Jahresbericht

2009

Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße

Inhaltsverzeichnis

Vorwort des Präsidenten....3
Hauptzahlen des Jahres....4
Ansicht des Generaldirektors....5
Der unbegleitete Kombinierte Verkehr
Das unbegleitete Angebot....6
Leistungen 2009....7
Der begleitete Kombinierte Verkehr
Das begleitete Angebot....8
Leistungen 2009....9
Umfeld der Unternehmen....10
Herausforderungen und Aussichten....11
Neues von den Mitgliedern....12
Interview der Mitglieder
Cemat....14
Kombiverkehr....15
Rocombi....16
RAlpin....17
Das Jahr der UIRR in kurz....18
Die Mitglieder der UIRR....19

IMPRESSUM

Verantwortlicher Herausgeber: UIRR s.c.r.l., Brüssel, c/o Àkos Èrsek
Fotos: UIRR s.c.r.l. und Mitgliedsgesellschaften
Grafische Gestaltung: Tostaky s.a., Brüssel

In Belgien auf chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt.

Die vollständige 2009 Statistik der UIRR Operateure kann unter www.uirr.com heruntergeladen werden.

Vorwort des Präsidenten

RUDY COLLE
GESCHÄFTSFÜHRENDER
PRÄSIDENT

2009 war ein besonders schwieriges Jahr für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße, da die Finanz- und Wirtschaftskrise das ansonsten robuste Wachstum, das der Sektor in den letzten zehn Jahren erlebt hat, unterbrochen hat. Nach derzeitigen Schätzungen haben die krisenbedingten Einbußen die Fortschritte der UIRR-Mitglieder von rund drei Jahren zunichte gemacht, was einen vergleichbaren Rückschlag für das gesamte Anliegen eines Wandels zur Nachhaltigkeit des europäischen Güterverkehrs bedeutet.

Die UIRR bleibt zuversichtlich, dass der Kombinierte Verkehr eine strahlende Zukunft haben wird. Allerdings wird ein koordiniertes Handeln von Politikern, Eisenbahninfrastrukturbetreibern und Traktionsdienstleistern erforderlich sein, um die unermüdlichen Anstrengungen der KV-Operateure zu unterstützen, damit dieses Wachstum wiederkommt und eine Rückkehr zu der erfolgreichen Einbindung des Verkehrsträgers Eisenbahn in die Versorgungsketten des Güterfernverkehrs durch den Kombinierten Verkehr möglich wird.

Von den Schieneninfrastrukturbetreibern werden grundlegende Anstrengungen erwartet, um die Zuverlässigkeit ihrer Dienstleistungen zu verbessern; die Traktionsdienstleister sollten ihr Augenmerk auf Produktivitätsergebnisse und Kundenfreundlichkeit legen und die Politiker ihre schönen Worte über eine Verringerung der negativen Auswirkungen des Verkehrs (und in erster Linie des Straßenverkehrs) auf den Klimawandel in konkrete politische Maßnahmen umsetzen. Für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und dem öffentlichen Straßennetz sollte europaweit ein vergleichbares Gebührensystem gelten. Eine vollständige Internalisierung der externen Kosten von Verkehr muss erreicht werden und der nicht rückgängig zu machende Schaden, den die Einführung von Gigalinern auf den europäischen Straßen verursachen würde, muss anerkannt werden.

Wir halten es für unerlässlich, dass die Liberalisierung des Eisenbahnsektors mittels einer progressiven Einführung des bestehenden Europarechts in allen Mitgliedsstaaten weiter verfolgt wird, wobei die zugleich notwendige Schaffung einer nachhaltigen finanziellen Architektur für (staatliche) Eisenbahninfrastrukturbetreiber nicht vergessen werden darf. Die Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber von den Eisenbahnverkehrsunternehmen ist eine weitere wichtige Voraussetzung für einen stärkeren und fairen Wettbewerb, die einzige Kraft, die die so dringend benötigten Verbesserungen bei Leistung und Qualität bewirken kann.

Die UIRR war 2009 erneut in allen Bereichen tätig und übte ihren Einfluss aus, um die obigen Anliegen voranbringen zu können. Sei es als Redner auf Konferenzen, Beitragender zu vorbereitenden Arbeiten für die europäische Politik oder als Partner in Gesprächen von Angesicht zu Angesicht vertrat die UIRR deutlich die Wettbewerbsphilosophie und die notwendige Förderung des kombinierten Verkehrs als ein ideales Mittel, um die Nachhaltigkeitsziele zu erreichen und den CO_2-Fußabdruck des Güterverkehrs gründlich zu verkleinern.

„Die krisenbedingten Einbußen haben die Fortschritte der UIRR-Mitglieder von rund drei Jahren zunichte gemacht“

Rudy Colle
Geschäftsführender Präsident

Kennzahlen des Jahres

DER KOMBINIERTE VERKEHR IN 2009

Der krisenbedingte wirtschaftliche Abschwung führte 2009 zu einem starken Rückgang im Handel und beim Warenverkehr überall in Europa. In der Folge erlebten die KV-Operateure eine erste allgemeine Verschlechterung im unbegleiteten Verkehr seit zehn Jahren. Der Verlust beim Verkehrsvolumen im unbegleiteten Kombinierten Verkehr, der immerhin ca. 6 von 7 KV-Sendungen ausmacht, lag 2009 bei 19%, beispiellos in der 40-jährigen Geschichte der UIRR.

Zusätzlich zu den drohenden, negativen Auswirkungen der Wirtschaftskrise – die sich bereits in fallenden Verkehrszahlen zeigen – wurden auch bei den folgenden Aspekten, die für die Zukunftsaussichten im Kombinierten Verkehr von Bedeutung sind, ebenfalls Rückschläge erlitten:

- Investitionsprojekte zur Verbesserung der Infrastruktur von Schienen und Terminals,
- Ordnungspolitische Entwicklungen mit dem Ziel einer Internalisierung der gesamtwirtschaftlichen Kosten des Straßenverkehrs sowie
- Initiativen zur Einführung von elektronischen Straßenmautsystemen und/oder zur Erhöhung bestehender Mautbeträge.

-17%

Rückgang im KV-Gesamtverkehr in 2009

+21

Anzahl der in 2009 neu eingeführten KV-Dienste

2,25

Millionen Tonnen CO_2 durch UIRR-Unternehmen eingespart

Außer Betracht der Zahlen des neuen Mitglieds IFB, haben die UIRR Operateure für das erste Mal in zehn Jahren insgesamt einen wichtigen Rückgang zu beklagen (-17%). Zum Vergleich, zwischen 1998 und 2008 lag die Wachstumsrate in KV in Durchschnitt nahe an die 6%.

Der Hauptgrund war die verlangsamte Aktivität in Europa infolge der weltweiten Wirtschaftskrise und eines deutlich rückläufigen Handels und Warenflusses. Auf den KV wurden die negativen Auswirkungen noch zusätzlich durch intensive Bemühungen der Straße, mittels einer Preisgestaltung unterhalb der Selbstkosten und dank staatlichen Nothilfen so viele Verkehre als möglich zu behalten, verstärkt. Auch wurden in einigen Mitgliedsstaaten Investitionen in die Infrastruktur aufgrund anderer Prioritäten bei den öffentlichen Ausgaben verschoben, und haben bestimmte Maßnahmen wie die Erhöhung von Gleisbenutzungs- und Traktionsentgelte die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene beeinträchtigt.

Die offensichtliche Reaktion der Unternehmen im Kombinierten Verkehr war es angesichts der krisenbedingten Verschlechterung die bestehenden Dienste zu überprüfen. Dies führte bei einigen KV-Diensten zu einer Abnahme bei der Häufigkeit der Verbindungen. Gleichzeitig haben die UIRR-Unternehmen jedoch auch ihre Zuversicht in die eigenen KV-Systeme bekundet, indem sie im Laufe des Jahres 2009 insgesamt sogar 21 neue KV-Dienste entlang aller wichtigen Transportkorridore in Europa eingeführt haben.

Neue, grenzüberschreitende KV-Dienste wurden entlang der Achse, die Portugal, Spanien, Frankreich, Deutschland, Polen und Russland verbindet, eingerichtet. Ebenso auf der Nord/Süd-Achse, welche die wichtigsten Häfen Belgiens, der Niederlande und Deutschlands mit dem Süden und Südosten Europas verbindet sowie schließlich entlang der Verbindungsachse zwischen Norden und Osten, einschließlich der Länder des Balkans bis zur Türkei. Neue nationale KV-Dienste wurden ebenfalls angeboten, vornehmlich jedoch im westlichen Teil Europas.

Die umweltorientierten Leistungen des Kombinierten Verkehrs, einschließlich der fast um 60% niedrigeren CO_2-Emissionen im Vergleich zum Straßenverkehr, trugen weiterhin deutlich zur Reduktion der Treibhausgase des Transportwesens in Europa bei. Es ist dem Kombinierten Verkehr zu verdanken, dass im Jahr 2009 in Europa im Vergleich zum reinen Straßengüterverkehr 2,25 Millionen Tonnen verkehrsbedingter CO_2-Abgase eingespart werden konnten.

