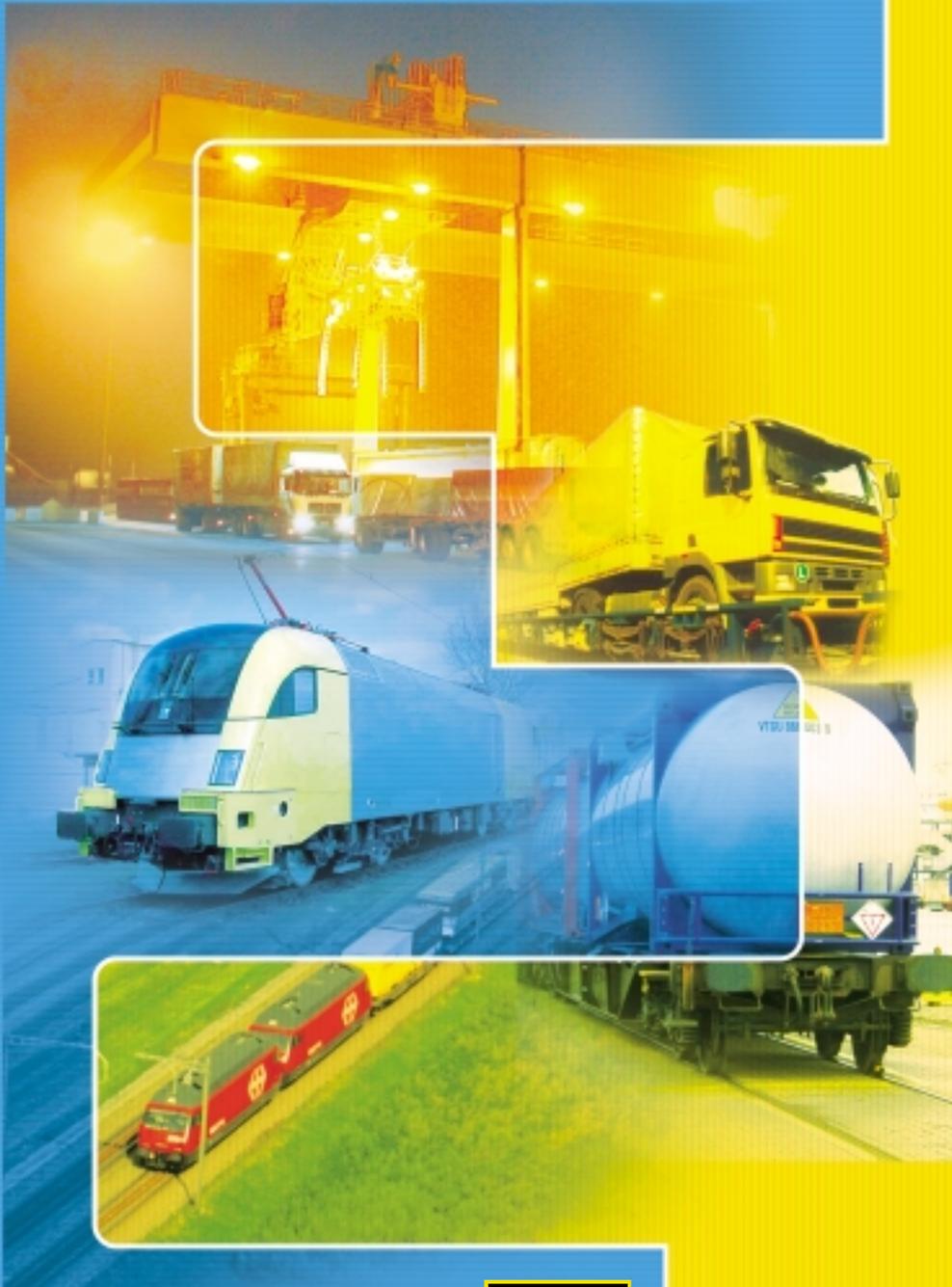


# UIRR

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



Report  
**2002**



## IMPRESSUM

**Verantwortlicher  
Herausgeber:**

UIRR s.c., Brüssel  
c/o Diane Chevreux

**Fotos:**

UIRR s.c. und  
Mitgliedsgesellschaften

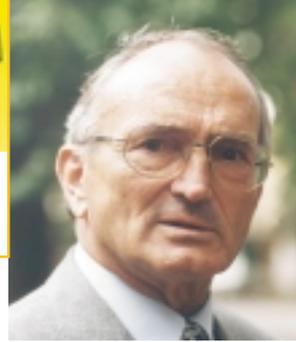
**Grafische Gestaltung:** Tostaky s.a., Brüssel

In Belgien auf chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt.



## VORWORT

**WERNER KÜLPER**  
Präsident UIRR



Das Jahr 2002 hat noch nicht den notwendigen deutlichen Zuwachs im Kombinierten Verkehr erbracht. Aber gerade schwierige Jahre führen zu Marktberichtigungen oder zwingen die Marktteilnehmer ihre Geschäfte zu konsolidieren und innovative Konzepte zu entwickeln. Hier werden die Grundlagen für künftiges Wachstum gelegt.

Der Eisenbahnmarkt ist im Umbruch. Viel langsamer zwar als umweltpolitisch und ökonomisch wünschenswert wäre, um wieder signifikante Marktanteile zu gewinnen. Viel langsamer auch als die Liberalisierung in anderen Sektoren wie der Luftfahrt oder der Telekommunikation, die völlig neue Perspektiven mit Auswirkungen auf alle Industrieunternehmen und Haushalte geschaffen haben. Auch wenn sich mehrere traditionellen EU Bahnmonopole noch gegen eine Marktöffnung wenden, obwohl sie diese verbal begrüßen, zeigen sich doch schon kleine Erfolge.

Auf zwei Korridoren, zwischen Antwerpen, Rhein-Ruhr und Basel sowie auf der Brennerachse haben sich UIRR Gesellschaften an der Gründung von Eisenbahnunternehmen beteiligt und verfügen nun über private Alternativen für die Traktion. Diese haben inzwischen die Anfangsschwierigkeiten überwunden und bieten eine deutlich bessere Leistungsqualität. Und es gibt erste Anzeichen, dass dieser beginnende Wettbewerb wirksam den Druck auf die traditionellen Bahnunternehmen gesteigert hat, endlich der Qualität im internationalen Güterverkehr eine höhere Bedeutung beizumessen.

