. Obwohl die Erwartungen zur Inbetriebnahme der festen Querung des Großen Belts nur teilweise erfüllt wurden, zeichnet sich jetzt

trotzdem ein positives Bild für den internationalen Güterverkehr in Skandinavien ab. Wenn im Jahre 2000 die Öresundverbindung eingeweiht wird, sind die skandinavischen Länder fest miteinander verbunden, und es besteht dann die Möglichkeit, Güter durchgehend von Narvik im Norden Norwegens über Kiruna in Schweden bis nach Südtalien zu befördern. Zur erfolgreichen Entwicklung des KV's in den Randgebieten, müssen die Verkehrsträger Schiene und Straße hinsichtlich einer homogenen und neutralen Infrastruktur für ganz Europa gleichrangig behandelt werden.

Trailstar, Rotterdam, hat ihr Sendungsaufkommen um 18% steigern können, wobei der Italienerverkehr dank der Eröffnung des neuen Terminals in Born den größten Zuwachs erzielte. Auf Grund einer engeren Zusammenarbeit mit ICF laufen die Shuttleverbindungen nach Österreich und Ungarn nicht mehr über das süddeutsche Donauwörth, sondern über das von ICF als Osteuropadreh-scheibe genutzte österreichische Wels. Trailstar plant die Einführung weiterer Verbindungen nach Süd-, Mittel- und Osteuropa. Die Preisschere zwischen Straße und Schiene öffnet sich immer weiter; zwischen Rotterdam und Italien z.B. sind die Lkw-Preise seit 1994 um 20% gesunken, die Bahntarife dagegen um 14% gestiegen. Die Einführung von "Goal", dem Informatikprogramm der Cemac und Hupac ist inzwischen abgeschlossen.

T.R.W., Brüssel, konnte das Volumen mit 14% und den Umsatz mit 20% steigern. Dieses Resultat war jedoch nicht ausreichend, um die negativen Qualitätsleistungen der Bahnen auf den traditionellen Märkten aufzufangen. Das IRIS-System (Intermodal Rail Information System) und der Ausbau der Terminals konnten weiterhin erfolgreich vorangetrieben werden. Die Verkehre nach Spanien haben bestätigt, daß noch ein großes Potential brach liegt. Nach Italien gibt es über Deutschland und der Schweiz täglich neue zusätzliche Direktzüge.





UIRR
Internationale Vereinigung der
Gesellschaften für den Kombinierten
Verkehr Schiene-Strasse

UIRR
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



SLOWENIEN

ADRIA KOMBI
Tivolska 50
SLO - 1000 Ljubljana

Tel: (+ 386) 61 / 131.01.57
Fax: (+ 386) 61 / 131.01.54
E-Mail: infor@adriakombi.si



TSCHECHISCHE REPUBLIK

BOHEMIAKOMBI
Opletalova 6
CZ - 113 76 Praha 1

Tel: (+ 420) 2 / 24.24.15.76
Fax: (+ 420) 2 / 24.24.15.80



ITALIEN

CEMAT
Via Valtellina 5-7
I - 20159 Milano

Tel: (+ 39) 2 / 66.89.51
Fax: (+ 39) 2 / 668.00.755
E-Mail: 106554,1463 (Compuserve)



SPANIEN

COMBIBERIA
c/ Rafael Herrera, 11; 3º, Pta 308
E - 28036 Madrid

Tel: (+34) 91 / 314.98.99
Fax: (+34) 91 / 314.93.47



SLOVAKEI

COMBI SLOVAKIA EUROTRANS
Kuzmányho 22, P.O. Box B-2
SK - 010 92 Žilina

Tel: (+ 421) 89 / 622.447
Fax: (+ 421) 89 / 625.628
E-Mail: cseurotrans@za.sknet.sk



GROßBRITANNIEN

C.T.L.
179/180 Piccadilly
UK - London W1V 9DB

Tel: (+ 44) 171 / 355.46.56
Fax: (+ 44) 171 / 629.57.14
E-Mail: info@ctlct.com



UNGARN

HUNGAROKOMBI
Szilagy Dezso tér 1
H - 1011 Budapest

Tel: (+36) 1 / 224.05.50
Fax: (+36) 1 / 224.05.55
E-Mail: info@hungarokombi.hu



SCHWEIZ

HUPAC
Viale R. Manzoni 6
CH - 6830 Chiasso

Tel: (+ 41) 91 / 695.29.00
Fax: (+ 41) 91 / 683.26.61
E-Mail: info@hupac.ch



DEUTSCHLAND

KOMBIVERKEHR
Postfach 93 01 05
D - 60456 Frankfurt/Main

Tel: (+ 49) 69 / 79.50.50
Fax: (+ 49) 69 / 79.50.51.19
E-Mail: kombiverkehr@kombiverkehr.f.eunet.de



FRANKREICH

NOVATRANS
21, Rue du Rocher
F - 75008 Paris

Tel: (+ 33) 1 / 53.42.54.54
Fax: (+ 33) 1 / 43.87.24.98
E-Mail: info@novatrans.fr



ÖSTERREICH

ÖKOMBI
Taborsstraße 95
A - 1200 Wien

Tel: (+ 43) 1 / 331.560
Fax: (+ 43) 1 / 331.56.300



POLEN

POLKOMBI
ul. Targowa 74
PL - 03-734 Warszawa

Tel: (+ 48) 22 / 619.79.14
Fax: (+ 48) 22 / 619.00.00
E-Mail: polkombi@it.com.pol



PORTUGAL

PORTIF
Avenue Sidonio Pais, 4-4º - P.3
P - 1000 Lisboa

Tel: (+ 351) 1 / 52.35.77
Fax: (+ 351) 1 / 315.36.13



SKANDINAVIEN

SKAN KOMBI
Thorsvej 8
DK - 6330 Padborg

Tel: (+ 45) 74.67.41.81
Fax: (+ 45) 74.67.08.98



NIEDERLANDE

TRAILSTAR
Albert Plesmanweg, 151
NL - 3088 GC Rotterdam

Tel: (+ 31) 10 / 495.25.22
Fax: (+ 31) 10 / 428.05.98
E-Mail: trailstar@highway.nl



BELGIEN

T.R.W.
Avenue du Port, 100 / bte 1
B - 1000 Bruxelles

Tel: (+ 32) 2 / 421.12.11
Fax: (+ 32) 2 / 425.59.59
E-Mail: trw@trw.be