Aufgrund seines geringeren Energiebedarfs bietet der Kombinierte Verkehr die bestmögliche Lösung für sauberen Güterverkehr per Schiene – insbesondere aufgrund der elektrischen Traktion – im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern. Da der Kombinierte Verkehr die Umwelt am wenigsten beeinträchtigt, trägt der KV daher entschieden dazu bei, das europäische Güterlogistiksystem weitaus nachhaltiger zu gestalten.

Ansicht des Generaldirektors

MARTIN BURKHARDT
GENERALDIREKTOR

Selbst wenn Tiefe und Dauer der gegenwärtigen Wirtschaftskrise nicht eindeutig vorausgesagt werden können, so ist doch eines sicher: Der Kombinierte Verkehr kann seinen Marktanteil noch erheblich steigern. Fast die Hälfte der Straßengüterverkehrsleistung (TKm) wird auf Entfernungen über 300 km erbracht. Dass man zwei Drittel davon auf die Schiene bringen kann zeigt heute schon die Schweiz im Transitverkehr. Und Tausende von Spediteuren, Straßentransporteuren und Logistikunternehmen beweisen als Aktionäre und Kunden der UIRR-Gesellschaften, dass sie keine Berührungsängste zur Schiene haben.

Die Wahl wird noch häufiger auf den KV fallen, wenn die Schiene wettbewerbsfähiger wird. Zwei Faktoren sind dafür wichtig: positive Rahmenbedingungen und Investitionen.

Die generelle Einführung des Verursacherprinzips z.B. die Besteuerung von Treibhausgasemissionen zur Verlangsamung des Klimawandels, wird den Ressourcen schonenden Schienenverkehr begünstigen. Die Bahn ist ja weitgehend elektrifiziert und der CO_2-Ausstoß lässt sich durch vermehrten Einsatz „grüner" Energie auf nahezu Null reduzieren. Darüber hinaus hat die EU als Ziel angekündigt, die Unfälle auf der Straße drastisch reduzieren zu wollen. Durch mehr Kontrollen der Lenk- und Ruhezeiten, der Ladungssicherung sowie die Herabsetzung der zulässigen Geschwindigkeiten und Verkehrsbeschränkungen in kritischen Wettersituationen würde dies den Straßenverkehr um rund ein Drittel verteuern und dafür sorgen, dass sich die rund 40 mal höhere Sicherheit für die Schiene endlich auszahlt.

Ein weiterer wichtiger Erfolgsfaktor neben den Rahmenbedingungen sind Investitionen zur Erhöhung der Produktivität. Andere Verkehrsträger machen es vor: größere Schiffe und Flugzeuge senken die Kosten pro transportierter Einheit. Straßenfahrzeuge haben Gewicht und Volumen immer weiter vergrößert, sind aber damit an den Grenzen der Verkehrssicherheit angelangt. Anders der Schienenverkehr: Selbst wenn die Bedingungen bei den amerikanischen Bahnen unterschiedlich sind, zeigen sie doch wohin die Fahrt auch in Europa gehen muss: längere, schwerere Züge und standardisierte Wagons mit höheren Achslasten werden dem Güterverkehr auf der Schiene auf langen Strecken einen unschlagbaren Wettbewerbsvorteil ermöglichen. Eine Schlüsselrolle spielt dabei die Modernisierung und Kapazitätserweiterung der Infrastruktur: Die Verantwortung dafür liegt bei den Mitgliedsstaaten und Infrastrukturbetreibern.

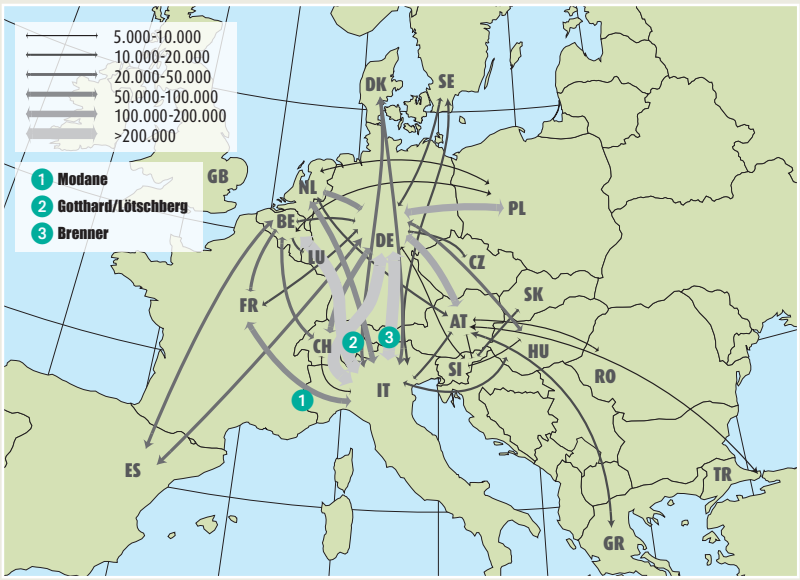
Der Klimagipfel in Kopenhagen hat zumindest eines gezeigt: Es geht nicht so weiter bisher. Ressourcenknappheit und Klimawandel führen zu grundsätzlichen Änderungen der Rahmenbedingungen: entweder kommen diese sozial verträglich durch vorausschauende Politik oder werden uns durch Krisen aufgezwungen. Verkehrsverlagerungen auf die Schiene sind bei weitem die wirkungsvollste Maßnahme, um Ressourcen zu schonen und Emissionen und Unfälle zu senken.

Martin Burkhardt
Generaldirektor

„Längere, schwerere Züge und standardisierte Wagons mit höheren Achslasten werden dem Güterverkehr auf der Schiene auf langen Strecken einen unschlagbaren Wettbewerbsvorteil ermöglichen."

Das unbegleitete Angebot

Die am meisten verbreitete Form des Kombinierten Verkehrs (KV) ist die Beförderung von Wechselbehältern, Containern und Sattelaufliegern, zusammengefasst unbegleiteter Verkehr genannt (wenn nur die Ladeeinheiten per Schiene transportiert werden). In über 40 Jahren haben die UIRR-Gesellschaften ein erweitertes europäisches Netz basierend auf KV-Direktzügen geschaffen. Innerhalb dieses Netzes ist es möglich, alle Arten von Gütern (von Rohstoffen bis hin zu auf Paletten gestapelten Produkten in Behälter) an nahezu jeden Ort in Europa zu befördern.



Aufgrund des besonders ausgeprägten Umweltbewusstseins in Österreich und der Schweiz und der dadurch dort geltenden Rahmenbedingungen ist es wenig überraschend, dass die erfolgreichsten Routen im unbegleiteten Verkehr durch diese Alpenländer führen, insbesondere von Nordeuropa aus (Benelux-Staaten, Skandinavien und Deutschland) nach Italien (über Modane in Frankreich, den Brennerpass in Österreich und die Gotthard-/Simplon-/Lötschberg-Tunnel in der Schweiz). Dieser Transport über die Alpen stellt 55% des unbegleiteten Verkehrs der UIRR dar. Seit der EU-Erweitung 2004 haben die Verbindungen in den Osten an Bedeutung gewonnen und werden in den kommenden Jahren ein wachsendes Marktsegment darstellen, ebenso wie im Westen der Seeverkehr zur Versorgung des Hinterlands.

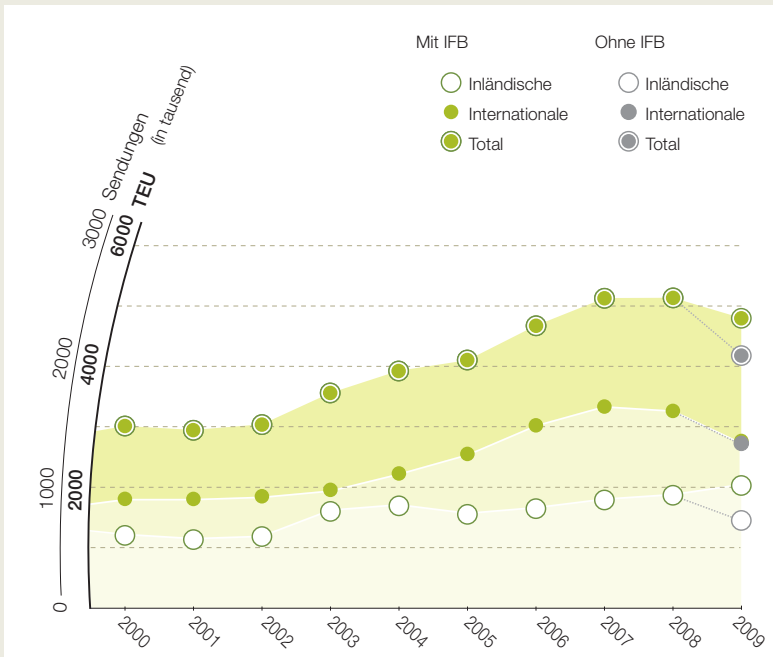
Auf den wichtigsten unbegleiteten Strecken sind die Dienste recht schnell und zuverlässig: die Durchschnittsgeschwindigkeit liegt auf der Schiene bei fast 50 km/h bei einer leider noch nicht befriedigenden Pünktlichkeitsquote von 70% (Pünktlichkeit = erste Ladeeinheit, die zur Abholdung durch den Kunden bereitsteht mit einer zeitlichen Toleranz von 30 Minuten). Bei der wichtigsten Verbindung Deutschland-Italien bestehen diese Dienste aus mehr als 15.000 Zügen pro Jahr mit einem Gesamtgewicht von ca. 25 Tonnen pro Sendung und einer durchschnittlichen Entfernung von 730 km.