Wir haben in der Vergangenheit lernen müssen, dass zwischen verkündeter EU Bahnpolitik und deren praktischer Umsetzung durch die Mitgliedstaaten ein ganzes Jahrzehnt liegen kann. Insofern haben wir den 15. März 2003, an dem das transeuropäische Güterverkehrsnetz laut erstem Eisenbahnpaket liberalisiert sein soll, ohne Euphorie erwartet. Die UIRR unterstützt die Europäische Kommission in den verschiedensten Gremien und mit

praktikablen Vorschlägen <sup>(1)</sup>, um diesen Prozess in Bewegung zu halten und mit dem einzigen Ziel: soviel wie möglich Verkehre auf die Schiene zu verlagern. Ein konkretes Beispiel ist das Qualitätsmonitoringsystem für den Kombinierten Verkehr, das inzwischen als Beispiel für die Einführung eines europäischen Rail Market Monitoring Scheme (RMMS) dient. Die UIRR hat ebenfalls konkrete Vorschläge zu Qualitätsverträgen mit Entschädigungszahlungen bei Verspätungen vorgelegt, die hoffentlich in eine für 2003 angekündigte Verordnung eingehen werden.

Von den EU Mitgliedstaaten erwarten wir mehr Nachdruck in der Umsetzung der Liberalisierung. Nur wenn ebenfalls mehr Investitionen gezielt in das Schienennetz mit Schwerpunkt auf den internationalen Güterverkehr getätigt werden, wird es den Marktakteuren gelingen, die erwarteten Verkehrsverlagerungen zu realisieren.

Die UIRR Gesellschaften versuchen alle sich bietende Marktchancen wahrzunehmen. Das zentrale Thema des diesjährigen UIRR Reportes lautet: "Die Produkte des Kombinierten Verkehrs im Blickfeld". Vier Mitglieds-gesellschaften stellen dabei ihre Entwicklungen und Marktstrategien vor. Eine Reihe interessanter Projekte und Initiativen folgt in der Rubrik: "Das Jahr 2002 im Überblick".

Viel Spass beim Lesen.

Werner Külper

<sup>(1)</sup> Siehe "Kombinierter Verkehr und die Bahnliberalisierung: von der Theorie zur Umsetzung"; "Güter-Freeways: Die Sicht der KV-Operateure" sowie weitere Stellungnahmen auf [www.uirr.com](http://www.uirr.com)



## DIE FAKTEN ZÄHLEN

**RUDY COLLE**

Generaldirektor UIRR

**Zur Unterstützung ihrer wichtigen Funktion als operative und kommerzielle Schnittstelle zwischen Schiene und Straße haben die Operateure des Kombinierten Verkehrs (KV) und Mitglieder der 30-jährigen UIRR 1988 ein Verbindungsbüro in Brüssel eingerichtet**

**Dieses Verbindungsbüro erfüllt mit anerkannter Effizienz dreierlei Funktionen:**

- › als **Koordinator** ergreift es Maßnahmen, die zu einer Harmonisierung der Tätigkeiten, Methoden und Systeme der einzelnen Mitgliedsgesellschaften führen sollen;
- › als **Forschungsbüro** untersucht es rein intern oder in Partnerschaft mit Dritten Wege zur Weiterentwicklung des KV;
- › als **Promotor** hat es die Aufgabe, den zuständigen Behörden vor Augen zu führen, wie diese durch angemessene Rahmenbedingungen die Möglichkeiten des KV beeinflussen können.

In der letztgenannten Funktion ist das UIRR-Büro eine Art Schnittstelle zwischen dem Gewerbe, dessen Forderungen es vertritt, und der Politik, die technisches und praktisches Fachwissen benötigt, um so die konkreten Auswirkungen ihrer Maßnahmen abschätzen zu können.

Die UIRR als anerkannte Referenzorganisation für den KV sieht ihre jüngsten Lobbyingbemühungen durch mehrere gesetzgeberische Maßnahmen der Europäischen Union belohnt: zum einen durch die - sicherlich langsamen - Fortschritte bei der Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs und des sich daraus ergebenden intramodalen Wettbewerbs, zum anderen durch die Anerkennung des Konzeptes des zugelassenen Kandidaten, das den KV-Operateuren erlaubt Bahntrassen einzukaufen, und schließlich durch den Verordnungsvorschlag der EU, wonach bei Leistungen unzu-

reichender Qualität vom Verursacher Schadenersatz geleistet werden muss. Eine solche Verordnung ist bedauerlicherweise notwendig, weil die Eisenbahnunternehmen nicht in der Lage sind, von sich aus rasch zu einer akzeptablen Qualität zurückzukehren, und wird zur Folge haben, dass der Schienensektor denselben Regeln unterliegt, die auch für den gesamten kommerziellen Sektor gelten. Sie hat deshalb unsere vorbehaltlose Unterstützung.

In der nächsten Zeit gilt unser Augenmerk der einheitlichen Umsetzung des Ersten Eisenbahnpakets in das nationale Recht der Mitgliedstaaten, der Überarbeitung des Zweiten Eisenbahnpakets, dem effektiven Einsatz des Marco Polo Programms und des 6. Rahmenprogramms Forschung & Entwicklung sowie der Revision der TEN. Das für die Umsetzung des Ersten Eisenbahnpakets vorgegebene Datum 15. März 2003 wird als eine wichtige Etappe auf dem Weg hin zu einer kompletten Liberalisierung des Schienenverkehrs dargestellt. Juristisch gesehen ist es das sicherlich auch. Es zählt jedoch vor allem das, was aus der zunehmenden Öffnung des Eisenbahnmarktes gemacht wird. Es sei daran erinnert, dass bereits seit dem 01.01.93 das gesamte Schienennetz für den KV zugänglich ist (Richtlinie 91/440), die konkreten Ergebnisse bisher jedoch aufgrund verschiedener Hindernisse und mangelnder Begleitmaßnahmen hinsichtlich des intramodalen Wettbewerbs selbst für diesen Güterverkehrstyp mehr als bescheiden geblieben sind.

Intern ist uns die Betreuung unserer Mitglieder bei ihrer konstanten Suche nach neuen Produkten und Systemen Motivation. Der vorliegende Report berichtet über Strategien, die individuell oder gemeinsam von den Mitgliedsgesellschaften diesbezüglich verfolgt werden.