Durch die Nutzung unbegleiteter Dienste stehen KV-Kunden, insbesondere Spediteure und Straßentransportunternehmen im Einklang mit dem europäischen Konzept der „Co-Modalität“*. Sie kombinieren die Vorzüge des Straßen- und Schienentransport bestmöglich: die Straße aufgrund ihrer für den regionalen Verteilerverkehr benötigten Flexibilität (für den Vor- und Nachlauf auf kurzen Strecken) und die Schiene aufgrund der Möglichkeit des Transports von großen Mengen auf der Langstrecke.

Die Vorteile des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs ergeben sich nicht nur unmittelbar für den Kunden, sondern sind auch gesellschaftlich gesehen von großer Bedeutung. Zusätzlich zur Reduktion von anfallenden Wegekosten erzeugt diese Transportart deutlich weniger externe Kosten als der reine Straßenverkehr. Es ist ebenfalls belegt, dass die Unfallquote im Schienentransport im Vergleich zur Straße 40 Mal niedriger ist. Des Weiteren ist der Energieverbrauch sowie der Schadstoffausstoß deutlich geringer als im Straßenverkehr, in den meisten Fällen sogar niedriger als beim Kurzstreckenseeverkehr. Eine von der UIRR veröffentlichte Studie hat gezeigt, dass die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene im unbegleiteten Verkehr eine Energieeinsparung von 30% ermöglicht. Mit der gegenwärtig genutzten gemischten Stromerzeugung können dabei bis zu 60% des CO_2-Ausstoßes eingespart werden.

* Co-Modalität: ergänzende und effiziente Nutzung von Verkehrsträgern in einem optimierten europäischen Transportsystem.

Leistungen 2009



Beginnend mit dem letzten Quartal 2008 waren die Auswirkungen der wirtschaftlichen Rezession im gesamten Jahr 2009 deutlich spürbar. Dies betraf besonders die allgemeine Transportnachfrage. Während der Straßenverkehr einen allgemeinen Rückgang des Verkehrsaufkommens um lediglich 10% zu beklagen hatte, traf es den gesamten unbegleiteten Verkehr der UIRR-Gesellschaften (neues Mitglied ausgenommen) ungleich härter, mit einer Einbuße von fast 19% (500.000 Sendungen weniger verglichen mit 2008). Berücksichtigt man die Zahlen des neuen Mitglieds IFB, so ist der Rückgang mit 6% weniger Sendungen im Vergleich zu 2008 immer noch erheblich.

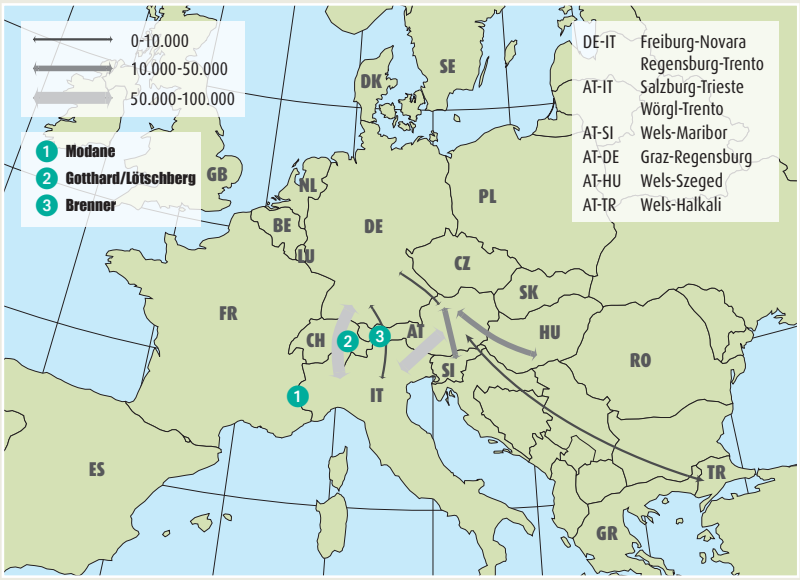
Der **internationale** unbegleitete Verkehr – der in den vergangenen 10 Jahren die höchsten Wachstumsraten von 10-15% erzielte – verzeichnete 2009 das schlechteste Ergebnis seit Gründung der UIRR vor 40 Jahren: einen Rückgang um insgesamt 15% (300.000 Sendungen weniger im Vergleich zu 2008). Berücksichtigt man das Ergebnis des neuen Mitglieds IFB, so liegt die Einbuße bei 15%.

Der Verkehr über die Alpen (durch Österreich, Frankreich und die Schweiz), der mehr als zwei Drittel des Gesamtaufkommens ausmacht, wurde von den Auswirkungen des geringeren EU-Handels nicht verschont, vor allem auf der Hauptverbindung zwischen Italien und Deutschland (-11% oder 70.000 Sendungen weniger als 2008), Belgien (-12% oder 22.000 Sendungen weniger), den Niederlanden (-13% oder 15.000 Sendungen weniger) und Frankreich (-15% oder 10.000 Einheiten weniger). Auch der Verkehr in und aus der Iberischen Halbinsel verzeichnete ein Rekordtief mit ca. 10.000 Sendungen weniger als 2008 (-16%). Doch sogar in diesen schwierigen Zeiten konnten die UIRR-Gesellschaften einige signifikante, positive Trends beobachten, vor allem durch die Ausweitung ihres Verkehrsnetzes nach Osten hin (Polen, Russland und die Türkei) sowie durch die Konsolidierung des Angebots auf einigen wichtigen Strecken, wie beispielsweise zwischen Frankreich und Belgien (+12% oder 7.000 zusätzliche Sendungen).

Das im **inländische** unbegleiteten Verkehr erzielte Ergebnis (ohne Berücksichtigung der Zahlen des neuen Mitglieds) fiel mit einem Rückgang um 24% im Vergleich zu 2008 schlechter aus. Die Ergebnisse der drei Länder (Frankreich, Deutschland, Italien), die mehr als 80% des Gesamtinlandsverkehrs ausmachen, sind besonders enttäuschend. Deutsche Verkehrsunternehmen hatten einen Rückgang um 20% im Verkehrsaufkommen zu beklagen (über 60.000 Sendungen weniger verglichen mit 2008). Aufgrund einer Neupositionierung in ihren Märkten war das Transportaufkommen in Frankreich 16% niedriger als im Vorjahr und in Italien belief sich der Rückgang sogar auf 48% (93.000 Sendungen weniger als 2008). Durch die Hinzufügung der mehr als 303.000 von IFB beförderten Containern nahmen die nationalen Verkehre der UIRR insgesamt um 9% zu.

Das begleitete Angebot

Begleiteter Kombinierter Verkehr oder Rollende Landstraße (RoLa) ist eine bequeme und schnelle Form des Kombinierten Verkehrs, bei der vollständige LKWs (einschließlich Zugfahrzeugen), Fahrzeuggespanne oder Sattelkraftfahrzeuge auf speziellen Niederflurwagen befördert werden, wobei die Fahrer die Schienenfahrt in einem separaten Liegewagen „begleiten". RoLa eignet sich für alle Arten von Straßenfahrzeugen, ohne spezielle technische Anpassungen zu erfordern. Im Allgemeinen wurden RoLa-Dienstleistungen als (schnelle) Lösung mit modalem Wechsel eingesetzt - als eine Art „Landfähre" - um problematische geographische Hindernisse wie Gebirgspassagen oder (Straßen-)Abschnitte mit Gewichts- und/oder anderen Arten von Zugangsbeschränkungen zu vermeiden.



Die erfolgreichsten RoLa-Strecken befinden sich in Ländern, in denen die politische Unterstützung für den Schienenverkehr stark ist (wie in Österreich und der Schweiz) und in denen, wo das Schienenlademaß groß genug ist für eine Höhe von 4 m (beispielsweise in osteuropäischen Ländern wie Ungarn und Slowenien). Eine Ausweitung des aktuellen RoLa-Netzwerks wird nur möglich sein, wenn sich das Kosten-/Nutzen-Verhältnis im Vergleich zu anderen Techniken in den nächsten Jahren verbessert, beispielsweise durch Maßnahmen wie die Einführung nutzungsbasierter (elektronischer) Mauterhebung und Internalisierung der externen Kosten des Straßentransports.

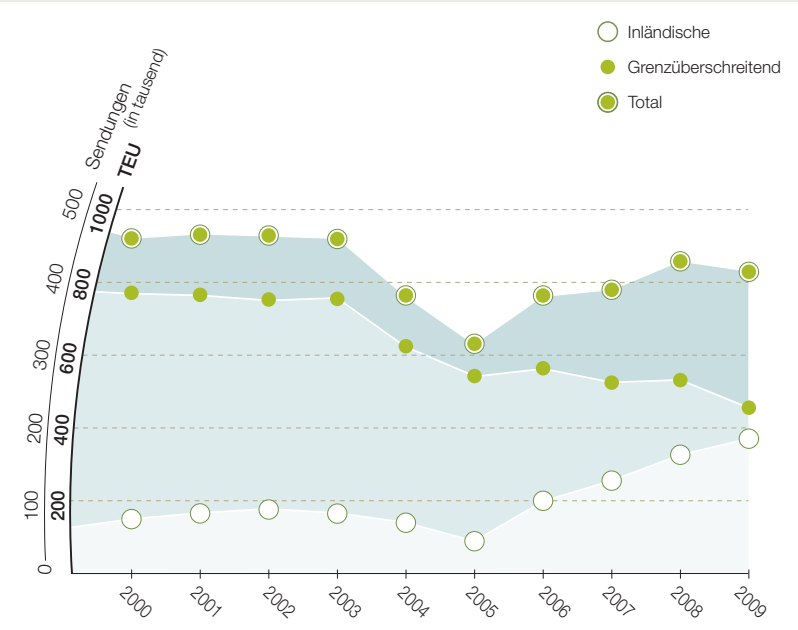
Auf einer Beispielstrecke zwischen Deutschland und Italien hat die Geschwindigkeit eines durchschnittlichen RoLa-Zugs 45 km/h erreicht und die Pünktlichkeitsrate (für den ersten LKW, der die Rampe verließ) betrug ca. 70%. An einem durchschnittlichen Arbeitstag transportieren beinahe 100 RoLa-Züge auf grenzüberschreitenden und rein inländischen Verbindungen LKWs in Europa. Wenn man bedenkt, dass das Gewicht eines typischen LKWs 35/37 Tonnen und die durchschnittlich zurückgelegte Strecke 210 km beträgt, bedeutet jeder über RoLa beförderte LKW eine Einsparung von 10.000 Tonnenkilometern an Straßenverkehr.

RoLa-Dienstleistungen richten sich an Empfänger, die empfindliche Güter transportieren möchten, die beispielsweise Just-in-Time-Lieferung und/oder die Verwendung einer kontinuierlichen Nachverfolgung erfordern. Mithilfe von RoLa kann die Schiene in die Beförderung aller Arten von Gütern einschließlich High-Tech-Produkten und -Bauteilen, hochwertiger Arzneimittel, Ersatzteile und verderblicher Nahrungsmittel integriert werden.

Durch Nutzung der RoLa, die an 7 Tage die Woche und rund um die Uhr möglich ist, lassen sich die Straßentransporteure straßenspezifischen Maut- und Autobahngebühren einsparen.

Die Fahrzeit der LKWs auf der Schiene wird auch gesetzlich als Ruhezeit für die Fahrer anerkannt, d.h. sie können unmittelbar nach Ankunft des Zuges weiterfahren. Zusätzlich sind in der Regel auch die Straßenvor- und -nachläufe zu/von den Terminals von Fahrverboten ausgenommen.

Leistungen 2009



Da die wirtschaftlichen Vorteile der Rollenden Landstraße (RoLa) weniger als die des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs von der Krise betroffen wurden, hat der begleitete Kombinierte Verkehr im Vergleich besser abgeschnitten und erlitt nur einen wesentlich geringeren Rückgang von nur 3 % gegenüber dem Vorjahr. In den drei Vorjahren betrug die Wachstumsrate des begleiteten Kombinierten Verkehrs dagegen durchschnittlich 18 %.

Der Rückgang von 3 % im Jahr 2009 bedeutet, dass nur 13.000 ganze LKWs weniger RoLa-Dienstleistungen in Anspruch genommen haben als 2008. Insgesamt belief sich die Leistung von RoLa-Verkehr auf 15 Millionen Tonnen und 3,8 Milliarden Tonnenkilometer (400.000 LKWs, die über eine durchschnittliche Strecke von 272 km mit einem typischen Gesamtgewicht von 35 Tonnen befördert wurden). Die durchschnittliche Belegungsrate pro Zug belief sich auf 85 %, auf einigen Strecken wie beispielsweise zwischen Triest, Italien, und Salzburg, Österreich, sogar auf über 90 %.

Der grenzüberschreitende begleitete Verkehr hat stärker unter dieser rückläufigen wirtschaftlichen Entwicklung gelitten; dementsprechend ist der von UIRR-Betreibern abgewickelte grenzüberschreitende Verkehr um 14 % zurückgegangen, d.h. 36.500 ganze LKWs weniger als 2008. Der deutlichste Rückgang wurde in östlicher Richtung im Korridor Donau-Pyhrn und Tauern, der Österreich mit Ungarn verbindet, sowie in Slowenien und Italien verzeichnet (-30 % für den gesamten Korridor). Dieser Rückgang spiegelte den Einbruch des Handelsvolumens zwischen der Türkei und der Europäischen Union wider. In diesem Jahr wurden jedoch auch deutliche Zunahmen der grenzüberschreitenden Verbindungen verzeichnet, insbesondere im Gotthard-Korridor, der Italien mit Nord-europa verbindet und eine Steigerung um 9 % im Vergleich zu 2008 verzeichnete (+8.000 LKWs). Der durchschnittliche grenzüberschreitende RoLa-Verkehr deckte eine Strecke von etwa 400 km bei einem typischen Bruttogewicht von 33 Tonnen pro Einheit ab.

Gleichzeitig verzeichnete der **inländische** begleitete kombinierte Verkehr ein positives Gesamtwachstum von 14 % (23.000 zusätzliche LKWs), was einige gegensätzliche Trends 2009 ausglich. Trotz der schwierigen wirtschaftlichen Gesamtlage meldete Österreich ein außergewöhnliches Wachstum von 16 % (d.h. 25.000 zusätzliche Sendungen). Dieses in Österreich nie zuvor erreichte Volumen wurde durch die starke Unterstützung von RoLa, die gleichzeitig die Straßenüberlastung und die CO_2-Emissionen reduziert, durch die Behörden ermöglicht, wie z. B. durch finanzielle Fördermaßnahmen und Straßenfahrverbote für bestimmte Güter in Tirol. Eine vor kurzem veröffentlichte Studie des österreichischen Bundesumweltministeriums bestätigt, dass ein RoLa-Zug auf der 100 km langen Wörgl-Brenner-Strecke etwa 2,5 Tonnen CO_2 einspart. Im Gegensatz dazu nahmen RoLa-Dienstleistungen innerhalb der Schweiz aufgrund der Schließung des Monte-Olimpio-Tunnels für Bauarbeiten und der Beschränkung des Schienenlademaßes (3,80 m) im alten Gotthard-Tunnel um 9 % ab.

Geschäftsumfeld

Im Bereich der wesentlichen wirtschaftlichen und gesetzlichen Bedingungen des Kombinierten Verkehrs haben drei Elemente der Gleichung sich 2009 geändert:

- Der Preis von ölbasierten Kraftstoffen ist gesunken, da der weltweite wirtschaftliche Abschwung die Ölpreise im Vergleich zu 2008 hat sinken lassen, während der relative Preis von Transportelektrizität aufgrund der mit alternativen Energiequellen verbundenen höheren Kosten und der Aufnahme von Stromproduktion in das Europäische Emissionshandelssystem (ETS) weniger stark gesunken ist.

- Die Beschleunigung des Klimawandels*, und die wesentliche negative Rolle, die Verkehr dabei spielt, wurde zunehmend anerkannt, hat aber 2009 nicht zu Änderung der Verkehrswirtschaft geführt. Diskussionen über die Änderung der Eurovignette-Richtlinie haben sich deutlich verlangsamt, und mehrere Mitgliedsstaaten haben den Verkehrsträgerwechsel vorsätzlich verlangsamt, indem sie ihren „angeschlagenen" Straßengüterverkehrsunternehmen geholfen haben.

- Die Implementierung des „der Verursacher zahlt" Prinzips und des „der Verschmutzer zahlt" Prinzips bei Straßengebühren der EU ist ebenfalls nur zäh vorangekommen: Einschließlich der Slowakei, die am 1. Januar 2010 mit der elektronischen Erhebung nutzungsbasierter Mautgebühren für Nutzfahrzeuge begonnen hat, verwenden nur elf EU-Mitgliedsstaaten ein System, das eine ähnliche - nutzungsbasierte - Belastung gewerblicher Straßennutzer, wie sie für den Schienengüterverkehr existiert, technisch möglich macht. Und nur das Schweizer System arbeitet mit Mauttarifen, die den Sätzen für die Nutzung der Schieneninfrastruktur vergleichbar sind.