So ist es wichtig, dem KV alle Chancen durch eine Angebotspalette zu geben, die preislich und qualitativ wettbewerbsfähig ist, so dass nach drei Jahren Stagnation der Verkehr schließlich wieder zunimmt. Innerhalb der UIRR ist das 2002 schon leicht spürbar. Unsere Glaubwürdigkeit und die des KV werden ständig in Frage gestellt, und gerade das macht die Tätigkeit unserer Internationalen Vereinigung so wertvoll für uns und so attraktiv für diejenigen, die sich ihr anschließen. Als Beweis dafür sehen wir die Interessenbekundungen seitens verschiedener Operateure, die sich um eine Annäherung an uns bemühen. Das hat dazu geführt, dass wir eine Reform unserer Statuten mit dem Ziel einer weiten Öffnung anstreben, damit die UIRR noch stärker als in der Vergangenheit zum Sprachrohr des gesamten Sektors des KV Schiene-Straße wird.



## Ost/WEST VERBINDUNGEN

**STEPHAN HOFER**  
Geschäftsführer Ökombi



**Zur Bewältigung eines bedeutenden Teils des Alpentransits kommt für Ökombi das stark wachsende Verkehrsaufkommen auf der Donauachse hinzu, die im Zug der Osterweiterung der EU noch an Bedeutung gewinnen wird. Ökombi ist dafür bestens gerüstet.**

In der europäischen Verkehrspolitik wurde bisher offenbar die Bewältigung des stark wachsenden Alpentransits als Hauptproblem angesehen. Jedenfalls stand dieses Nadelöhr immer im Vordergrund von Konferenzen, Planungen und Maßnahmen der EU. Gerade von den UIRR-Gesellschaften wurden hier zahlreiche Konzepte entworfen und umgesetzt und damit ein wesentlicher Beitrag zur Entlastung der Straßen geleistet.



Ökombi war jedoch schon immer bewusst, dass eine weitere Transitstrecke durch Österreich zunehmend an Bedeutung gewinnen wird, insbesondere je näher die EU-Osterweiterung heranrückt: Die Donauachse. Sie stellt die südlichste West-Ost-Verbindung ohne große geographische Hindernisse in Europa dar und ist bereits heute stark frequentiert, sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene. Speziell den beiden großen Ballungsräumen an dieser Strecke, Linz und Wien, droht ein Verkehrskollaps, sollten nicht rasch Maßnahmen zur Abwicklung der Verkehre in diesem zweiten Nadelöhr getroffen werden.

Um eine Straßenentlastung zu erreichen hat Ökombi seit Jahren Pläne in beiden Bereichen des Kombinierten Verkehrs entwickelt und umgesetzt. Als Erstmaßnahme wurden ROLA-Verbindungen auf dieser Achse eingerichtet, die stark von Kunden aus dem ost- und südosteuropäischen Raum genutzt werden. Eine Analyse nach Nationalitäten zeigt dies deutlich: Während auf den ROLA insgesamt über 35% der Fahrzeuge aus der EU stammen, machen sie im Donaukorridor nur 3,6% aus. Hingegen belegen hier die Fahrzeuge aus EU-Beitrittskandidaten 84,4% der Stellplätze, insgesamt nutzen sie jedoch die ROLA-Kapazitäten

nur zu 44%. Dies zeigt, dass die Rollenden Landstraßen auf der Donauachse hauptsächlich von Klein- und Kleinunternehmen genutzt werden, die oft gar nicht in der Lage sind, die Komplexität des unbegleiteten Verkehrs zu bewältigen. Die einzige Chance, derartige Transporte wenigstens zu einem Teil auf die Schiene zu bringen, ist eben die Rollende Landstraße.

Kleinräumige und teilweise erst im Aufbau befindliche Strukturen in den mittel- und osteuropäischen Ländern führen dazu, dass der unbegleitete Verkehr in diesen Relationen überwiegend mit Einzelwagen abgewickelt wird. Ökombi arbeitet jedoch intensiv daran, diese Verkehre über die Gateways Wels und Wien zu bündeln und somit Effizienz und Qualität zu steigern. Als erster Schritt wurden leistungsstarke Ganzzugsverbindungen aus dem deutschen Raum nach Wels und weiter nach Wien eingerichtet. Ihre Beförderungsleistung lag im Jahr 2002 um mehr als 37% über dem Vorjahr.

Ökombi nimmt die Herausforderung der großen verkehrspolitischen Aufgabe, die ihr mit der EU-Osterweiterung zukommt, gerne an. Diese Aufbauarbeit kann aber nur mit der Weiterentwicklung beider Formen des KV, die einander nicht konkurrieren sondern verschiedene Marktsegmente ansprechen, erfolgversprechend sein, um das erwartete Verkehrsaufkommen mit einer Steigerung um 130% bis ins Jahr 2015 einigermaßen verträglich zu bewältigen.





## NORD/SÜD VERBINDUNGEN

**HANS RAUN**

*Geschäftsführer Kombi Dan*

### ***KV mit Skandinavien***

Sowohl der Eisenbahn- als auch der Autoverkehr von und nach Skandinavien war immer dadurch gekennzeichnet, dass Skandinavien, mit Ausnahme Dänemarks, mit dem übrigen Europa nicht verbunden war. Die vorherrschende Rolle der Seeverkehre ist nicht zuletzt auf die großen Investitionen von Ostseehäfen und Reedern in neue Hafenanlagen sowie Schiffstypen zurückzuführen.

Mit Investitionen in Milliardenhöhe in die Querungen über den Grossen Belt 1997 und den Oresund 2000 hat die verladene Wirtschaft in Skandinavien alternative durchgehende Nord/Süd Transportmöglichkeiten bekommen, welche zu kürzeren Fahrzeiten und einer effektiveren Transportabwicklung führen sollten. Dies ist jedoch noch nicht eingetreten. Bisher wurde relativ wenig Verkehr von den Fähren auf die Querungen verlagert.



### ***Jede Kette ist so stark wie ihr schwächstes Glied***

Der Verkehr sucht sich seine eigenen Wege und zwar dort, wo die Abwicklung schnell und reibungslos erfolgt und die Preise konkurrenzfähig sind. Brücken und Unterführungen sind nicht genügend, auf jeden Fall nicht für den KV, ein kompliziertes Transportsystem das Zusammenarbeit, Organisation und nicht zuletzt Koordination zwischen Straße und Eisenbahn erfordert. Die Kapazitäten (Hub- und Gleiskapazitäten) und Öffnungszeiten der Terminals z.B. in Malmö (S) sind ungenügend, um der steigenden Nachfrage nach kombinierten Lösungen über die Querungen nachzukommen.