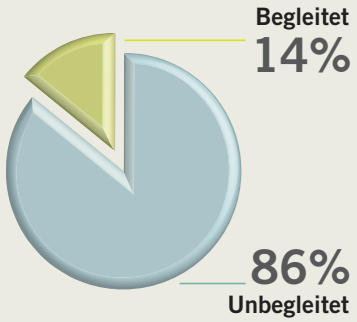
Infolgedessen muss festgestellt werden, dass die gesetzliche und wirtschaftliche Umgebung für Eisenbahnen und Kombinierten Verkehr, der darauf abzielt, den Verkehrsträger Eisenbahn in die Logistikkette einzuführen, sich im Laufe des Jahres 2009 nicht spürbar verbessert hat.

Die mehrere Jahrzehnte alte Erkenntnis, dass die europäische Güterlogistikbranche das umfassende Schienennetzwerk auf dem Kontinent besser nutzen muss, hat 2009 wenig Fortschritte gemacht, obwohl die Unfallhäufigkeit auf der Schiene im Vergleich zur Straße 40 mal geringer ist, 60 % weniger Antriebsenergie pro Tonnenkilometer benötigt wird und es bei Elektroantrieb praktisch keine schädlichen Abgase erzeugt (der Kohlenstoff-Fußabdruck ist im Vergleich zu dem seiner Straßenkonkurrenten vernachlässigbar). Das Konzept des modalen Wechsels (von der Straße auf die Schiene) wurde im Laufe des Jahres heftig von Befürwortern des Straßentransports angegriffen, die die weltweite Wirtschafts- und Finanzkrise zum Vorwand nahmen, um die gesetzliche Voreingenommenheit für reinen Straßentransport beizubehalten. Infolgedessen hat Europa beim Übergang seines Güterlogistiknetzwerks auf einen nachhaltigeren Weg mit 2009 ein Jahr verloren.

* Die weltweiten wirtschaftlichen Verluste, die nur auf Klima-Ereignisse zurückzuführen sind, beliefen sich der Münchener Rückversicherungsgesellschaft zufolge (Pressemeldungen am 26. und 29. Dezember 2009) im Zeitraum von 2000-2009 auf 800 Milliarden US-Dollar, während äußere Faktoren - einschließlich Unfällen, Lärm, PM10-Emissionen, Schwingungen, usw.) in der Europäischen Union alleine auf mehrere Hundert Millionen Euro geschätzt werden.

Herausforderungen und Aussichten

Bei den von UIRR-Unternehmen angebotenen KV-Dienstleistungen war der unbegleitete Kombinierte Verkehr auch 2009 vorherrschend. Die Aufhebung technischer Einschränkungen wie beispielsweise Begrenzungen des Lichtraumprofils (Höhe der Schieneninfrastrukturelemente wie Tunnel oder Brücken) sowie eine gesteigerte Nutzlast pro Zug/Achse wären notwendig, um die Dienstleistungen der Rollenden Landstraße europaweit weiter ausbauen zu können (begleiteter KV).

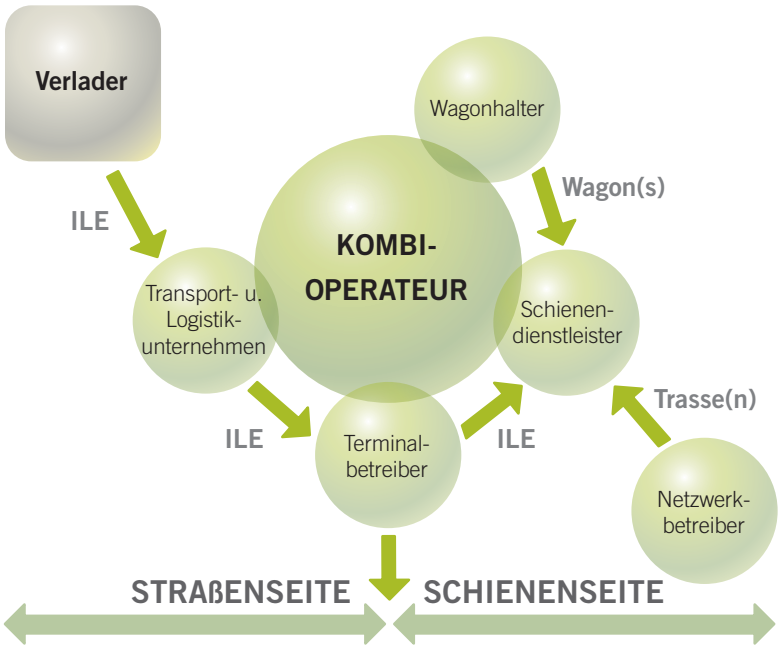


Im klassischen Geschäftsmodell beauftragen KV-Operateure Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Transportleistungen aber, aufgrund betrieblicher Kohärenz und wegen der noch immer unvollständigen Eisenbahnliberalisierung, auch mit der Koordinierung der Fahrplantrasse. Daher sind KV-Unternehmen in den meisten Fällen nicht im direkten Kontakt mit den Infrastrukturbetreibern. Trotzdem haben Schieneninfrastruktur und Verkehrsmanagement direkten Einfluss auf die Qualität des (kombinierten) Verkehrs, da die Kunden – neben der Umweltverträglichkeit – rasche, pünktliche und zuverlässige Dienstleistungen wünschen.

Die UIRR-Gesellschaften sind sich darin einig, das Eisenbahninfrastruktur- sowie Terminalbetreiber gemeinsam mit Eisenbahnverkehrsunternehmen über ausreichende Möglichkeiten für interne Verbesserungen verfügen, mittels mehr Kundenorientierung und eines stabilen Qualitätsniveaus. Abschließend bietet auch der Rechtsrahmen, der die Zusammenarbeit zwischen diesen Akteuren und den Kunden wie z. B. KV-Operateuren regelt, weitere Möglichkeiten für eine Verbesserung sowohl hinsichtlich der Gesetzgebung als auch bei der Durchsetzung bestehender Vorschriften.

Der Ausbau der Schieneninfrastrukturkapazität konnte mit der Entwicklung des Personen- und des Güterverkehrs nicht Schritt halten. Dies führte zu langsameren Verbesserungen der Infrastrukturdienste als gewünscht und wird heutzutage als wichtigster Hemmschuh einer Produktivitätssteigerung im Kombinierten Verkehr angesehen. Um eine engere Zusammenarbeit mit Infrastrukturbetreibern sowie ein besseres Verhältnis zwischen Kunden und Dienstleistern zu ermöglichen, bestehen die KV-Unternehmen weiter auf der Anerkennung in jedem Mitgliedstaat des rechtlichen Status des autorisierten Antragstellers (für Fahrplantrassen). Ersatzweise haben einige KV-Betreiber Lizenzen als Eisenbahnverkehrsunternehmen erworben. Letztendlich möchten KV-Unternehmen direkt von den Infrastrukturbetreibern Zugang zu Zugverkehrsinformationen in Echtzeit erhalten, nicht auf dem Umweg über den Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Bei den Betreibern von KV-(Umlade-) Terminals handelt es sich um die dritte Gruppe von wichtigen, spezialisierten Anbietern von leistungsstarken KV-Dienstleistungen. Während die Terminaldienste in den meisten europäischen Mitgliedsstaaten weniger eine Problemquelle darstellen, werden in der DIOMIS-Studie der UIC schon bestehende kritische Kapazitätsmängel in wichtigen Stellen festgestellt aber wird auch eine Ausweitung dieses Problems für die kommenden Jahre vorausgesagt. Wird dies von den zuständigen Akteuren nicht angegangen, wird der KV in seinem potenziellen Wachstum nach 2020 gehemmt.



Neues von den Mitgliedern

ADRIA KOMBI

Das durch Marco Polo finanzierte SEEIS-Projekt ermöglichte die Einführung von sechs neuen Routen entlang des Nordwest-Südost-Korridors, der Achse im Kombinierten Verkehr, die sich am dynamischsten entwickelt.

ALPE ADRIA

Nach einem Rückgang im Verkehrsaufkommen um 30% erholt sich der RoLa-Service zwischen Triest und Salzburg – als Verbindung für die in Triest per Fähre ankommenden türkischen und griechischen LKW.

BOHEMIAKOMBI

Die Neueinführung eines elektronischen Mautsystems in der Tschechischen Republik half den Unternehmen, dem negativen Trend in Europa zu trotzen und ein Verkehrswachstum von 2% im Jahr 2009 zu verzeichnen.

CEMAT

Das Unternehmen durchlief eine tiefgreifende Restrukturierung, nachdem Trenitalia zum Mehrheitsaktionär wurde. Die Verantwortung für das Management der Terminals wurde von Cemat auf Terminal Italia (eine 100%-ige Tochtergesellschaft von RFI) übertragen. Cemat konzentriert sich nunmehr auf die Organisation von KV-Zügen.

COMBIBERIA

Trotz eines Rückgangs um 15% im Jahr 2009 ist das Unternehmen zuversichtlich, dass der neue KV-Dienst zwischen Barcelona und Nordmittelitalien (Busto) mit Hupac 2010 einen stetigen Aufwärtstrend bringen wird.