### ***Internordisches Kombinetz***

Als Alternative zum Straßenverkehr fordert der Markt heute effektive und vor allem konkurrenzfähige Transportsysteme. Diesen Bedarf kann der KV nur mit täglichen Ganzzugsverbindungen decken. Die Randgebiete können unterdessen nur die Mengenvorteile dieser Verbindungen ausnutzen, wenn der Güterverkehr auf wenige große Transportkorridore beschränkt wird. Hier zeigt sich die

Rolle des Kombioperateurs als Konsolidator. Deshalb muss ein Kombinetz im nordischen Dreieck aufgebaut werden, um die Güter von Norwegen, Schweden und Dänemark über Drehscheiben in Ganzzügen von und nach den europäischen Industrie- und Handelszentren zu transportieren.

Dies setzt eine Zusammenarbeit, eine effektive Organisation und eine Koordination zwischen den beteiligten Akteuren voraus.

### ***Neue Ganzzüge***

Kombi Dan und Cemat haben ihre Ganzzugkapazitäten zwischen Verona und Taulov mit Weiterbeförderung nach Norwegen/Schweden auf vier wöchentliche Abfahrten erweitert. Die Fahrzeit von Taulov – Verona über 1494 km beträgt heute weniger als 30 Stunden.

In Zusammenarbeit mit Kombiverkehr wird im Februar ein täglicher Ganzzug zwischen Taulov und Hamburg Billwerder mit Weiterbeförderung im Kombinetz 2000+ u.a. nach Basel, Duisburg, Frankfurt, Karlsruhe und München angeboten.

### ***Mautgebühren in Deutschland***

Für Randstaaten wie die skandinavischen Länder, wird eine Einführung der Mautgebühren auf den deutschen Autobahnen eine wesentliche Verteuerung der Transportkosten bedeuten und eine nicht unwesentliche Verschlechterung im Wettbewerb zu den Ländern in Zentraleuropa. Das Interesse nach kombinierten Lösungen ist deshalb besonders auf den Strecken zwischen Skandinavien und Südeuropa ansteigend.

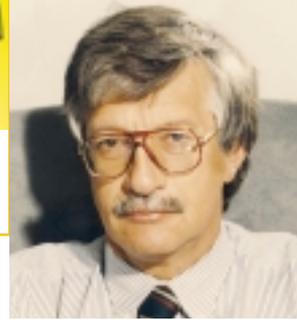
Dazu kommt, dass die Bahnen die geänderten Rahmenbedingungen als eine Anregung sehen, um mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Die Preiserhöhungen im Eisenbahnverkehr sind 2003 deshalb mäßig und es wird intensiv an einer Verbesserung der Transportqualität gearbeitet, damit Pünktlichkeit zum Kennzeichen des KV wird.



## VERNETZTE VERBINDUNGEN

EUGENIO MUZIO

Delegiertes Verwaltungsratsmitglied Cemate



**Der Kombinierte Verkehr hat sich dann als am effizientesten und wirtschaftlichsten erwiesen, wenn das Frachtaufkommen zur Bildung von Ganzzügen ausreichte, die Industrie- und Handelszentren mit hoher Verkehrsdichte miteinander verbinden.**

Im Laufe der Jahre wurden deshalb nationale Netze dort geschaffen, wo die geographischen Ausdehnungen der Länder es rechtfertigten, gleichzeitig entstand aber auch ein Netz internationaler Strecken, auf denen seit den 90er Jahren allein der alpenquerende Verkehr mehr als 50% des gesamten KV Schiene-Straße ausmachte.

Dieses Verkehrsachsensystem verband jedoch nur Städte, deren wirtschaftliches Gewicht die Bildung von Ganzzügen erlaubte. Die flächenmäßige Versorgung der Wirtschaftsräume war weiterhin von den kommerziellen und betrieblichen Interessen des Straßengüterverkehrs bestimmt, der die Verteilung vornahm. Ein großer Teil des Gebietes blieb also aufgrund eines für Ganzzüge unzureichenden Frachtaufkommens unerschlossen.

In Italien sind die Lichtraumprofile für alpenquerende Transporte zu Terminals im Norden des Landes nicht mehr ungünstig; noch vor einigen Jahren stellten die Strecken an sich von diesen Terminals in Richtung Süditalien Beschränkungen dar, die einen Weitertransport der Ladeeinheiten auf der Straße erforderlich machte. Verbesserungen der Lichtraumprofile auf einigen Strecken, insbesondere jedoch die Einführung von Wechselbehälter-Tragwagen mit absenkbarer Ladefläche ermöglichen nun eine Weiterbeförderung auf der Schiene.

Diese technische Innovation hat also ganz massiv die Einführung der "Gateway"-Technik unterstützt. Durch die Schaffung der "Gateway"-Funktion in Terminals mit der Möglichkeit, eine Ladeeinheit von einem Zug auf einen anderen zu transferieren, kann zweierlei erreicht werden:

- › durch den Einsatz von Shuttlezügen, die Wirtschaftszentren mit schwachem Verkehrsaufkommen mit Zentren mit hohem Verkehrsaufkommen verbinden, verstärkt sich der Einfluss des Kombinierten Verkehrs auf europäischer Ebene.
- › in Ländern beiderseits der Alpen können Terminals, die am Rande der Berge liegen, durch immer häufiger verkehrende Züge verbunden werden, die den Alpenbogen queren und in „Gateway“-Terminals auf Züge treffen, die die Fläche des jeweiligen Landes bedienen.

Eine weitere Auswirkung dieses Konzepts auf den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße zeigt sich in der Abwicklung des Basisverkehrs zwischen „Gateway“-Terminals mit Hilfe von Shuttlezügen, deren Frequenz sich an der Kapazität der benutzten Strecke ausrichtet.

Kürzere Intervalle zwischen den Shuttlezügen verringern die Abhängigkeit des Nutzers von Leistungen, die "Gateway"-



Terminals hinsichtlich Ankunft des Zuges am Morgen und Abfahrt am Abend anbieten. Diese Beschränkung ist unter Berücksichtigung des notwendigen zeitlichen Abstands zwischen der Auflieferung der Ladeeinheiten im Terminal und ihrer Bereitstellung zur Abholung im Ankunftsterminal zu sehen. Solche Shuttlezüge transportieren nicht nur Ladeeinheiten des lokalen Verkehrs zwischen den "Gateway"-Terminals, sondern auch Ladeeinheiten des internationalen Verkehrs von Zügen, die dort an- bzw. abfahren.

Der Kombinierte Verkehr ist mittlerweile organisatorisch und verwaltungstechnisch in der Lage, sein Verkehrsachsensystem in ein "Netz" umzuwandeln, in dem der internationale und nationale Verkehr in vollkommener Synergie zusammenwirken. Nehmen wir die Cemate:

- › ca. 15% ihres nationalen Verkehrs beruhen auf internationalem Verkehr, der über "Gateway"-Terminals abgewickelt wird;
- › in den nächsten fünf Jahren wird für diesen Verkehrstyp eine zwei- oder dreifache Zunahme des Verkehrsvolumens prognostiziert;
- › auf den gesamten nationalen Verkehr bezogen, benutzt ein sehr hoher Prozentsatz das "Gateway"-Terminal Bologna Interporto als Verteil-"Hub" zwischen den Terminals in Nord- und Süditalien.

Ein vernetztes Verkehrssystem, das sich über einen starken Verbund mit dem übrigen Netz auf die Synergieeffekte zwischen den nationalen und internationalen Verkehrsachsen stützt, wäre eine wünschenswerte Entwicklung, durch die der Kombinierte Verkehr seine Attraktivität steigern könnte.



## NEUES PRODUKTIONSKONZEPT

**ANDREAS RIECHEL**

Geschäftsführer BTZ

**Nach über sieben Betriebsjahren hat sich die BTZ im alpenquerenden, kombinierten Verkehr Straße-Schiene als feste Größe etabliert. Seit der Übernahme des ersten und bislang einzigen Anbieters bimodaler Systemverkehre in Europa durch die TX-Gruppe und die Italienische STR Brenner Schienentransport AG hat die BTZ die Relation Köln-Verona in den Mittelpunkt ihrer Aktivitäten gestellt. Durch diese Achse werden die Wirtschaftsräume in Nord- und Westdeutschland sowie in den BeNeLux-Staaten mit Norditalien verbunden. Über die dortigen Adria Häfen werden auch Griechenland- und Türkei verkehre dargestellt.**

Positioniert als Dienstleister für Transport-, Speditions- und Logistikunternehmen wird BTZ durch Erhöhung der Abfahrtsfrequenz das Beförderungsangebot von derzeit sechsmal wöchentlich ab Verona und viermal wöchentlich ab Köln auf dieser Stammstrecke kontinuierlich ausbauen. Ein neu entwickeltes Produktionskonzept erlaubt dabei trotz



unterschiedlicher technischer Restriktionen auf den verschiedenen Streckenabschnitten (Engpass Brenner) jeweils die optimale Kapazitätsauslastung. Da die system-spezifischen Vorteile des Trailerzuges im Vergleich zum klassischen Kombinierten Verkehr von u.a. über 35% mehr Sendungseinheiten bei gleicher Zuglänge besonders bei Güterarten der mittleren Gewichtsklassen zu tragen kommen, zielt BTZ speziell auf dieses Marktsegment.

In jedem Falle erschließt sich dem Kunden dabei die gesamte Palette der Leistungstiefe im kombinierten Verkehr. Der Kunde hat die Wahl. Auf der einen Seite bietet BTZ den kundenfreundlichen Door-to-door-Service, bei dem BTZ die Organisation der Vor- und Nachläufe dem Kunden abnimmt und damit das Qualitätsniveau unabhängig von Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge sicherstellt. Auf der anderen

Seite räumt BTZ dem Kunden auf Wunsch ein Maximum an Flexibilität durch dauerhafte oder fallweise Überlassung der bimodalen Sattelaufleger zur Miete ein. Der Kunde bucht bei BTZ dann nur noch die Schienenbeförderung Terminal-Terminal und nutzt die volle Dispositionsfreiheit im Vor- und Nachlauf auf der Straße. Erweitert wird das BTZ-Angebot durch den Einsatz bimodaler Kühltrailer. Den hohen Anforderungen im Tiefkühl-Bereich wird BTZ nicht nur durch Gewährleistung der ununterbrochenen Kühlkette auch auf der Schiene gerecht, sondern auch durch den Einsatz eines GPS-gestützten Überwachungssystems, das sogar die Online-Steuerung der Kühlzustände erlaubt. Ferner eignet sich das bimodale System in hervorragender Weise zur Kombination mit anderen logistischen Dienstleistungen wie Warehousing und damit zur Integration in Supplychains.

All das zeigt, dass bimodale Systeme keine Konkurrenz zum konventionellen Kombinierten Ladungsverkehr (KLV) sondern in einer bestimmten Nische eine Bereicherung des Angebotes darstellen. Dieses Angebot ist geeignet zusätzliche Nachfrage nach KLV-Beförderungsleistungen zu generieren, denn Angebotsvielfalt ist unbedingte Voraussetzung für Marktwachstum mit gesundem Wettbewerb.



# DAS JAHR 2002 IM ÜBERBLICK

## POLITISCHE ENTWICKLUNGEN

### Verkehrspolitik

**Die Eisenbahnpakete** - Die UIRR hat die Entwicklungen des Ersten Eisenbahnpakets im Laufe des Jahres 2002 weiter verfolgt. Das für die juristische Umsetzung dieses Eisenbahnpaketes in das nationale Recht der Mitgliedstaaten vorgegebene Datum 15. März 2003 ist eine wichtige Etappe auf dem Weg hin zu einer kompletten Liberalisierung des Schienenverkehrs. Es kommt letztendlich jedoch darauf an, was aus der zunehmenden Öffnung des Eisenbahnmarktes gemacht wird.

Die Europäische Kommission hat nun ein zweites Eisenbahnpaket vorgeschlagen, das von der UIRR im Hinblick auf die Schaffung eines rechtlich und technisch integrierten europäischen Eisenbahnraumes begrüßt wird. Für diese zweite Etappe müssten im Jahr 2003 die Weichen gestellt werden.

**Marco Polo** - In Februar 2002 hat die Europäische Kommission das Marco Polo Programm zur Förderung von Güterverkehrsverlagerungen auf alternative Verkehrsträger vorgeschlagen. Dieses Programm sieht vor, den Transport- und Logistikunternehmen zu helfen, um dauerhaft Güter von der Straße auf den maritimen Nahverkehr, auf die Schiene und auf die Binnenschifffahrt zu verlagern, und schlägt dazu drei Maßnahmen vor. Die UIRR begrüßt die Einführung des neuen Programms, das das Ende 2001 abgelaufene PACT Programm ablöst. Es sei daran erinnert, dass sich die UIRR an insgesamt 34 Projekten im Rahmen von PACT beteiligt hat. Das Programm soll im Laufe des Jahres 2003 beginnen.