CROCOMBI

Nach einem starken Verkehrsrückfall 2009, der auf die generelle Wirtschaftskrise zurückzuführen ist, hat die Gesellschaft in Zusammenarbeit mit ihren Partnern mit neuen Projekten angefangen, insbesondere vielversprechenden Blockzugdienste aus Luka Rijeka (CR), die schon Anfang 2010 eine langsam steigende Tendenz zeigen.

HUNGAROKOMBI

Ökombi erwarb den Mehrheitsanteil an Hungarokombi. Gemeinsam verfolgte man einen Ausbau der Rollenden Landstraße entlang der Nordwest-Südost-Achse (Szeged-Wels), unterstützt durch das von Marco Polo finanzierte Projekt RoMoNet.

HUPAC

Konnte die Auswirkungen der Krise erfolgreich auf eine Einbuße von lediglich 7% im Verkehrsaufkommen begrenzen. Mit der Eröffnung eines neuen Terminals in Antwerpen führte Hupac die eigene Wachstumsstrategie fort. Entlang der Südwest-Nordost-Achse (Portugal-Polen-Russland) sowie der Nordwest-Südost-Achse (nach Ungarn und Rumänien) wurden neue KV-Dienste eingerichtet.

INTERCONTAINER AUSTRIA (ICA)
Das Unternehmen bietet weiterhin Verbindungen in 41 Länder an, trotz eines erheblichen Verkehrsrückgangs im Jahr 2009.

INTERFERRYBOATS (IFB)
B-Cargo, Mehrheitsgesellschafter von TRW, beschloss eine grundlegende Reorganisation der Aktivitäten im Kombinierten Verkehr. In der Folge übernahm Interferryboats (IFB) alle KV-Aktivitäten innerhalb des Konzerns und wurde somit neues Mitglied der UIRR. TRW besteht weiter, jedoch mit anderem Profil und anderer Ausrichtung.

KOMBIVERKEHR
Das Unternehmen konnte den krisenbedingten Rückgang erfolgreich bremsen und erzielte einen Verlust in Höhe von -12% des Verkehrsaufkommens, ein Drittel weniger als im Branchendurchschnitt (verglichen mit -17% für die gesamte Branche). In Erwartung einer wirtschaftlichen Erholung in Europa wurden 2009 die Serviceleistungen entlang der wichtigsten europäischen KV-Korridore weiter ausgebaut. Um das Potenzial des TEN-T (Rail)-Korridors X zu demonstrieren, wurde der

Bosporus-Europe-Express (BEEX) 2009 gestartet. BEEX schafft die Route München-Ljubljana-Istanbul in 35 Stunden.

NAVILAND CARGO
Führte seine Strategie fort, durch eigene Lokomotiven und Wagons integrierter Leistungsanbieter zu werden. Mithilfe der kürzlich von Naviland Cargo angemieteten Lokomotiven begann das Unternehmen 2009, Dritten Traktionsleistungen anzubieten.

NOVATRANS
Das Unternehmen wurde restrukturiert, nachdem SNCF Fret Mehrheitsgesellschafter wurde. Die französische Wettbewerbsbehörde stimmte der Transaktion am 16.10.2009 zu.

ÖKOMBI
Im Vergleich zu 2008 nahm der nationale Verkehr bei Ökombi um 15% zu. Dies wurde besonders deutlich, als am Terminal in Wels der 2 Millionste RoLa-LKW geladen wurde.

POLZUG
Obwohl es auf dem polnischen Kernmarkt Einbußen von 35% zu verzeichnen hatte, gelang es Polzug, auf den Märkten der GUS zu wachsen, insbesondere durch einen neuen KV-Dienst im Kaukasus.

RALPIN
Ungeachtet der Störungen durch Wartungsarbeiten und einen starken Personenverkehr konnte RAlpin den allgemeinen Trends trotzen und erreichte im Jahresvergleich ein Wachstum von 7%. Dies lässt sich vor allem auf den 2009 erzielten, außergewöhnlich hohen Auslastungsgrad von über 90% erklären.

CEMAT

MARCO GOSSO
GESCHÄFTSFÜHRER

„Wir werden die „Ruhe“ nutzen, um unser Boot auf die kommenden Herausforderungen vorzubereiten“

F: 2009 erlebte die Welt den tiefsten und umfassendsten Wirtschaftsabschwung seit Beginn des 20. Jahrhunderts: Wie hat Cemat die Herausforderung erlebt?
A: Die Herausforderung, mit der die Finanz- und Wirtschaftskrise Cemat konfrontiert hat, ist sehr schwierig und komplex. Als einfache Antwort, würde ich sagen, es ist wie Wildwasserfahren. Wie Sie wissen, gibt es viele mögliche Wege, um durch Wildwasser zu fahren, aber wenige lohnende Ziele, wo die Fahrt enden kann. Es ist der Fluss, nicht der Paddler, der das Tempo vorgibt, mit dem das Boot sich bewegt. Es gibt keine Möglichkeit, eine Pause einzulegen, um die Strategie zu überdenken oder die Richtung zu ändern. Letztendlich bestimmt die Fähigkeit, sich ständig ändernden Bedingungen anzupassen, wie die Reise ausgeht. Dabei sind alle gefordert: die Richtung, die das Boot einschlägt, hängt von der gemeinsamen Anstrengung der gesamten Crew ab.

2009 hat Cemat sehr hart gearbeitet, um ihre Fähigkeit des Wildwasserfahrens zu verbessern. Wir haben die Fähigkeit entwickelt, den Betrieb am Laufen zu halten und in einem sehr turbulenten Umfeld eine gewisse Beständigkeit zu behalten. Das Tempo der Umstellung wurde von den Risiken selbst vorgeschrieben, denn das Unternehmen kann nur Erfolg haben, wenn es bereit ist, die Initiative zu ergreifen.

F: Welche genaue Maßnahmen haben Sie getroffen und was haben Sie 2009 erreicht?
A: Cemat hat sich umgehend an die neue Marktlage angepasst, indem sie ihre Nachfrage- bzw. Angebotsstruktur einer strikten Kontrolle unterstellt hat. In allen Bereichen des Unternehmens wurden Maßnahmen getroffen, z. B. straffe Zugfahrpläne, Rationalisierung des Netzes, Optimierung des Betriebs und der Unterhaltung der Waggonflotte und Begrenzung der Fixkosten. Ferner haben wir Investitionen mit „geringer Priorität“ verschoben. All das haben wir getan, ohne Mitarbeiter zu entlassen. Unsere Kosteneinschränkungspolitik wurde von innovativen Bemühungen begleitet, die die Grundlage der Wettbewerbsfähigkeit und des Wachstums eines jeden Unternehmens bilden. Und schließlich haben wir dieses Jahr die Chance ergriffen, die uns durch die geringe Aktivität entstanden ist, um mit der Modernisierung unseres EDV-Systems zu beginnen. Ende Dezember haben wir die Phase 1 abgeschlossen und sind nun Begriff, die Phase 2 dieses ehrgeizigen Vorhabens in Angriff zu nehmen.

Dieses Vorgehen und dieser Aktionsplan haben es Cemat ermöglicht, auch in 2009 ein positives EBITDA und ein Nettoergebnis zu erzielen, das abgesehen von den außerordentlichen Posten mit 2008 vergleichbar ist. Und das trotz des beträchtlichen Einnahmenrückgangs, den wir 2009 erlitten haben. Allgemein glaube ich, dass die Ergebnisse von Cemat der Fähigkeit bestimmt worden sind, alle gemeinsam an einem Strang zu ziehen, und auch mit anderen Netzen oder Unternehmen zusammenzuarbeiten. Es ging nicht um Kräftemessen zwischen konkurrierenden Unternehmen, sondern darum, die Anstrengungen aller zu bündeln, die gewillt waren, auf das bevorzugte Ziel anzupeilen.

F: Und als letzte Frage, welche Erwartungen haben Sie für 2010?
A: Wir erwarten für 2010 eine leichte Verbesserung der wirtschaftlichen Lage auf den wichtigsten europäischen Märkten. Das bedeutet, dass das Geschäftsvolumen, auf das wir uns 2010 einzustellen haben, unter dem von 2008 liegen wird. Wir werden die „Ruhe“ nutzen, um unser Boot auf die kommenden Herausforderungen vorzubereiten: Programme zur Personalweiterbildung, die Umstrukturierung betrieblicher Abläufe, Kundenpflege und Betriebseffizienz. Das sind unsere wichtigsten Aufgaben für 2010.

kombi verkehr

ROBERT BREUHAHN
GESCHÄFTSFÜHRER

F: Wie sehen Sie die Zukunft des Kombinierten Verkehrs nach dem durch die finanzielle und ökonomische Krise ausgelösten Rückschlag?
A: Dem Kombinierten Verkehr (KV) gehört die Zukunft. Denn er kombiniert die Stärken von Straße und Schiene, nutzt damit die Infrastruktur optimal und ist wesentlich umweltfreundlicher als der reine Straßengüterverkehr. Es gibt kaum jemand, der dies bezweifelt. Doch die Finanz- und Wirtschaftskrise hat gezeigt, dass auch die Transportvariante der Zukunft vor herben Einbrüchen nicht gefeit ist. Im reinen Straßenverkehr wurden getrieben durch massive Überkapazitäten die Preise gesenkt und dadurch Transportvolumina auf die Straße gezogen, was kontraproduktiv für die von allen Seiten gewünschte Verkehrsverlagerung ist. Das belegt: Trotz seiner eindeutigen ökologischen Vorteile wird der Kombinierte Verkehr nur dann genutzt, wenn er auch eine wirtschaftliche Alternative ist. Deshalb können nur weitere Produktivitätsverbesserungen den KV aus dem Tal herausführen, in das er im letzten Jahr gefahren ist.