**Der Ärmelkanaltunnel** - Eines der markantesten Ereignisse des Jahres 2002 war sicherlich die fortdauernde Teilspernung des Ärmelkanaltunnels um den Flüchtlingsstrom einzudämmen. Die UIRR hat die zuständigen Behörden mehrmals darauf hingewiesen, dass dringend eine Lösung dieses Problems gefunden werden muss. In diesem Zusammenhang war das bedeutendste Ereignis eine Tagung auf höchster Ebene in Calais am 27.03.02, die die UIRR in Zusammenarbeit mit anderen Verbänden organisiert hat. Es hat den Anschein, dass der Verkehr seit August-September 2002 mehr oder weniger zur Normalität zurückgekehrt ist, insbesondere nach Schließung des Rote Kreuz Zentrums Sangatte.

Für die Operateure der UIRR war 2002 ein Jahr der Wiedergewinnung und Konsolidierung von Verkehren durch den Tunnel. Dies gilt insbesondere für die **CTL**, die außerdem beschlossen hat, Eingang in den heimischen Markt zu finden. Für 2003 beabsichtigt das Unternehmen eine Wiederbelebung des

Verkehrs mit Italien, insbesondere durch Verkehrsangebote zwischen Novara und Hams Hall sowie Manchester. Für die französische **CNC** wiederum hat im Ärmelkanalverkehr einen Rückgang von 50% zu beklagen. Der noch vorhandene Verkehr wird derzeit per Fähre via Dünkirchen und Zeebrügge befördert. Laut **Novatrans** und **Cemat**, die auch vom Tunnelproblem betroffen waren, sollte man sich jedoch nicht in trügerischer Hoffnung wiegen: auch wenn seit Juni 2002 Sicherungsmaßnahmen durchgeführt worden sind, mussten die Kunden doch während der Verkehrsunterbrechung alternative Lösungen suchen und werden nicht so ohne weiteres zum KV zurückkehren. 2003 wird also ein Testjahr für den Tunnelverkehr: Zuverlässigkeit und Wiedergewinnung einer hohen Frequenz sind dabei wichtig.

### Projekte

**Das CO<sub>2</sub>-Projekt** - Das Kyoto-Protokoll von Dezember 1997 brachte in erster Linie den Willen der Gemeinschaft zum Ausdruck, den Ausstoß von Treibhausgasen zu reduzieren, wobei der CO<sub>2</sub>-Ausstoß in den Jahren 2008-2012 gegenüber 1990 um 8% vermindert werden soll. Im Jahre 2002 konnte die EU den CO<sub>2</sub>-Ausstoß auf dem Niveau des Bezugsjahres halten, solch eine Reduzierung konnte jedoch noch nicht erreicht werden. Es werden deshalb verschiedene



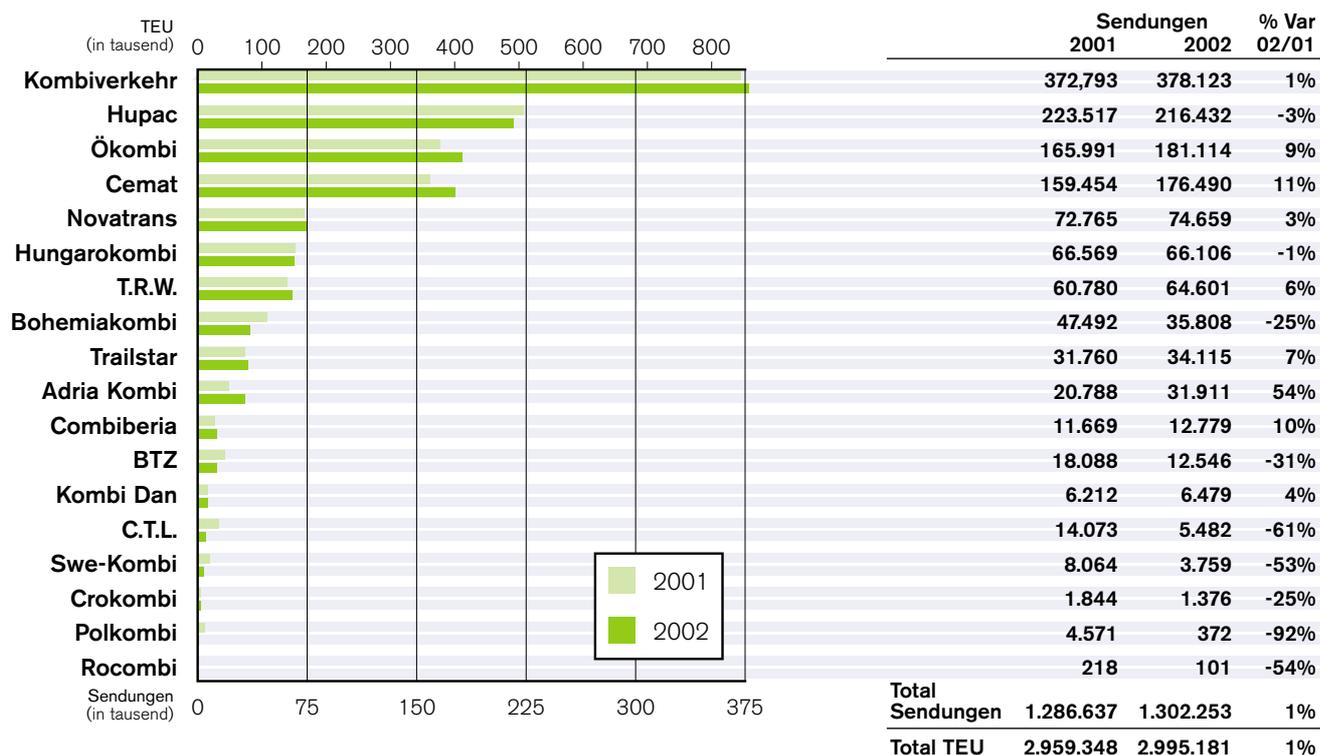
Möglichkeiten zur Verwirklichung dieses Ziels untersucht, vor allem durch Aktionen, die auf den Güterverkehr als dem Hauptverursacher der Schadstoffemissionen abzielen.

Angesichts dieser Situation hatte die UIRR vorgeschlagen, eine Studie zur Quantifizierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes des KV Schiene-Straße in Europa nach Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene durchzuführen. Diese Studie wird vom PACT Programm gefördert und zeigt, dass durch eine Verlagerung auf den KV Schiene-Straße der Energieverbrauch sowie auch die CO<sub>2</sub>-Abgabe an die Atmosphäre deutlich reduziert wird. Je nach eingesetzter KV-Technik variieren die Zahlen: der unbegleitete KV verringert den Energieverbrauch um knapp 30%, die Menge an CO<sub>2</sub> um mehr als die Hälfte. Für die Rollende Landstraße beträgt die Energieeinsparung ca. 10%, beim CO<sub>2</sub> knapp 20%. Die Ergebnisse sowie auch Empfehlungen für Maßnahmen, die geeignet sind, den positiven Umwelteffekt des Kombinierten Verkehrs zu maximieren, werden im Laufe des Jahres 2003 vorgestellt.



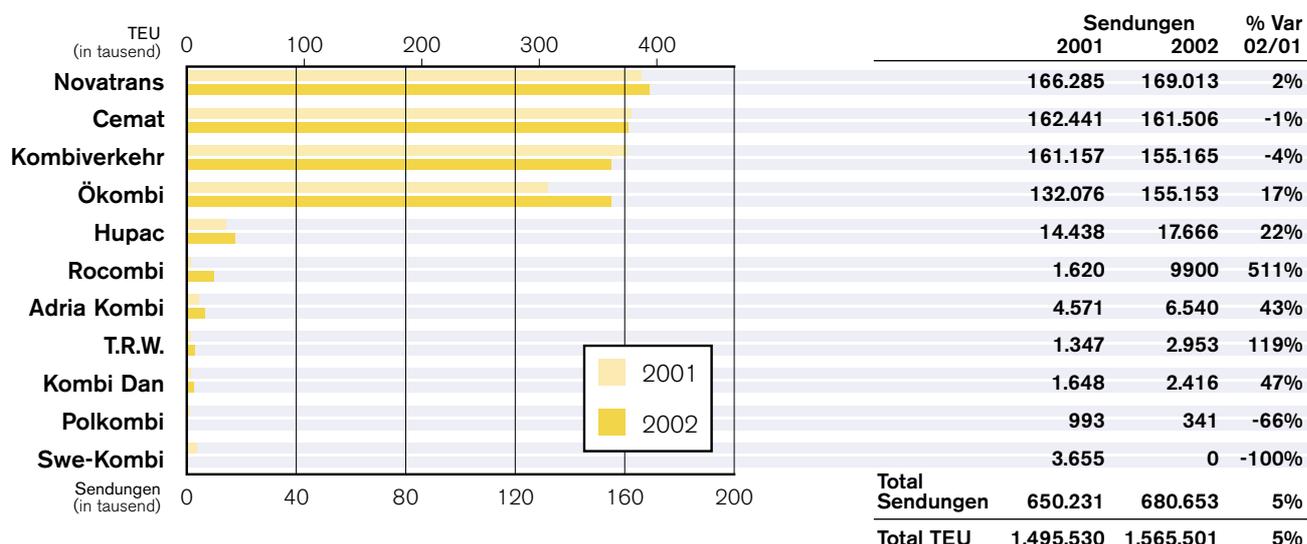
# DAS JAHR 2002 IM ÜBERBLICK - TRENDS

## INTERNATIONALER VERKEHR



Die UIRR-Gesellschaften haben ihr internationales Verkehrsvolumen geringfügig um 1% steigern können. Hinter diesem Prozentsatz zeigen sich unterschiedliche Tendenzen. So wurden auf den folgenden Achsen ausgezeichnete Ergebnisse erzielt: +12% zwischen der Schweiz und Deutschland, die Verkehre mit Spanien (Deutschland +14% und Belgien +7%) und mit Italien (Frankreich +30%, die Niederlande +8% und Schweden +28%). Der RoLa-Verkehr zwischen Slowenien und Österreich hat stark zugenommen dank einer besseren Auslastung auf der Relation Maribor-Wels und einer erhöhten Frequenz der Relation Ljubljana-Salzburg. Andererseits haben die Störungen der Verkehrsverbindungen durch den Ärmelkanaltunnel die Ergebnisse des britischen Operateurs CTL erneut stark beeinträchtigt. Die Überschwemmung im September in Ostdeutschland und in der Tschechischen Republik haben dazu beigetragen, den Verkehr der RoLa Dresden-Lovosice (-16%) stark zu verringern.

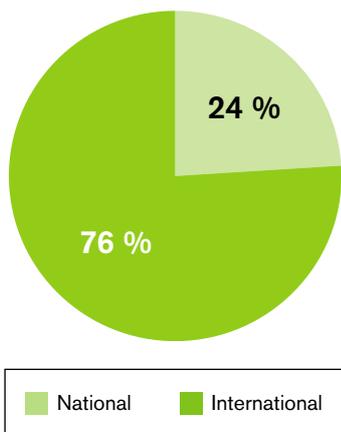
## NATIONALER VERKEHR



Die nationalen Beförderungen haben um 5% zugenommen. Vier Länder teilen sich etwa 80% der Sendungen: Deutschland, Österreich, Frankreich und Italien. Der unbegleitete Verkehr hat in Österreich um 28% stark zugelegt und der begleitete Verkehr hat sich um 8% erhöht. In Rumänien konnten mehr als 9.000 Sendungen von der Straße auf die Schiene verlagert werden, dank der Öffnung eines neuen Umschlagbahnhofs am Hafen von Constanza. In Frankreich haben die Terminals von Bordeaux, Lomme et Mouguerre (2001 gebaut) neue leistungsfähige Relationen eingeführt. Der neue Ganzzug zwischen Aarau und Stabio in der Schweiz hat sich seit seiner Einrichtung im April 2002 gut entwickelt.