F: Was schlägt Kombiverkehr vor, um Verbesserungen zu erreichen?
A: Der wohl größte Hebel sind längere und schwerere Züge. 835 Meter lange Testzüge zwischen Hamburg und Dänemark etwa beweisen, dass die in Deutschland vorherrschende Praxis von bis zu 700 Meter langen Kombizügen noch durchaus ausbaufähig ist. Auf anderen Strecken müssen selbst die 700 Meter erkämpft werden: so fiel die 600-Meter-Begrenzung auf der Betuwe-Strecke zwischen Duisburg und Rotterdam erst im Februar dieses Jahres. Andererseits können Züge dort bis zu 2.000 Tonnen schwer sein, während ansonsten 1.600 Tonnen oder noch weniger üblich sind. Prinzipiell gilt daher: Jeder Meter und jede Tonne mehr hilft. Deshalb müssen Netzbetreiber, Traktionäre und Operateure gemeinsam die Möglichkeiten auf jeder einzelnen Strecke ausloten und die vorhandenen Potenziale erschließen.

F: Welche weiteren Wege geht Kombiverkehr, um seine Produktivität zu verbessern?
A: Gesucht sind darüber hinaus Verbesserungen, mit denen die KV-Nutzer wie auch die unterschiedlichen Betreiber der multimodalen Transportkette Kosten reduzieren und Zeit sparen. Gefunden werden können solche Produktivitätsschübe etwa in einer harmonisierten Auftragsabwicklung in den Terminals. Wenn die Sendungsdaten über definierte Schnittstellen zwischen Terminal, Agentur, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Spediteuren ausgetauscht werden können, fallen Mehrfacherfassungen im Terminal weg. Die Terminaldurchlaufzeiten sind schneller, die Lkw-Fahrer schaffen mehr Umläufe. Die beschleunigte Abwicklung entlastet das Terminal und macht es leistungsfähiger, was insbesondere in den hoch frequentierten Knotenpunkten eminent wichtig ist.

Das Problem hierbei ist „nur“, sich auf einen Standard zu einigen und die Abwicklung damit zu vereinfachen.

„Verbesserungen, mit denen die KV-Nutzer der multimodalen Transportkette Kosten reduzieren und Zeit sparen“

Rocombi S.A.

GRIGORE STOICA
GESCHÄFTSFÜHRER

„Wir müssen den internationalen Verkehr entwickeln, da es dort immer noch viele Gelegenheiten gibt“

F: Bitte beschreiben Sie die Lage Ihres Unternehmens infolge des wirtschaftlichen Abschwungs aufgrund der Finanzkrise? Haben Sie eine Strategie entwickelt, um mit den Schwierigkeiten fertig zu werden?
A: Der weltweite wirtschaftliche Abschwung wirkt sich negativ auf unsere Aktivitäten aus. Seit März 2009 ist das Volumen der transportierten Einheiten eingebrochen, gegenüber 2008 ist es um 70 % gesunken. Die Anzahl der von Rocombi betriebenen vollständigen Züge ist ebenfalls um beinahe 80 % gesunken, von 12.300 Einheiten 2008 auf 2.315 in 2009.

Während wir uns extrem scharfer Konkurrenz aus dem Straßensektor gegenüber sehen, wurden die Schienengütertarife am 1. Februar 2009 um 20 % angehoben. Gleichzeitig haben Straßenbeförderer ihre Tarife gesenkt, so dass der Schienentransport sehr teuer wurde.

Importe in Rumänien sind 2009 um 35 % gesunken, das Verkehrsaufkommen im Hafen von Konstanza liegt heute bei 60 % des Niveaus von 2008. Wir müssen uns an die neuen Anforderungen des Marktes anpassen, einschließlich der Ausrichtung auf und die Entwicklung neuer Routen nach/von Zentral- und Westrumänien nach Ungarn und Westeuropa.

F: Rocombi hat 2008 durch das SEEIS-Projekt, unterstützt durch das Marco-Polo-Programm der Europäischen Union, mit einer internationalen Expansion begonnen. Wie hat sich die Krise auf dieses Projekt und die internationalen Aktivitäten von Rocombi ausgewirkt?
A: Der internationale Verkehr ist für uns eine Priorität. Derzeit bereitet es enorme Schwierigkeiten, ausreichend Sendungen und qualitativ hochwertige Schienenverbindungen von Rumänien nach Italien und Slowenien zu finden.

Zusätzliche Investitionen zur Modernisierung des Schienenterminals in Bukarest, kürzere Beförderungszeiten und niedrigere Schienentransporttarife wären ebenfalls erforderlich, um auf dem internationalen Transportmarkt konkurrenzfähig zu sein.

F: Wie haben sich die Situation der Terminals und Terminaldienstleistungen und die allgemeinen wirtschaftlichen Bedingungen des Kombinierten Verkehrs in Rumänien in den letzten 12 Monaten entwickelt?
A: Die Entwicklung von Kombiniertem Verkehr in Rumänien muss dringend unterstützt werden. Viele KV-Terminals sind sehr alt und erfordern umfangreiche Investitionen in Systeme und Ausrüstung. Die Schieneninfrastruktur ist ebenfalls problematisch. Die neue Schienenstrecke zwischen Bukarest und Konstanza ist nur zu 75 % fertig gestellt; der Rest ist noch im Bau, was zu höheren Überführungszeiten und großen Verzögerungen von Konstanza zu allen Zielen in Rumänien führt.

F: Was sind die wichtigsten Faktoren für Erfolg von KV in Rumänien im Allgemeinen und für Rocombi im Besonderen?
A: Es wird sicher lange dauern, wieder zu den Wachstumsraten der letzten Jahre zu kommen. Der Rückgang der Bewegung von Gütern - insbesondere durch KV-Techniken - wird eine lange Erholungszeit erfordern. Wir müssen den internationalen Verkehr entwickeln, da es dort immer noch viele Gelegenheiten gibt, und in enger Zusammenarbeit mit unseren UIRR-Partnern müssen wir neue und wettbewerbsfähige KV-Dienstleistungen finden und unseren Kunden anbieten.

ralpin

RENÉ DANCET
GESCHÄFTSFÜHRER

F: Der Sektor Begleiteter Kombinierter Verkehr, in dem RAlpin aktiv ist, hat in Europa 2009 infolge der Krise einen geringen Rückgang von 3% erlitten, während es RAlpin unter den gleichen Umständen geschafft hat, seinen Verkehr deutlich zu steigern. Wie war das möglich, welchen Faktoren schreiben Sie die Leistung von RAlpin 2009 zu?
A: Straßenbeförderer, die aufgrund der Krise unter Preisdruck standen, haben sich zunehmend dafür entschieden, die Dienstleistungen von RAlpin in Anspruch zu nehmen, was 2009 zu einem Wachstum von 9% im Vergleich zum Vorjahr geführt hat. RAlpin hat sich die wirtschaftlichen Vorteile der Rollenden Landstraße, mit der wir arbeiten, erfolgreich zu Nutze gemacht. Der LKW kommt sogar während der gesetzlichen Ruhezeiten der Fahrer vorwärts; die Betriebskosten des Fahrzeugs sind durch Einsparungen bei Kraftstoff, Reifen, Wartung und Wartezeit geringer; es müssen keine Mautgebühren bezahlt werden; der zähfließende Verkehr an Tunneleinfahrten und Grenzen wird vermieden und es kann während des an Wochenenden und Feiertagen geltenden Fahrverbots gefahren werden.

F: Welche Rolle spielt die Schweizer Transportpolitik für den Erfolg von RAlpin?
A: Die Schweizer Transportpolitik spielt eine bedeutende Rolle für den Erfolg des Frachttransports per Schiene in der gesamten Schweiz, was sich am deutlichsten im Marktanteil des Schienenverkehrs von beinahe 40% widerspiegelt. In der Schweiz wird für alle Nutzfahrzeuge ein elektronisches Mautsystem nach dem Nutzer-zahlt- und Verschmutzer-zahlt-Prinzip eingesetzt, was die tatsächlichen Kosten einer Nutzung des Straßentransports widerspiegelt und dem Schienenverkehr dadurch eine relativ günstigere Position als in anderen europäischen Ländern verschafft. Darüber hinaus hat das Bemühen des Schweizer Volkes, durch eingeschränkten Straßenverkehr ein lebenswerteres Land zu schaffen, zu Richtlinien zu Fahrverboten und der strikten Durchsetzung aller anderen Richtlinien geführt.

F: Was waren die größten Hindernisse für die Entwicklung von RAlpin 2009?
A: Die Stilllegung von Linien und Beschränkungen des Zugverkehrs in Italien, eine geringere Priorität für Zugang von Frachtzügen zu den Schienen und ein Mangel an Transportdienstleistungen haben alle die Leistung von RAlpin 2009 behindert. Sowohl Schieneninfrastrukturmanager als auch Schienenunternehmer, die Transportdienstleistungen für Betreiber von Kombiniertem Verkehr wie RAlpin bieten, müssen Ihre Dienstleistungsmentalität verbessern und somit uns, ihre Kunden, ernster nehmen.

F: Was sind ihrer Meinung nach die wichtigsten äußeren Faktoren, die erforderlich sind, damit RAlpin ihre Produktivität weiter steigern und ihren Kunden noch besser behilflich sein kann?
A: RAlpin beabsichtigt, seine Kapazitäten im Bereich Rollende Autobahn weiter auszubauen. Die Qualität von Personenwagen - Schlafwagen - für der Transport der Fahrer, die ihre LKWs während der 10-stündigen Fahrt über die Alpen begleiten, und die Ihnen angebotenen Dienstleistungen werden in den nächsten Jahren ebenfalls verbessert werden. Die Entwicklung des Terminals Freiburg wird auch die Einführung eines neuen Services nach Domodossola ermöglichen.

„Die Schweizer Transportpolitik spielt eine bedeutende Rolle für den Erfolg des Frachttransports per Schiene“

Das UIRR-Jahr in Kürze

Das Brüsseler Verbindungsbüro, das Nervenzentrum der UIRR, war das gesamte Jahr 2009 hindurch in folgenden Bereichen aktiv:

- Sammeln von Informationen zu den wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Entwicklungen in der Branche, die direkt oder indirekt den KV beeinflussen und ihren Niederschlag in dem weit in drei Sprachen verbreiteten Jahresbericht und in der Jahresstatistik finden,

- Darstellung von Stellungnahmen bezüglich Gesetz- oder Verordnungsvorschläge der Europäischen Kommission im Transportbereich sowie Formulierung von Empfehlungen im Hinblick auf langfristigere politische Optionen,

- Allgemeine Förderung des KV-Konzeptes sowie Vertretung der Interessen des Sektors und der Mitglieder, u.a. mittels Broschüren oder spezifischer Faltblätter (Sicherheit, Umwelt, ...), Teilnahme an Konferenzen oder bilaterale Gedankenaustäusche mit Entscheidungsträgern, Fachpresse, usw.,

- Betreuung der Mitglieder bei dem Management von Projekte.

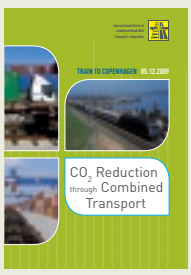
Die UIRR arbeitete eng mit anderen, die Brüssel ansässigen Organisationen zusammen, die ebenfalls den Transport- und Logistiksektor in folgenden EU-Projekten vertreten: **Be-Logic**, das darauf abzielt, ein praktisches Onlinetool für kleine und mittlere Auftragnehmer zu entwickeln, damit diese das Potenzial des Kombinierten Verkehrs in ihren betrieblichen Abläufen beurteilen können; **Counteract**, das sich mit Themen der Sicherheit und Terrorismusbekämpfung beschäftigte sowie **Diomis**, das sich den Entwicklungsmöglichkeiten des Kombinierten Verkehrs in Europa widmet.

Das Verbindungsbüro in Brüssel unterstützte Mitgliedsgesellschaften bei den Projekten **RoMoNeT** und **SEEIS**, die innerhalb des Marco Polo-Programms der Europäischen Union eingereicht wurden, um die Anlaufkosten für neue Dienstleistungen zur Verlagerung von Transportmengen von der Straße auf den deutlich nachhaltigeren Verkehrsträger Schiene abzufedern.

Die Fachkommissionen innerhalb der UIRR waren für die Vorbereitung der Mitarbeiter des Büros maßgeblich, damit diese die Interessen der KV-Unternehmen bei der **Europäischen Eisenbahnagentur** (ERA), beim jährlichen Treffen des **Systems für die Überwachung des Schienenverkehrsmarkts** (RMMS), der Jahrestagung von **Rail Net Europe** (RNE), dem Treffen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie bei kurzfristigen Aktivitäten wie z. B. bei der Arbeitsgruppe „Konzentrierte Lasten“ oder anlässlich der Untersuchung des Bahnunglücks in Viareggio vertreten konnten.

Die vom Verwaltungsrat geführte Modernisierung des **CESAR**-Systems durch Kombiverkehr, Hupac, Cemat, Novatrans und die UIRR für dessen administrativen Teil wurde 2009 eingeleitet.

Die bei der UIRR intern genutzten IT-Systeme sowie die Büroräume im EU-Viertel Brüssel wurden ebenfalls verbessert. Das Team im UIRR-Büro wird sich auch in den kommenden Jahren engagiert für eine fachkundige Vertretung der Interessen des Kombinierten Verkehrs in Brüssel einsetzen.



Die UIRR beteiligte sich an der Initiative **Klimaexpress nach Kopenhagen**, die anlässlich der UN-Klimakonferenz in Kopenhagen im Dezember 2009 gestartet wurde. Eine Sonderpublikation wurde zu diesem Anlass herausgebracht, in der die Vorteile des Kombinierten Verkehrs für die Umwelt hervorgehoben wurden. Besonderes Augenmerk galt dabei der Rolle, die der Schienenverkehr bei der Umsetzung eines nachhaltigen Transportwesens spielen kann.

Mitglieder der UIRR

BELGIEN	**INTERFERRYBOATS (IFB)** Houtdok 25A B - 2030 Antwerp	Tel: (+32) 3 270 27 00 Fax: (+32) 3 236 54 28 E-Mail: 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 E-Mail: info@kombiverkehr.de
FRANKREICH	**NAVILAND CARGO** 8, Avenue des Minimes BP 57 F - 94302 Vincennes	Tel: (+33) 1 43 98 40 00 Fax: (+33) 1 43 74 18 40 E-Mail: 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 E-Mail: 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 E-mail: alpeadria@alpeadria.com
	CEMAT Via Valtellina 5-7 I - 20159 Milano	Tel: (+39) 02 668 951 Fax: (+39) 02 668 00 755 E-Mail: info@cemat.it
KROATIEN	**CROKOMBI** Heinzelova ulica 51 HR - 10000 Zagreb	Tel: (+385) 1 61 51 867 Fax: (+385) 1 61 51 869 E-Mail: 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 E-Mail: info@hupac.nl
ÖSTERREICH	**INTERCONTAINER AUSTRIA** Erdberger Lände 40-48 A - 1030 Wien	Tel: (+43) 1 504 95 60 Fax: (+43) 1 504 95 60 150 E-Mail: global@intercontainer.at
	Ökombi Gmbh Erdberger Lände 40-48 A - 1030 Wien	Tel: (+43) 1 331 56 0 Fax: (+43) 1 331 56 300 E-Mail: info@oekombi.at
POLEN/DEUTSCHLAND	**POLZUG INTERMODAL** Burchardkai Bürogebäude 1 D - 21129 Hamburg	Tel: (+49) 40 74 11 45 0 Fax: (+49) 40 74 11 45 45 E-Mail: hamburg@polzug.de
SPANIEN	**COMBIBERIA** c/Rafael Herrera, 11; 2°, Pta 203 E - 28036 Madrid	Tel: (+34) 91 314 98 99 Fax: (+34) 91 314 93 47 E-Mail: combiberia.madrid@combiberia.com
UNGARN	**HUNGAROKOMBI** Népfürdő u. 22 (Duna Tower Office Building) H - 1138 Budapest	Tel: (+36) 1 224 05 50 Fax: (+36) 1 224 05 55 E-Mail: office@hungarokombi.hu
RUMÄNIEN	**ROCOMBI** B-dul Dinicu Golescu 38 RO - 010873 Bucureşti, sector 1	Tel: (+40) 21 312 23 14 Fax: (+40) 21 312 17 74 E-Mail: info@rocombi.ro
SCHWEIZ	**HUPAC** Viale R. Manzoni 6 CH - 6830 Chiasso	Tel: (+41) 91 695 28 00 Fax: (+41) 91 695 28 01 E-Mail: info@hupac.ch
	RALPIN Martin-Disteli-Strasse 4 CH - 4601 Olten	Tel: (+41) 62 286 88 11 Fax: (+41) 62 286 88 10 E-Mail: info@ralpin.com
SLOWENIEN	**ADRIA KOMBI** Tivolska 50 SI - 1000 Ljubljana	Tel: (+386) 1 23 45 280 Fax: (+386) 1 23 45 290 E-Mail: infor@adriakombi.si
TSCHECHISCHE REPUBLIK	**BOHEMIAKOMBI** Opletalova 6 CZ - 113 76 Praha 1	Tel: (+420) 2 42 444 560 Fax: (+420) 2 42 444 924 E-Mail: info@bohemiakombi.cz

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