# DAS JAHR 2002 IM ÜBERBLICK - TRENDS

## VERKEHR INSGESAMT

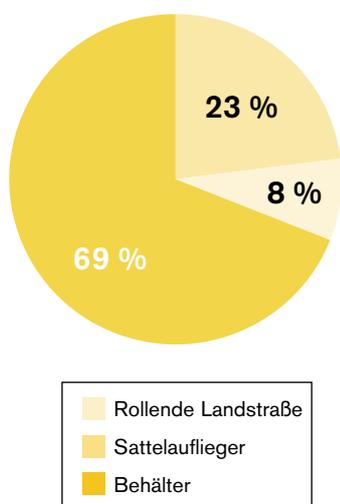


Internationaler (Int.) und Nationaler (Nat.) Verkehr in Mio. TKM

Jahr	Int.	Nat.	Total
1993	14.490	6.844	21.334
1994	17.077	7.606	24.682
1995	17.720	7.250	24.970
1996	19.584	7.583	27.167
1997	21.527	8.334	29.862
1998	21.926	8.308	30.234
1999	20.742	7.846	28.588
2000	24.330	8.156	32.486
2001	24.663	7.217	31.880
2002	25.027	8.047	33.074

Der Verkehr in Tonnenkilometer hat sich in 2002 positiv entwickelt. Der internationale Verkehr hat eine leichte Zunahme um 1% erfahren. Folgende Relationen haben besonders zu diesem Ergebnis beigetragen: Österreich/Slowenien (+83%), Deutschland/Spanien (+33%), Frankreich/Italien (+25%), Schweiz/Deutschland (+17%) und die Niederlande/Italien (+8%). Der nationale Verkehr hat sich hingegen um 12% erhöht; der Zuwachs um etwa 800 Millionen tkm ist vor allem drei Ländern zu verdanken: Italien (+38%), Österreich (+35%) und die Schweiz (+12%). Ferner muss berücksichtigt werden, dass sich trotz einer Verringerung der Sendungen in Italien, die Verkehrsleistung dank der längeren Relationen nach Südtalien verbessert hat. Die Distanzen erreichen durchschnittlich international 760 km und national 550 km. Das Gewicht einer Ladeinheit beträgt 25 Tonnen im internationalen Verkehr und 21 Tonnen im nationalen Verkehr.

## TECHNIKEN

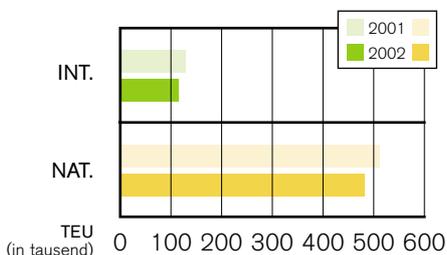


Anteil der Kombitechniken am Gesamtverkehr in Tausend Sendungen

Jahr	Behälter	Sattel- aufleger	Rollende Landstraße	Total
1993	884	202	212	1.297
1994	1.057	220	253	1.529
1995	1.079	224	312	1.615
1996	1.161	207	344	1.711
1997	1.333	185	346	1.864
1998	1.335	166	382	1.883
1999	1.260	154	406	1.821
2000	1.333	172	460	1.964
2001	1.300	171	466	1.937
2002	1.367	152	464	1.983

Im unbegleiteten Verkehr ist der Anteil der Wechselbehälter und Container gestiegen und stellt 69% der im Jahr 2002 durchgeführten Sendungen dar. Auf nationaler Ebene bedeutet dies einen Anstieg um mehr als 30.000 Wechselbehälter und auf internationaler Ebene um mehr als 35.000. Im internationalen unbegleiteten Verkehr bevorzugen die Kunden kleine Wechselbehälter (Sendungen von 2 Behältern von 7-8 m), die einen Anteil von 34% an den internationalen Sendungen haben. Der Anteil der Sattelaufleger konnte wegen einer geringeren Nutzung dieses Ladeeinheitstyps auf den Achsen Deutschland-Italien (-9%), Belgien-Italien (-18%) und Deutschland-Spanien (-26%) nicht beibehalten werden. Insgesamt hat sich die Situation des kombinierten Verkehrs nur wenig verändert: Anstieg im nationalen Verkehr und Rückgang im internationalen Verkehr. Tatsächlich sinkt der internationale KV der Rollenden Landstrassen nur in der UIRR Statistik: die Verbindung Freiburg-Novara, die von Hupac im Auftrag von RALpin (Gesellschaft, die nicht Mitglied der UIRR ist) durchgeführt wird, taucht nicht in der nebenstehenden Statistik auf. Im Vergleich zu 2001 ist diese Verbindung um 137% gestiegen, d.h. um mehr als 44.500 Sendungen.

## ASSOZIIERTE MITGLIEDER



Nationaler (Nat.) und Internationaler (Int.) Verkehr in TEU

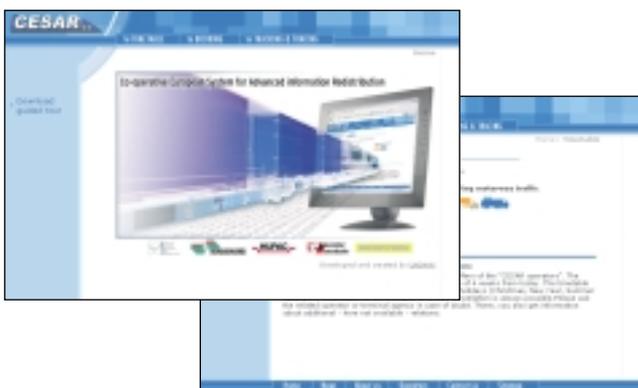
Jahr	Int.	Nat.	Total
2001	131.491	519.390	650.881
2002	117.429	490.411	607.840
	-11%	-6%	-7%

Mit einem beförderten Gewicht von mehr als 5 Mio. Tonnen bleibt die Gesamtaktivität von CNC 2002 im Vergleich zu 2001 konstant. Dahinter verbergen sich jedoch je nach Markt sehr unterschiedliche Entwicklungen.

Die Tätigkeit "Seecontainer und gleichgestellte Behälter" verzeichnet ein Wachstum von ca. 7%. Dieser Fortschritt ist ein Erfolg der spezifischen Leistungsangebote, die 2002 eingerichtet wurden, um den neuen logistischen Schemas der wichtigsten Akteure dieses Bereiches zu entsprechen. Diese Entwicklung gleicht also den Rückgang der Haus-zu-Haus Sammelladungsverkehre mit Wechselbehältern aus. Dies hat zwei Ursachen: die Erste ist die nur langsame Erholung der Verkehre durch den Ärmelkanaltunnel. Die Zweite ist die zunehmende wirtschaftliche Mindestentfernung des KV in Frankreich, der sich mit den Preisen der Straßentransporteur e einerseits und den erhöhten Tarifen im Nachlauf andererseits aufgrund der französischen Gesetzgebung auseinandersetzen muss.

## DAS JAHR 2002 IM ÜBERBLICK

**Der Erfolg des CESAR Projektes** - Das von der EU und der schweizerischen Regierung unterstützte Forschungsprojekt CESAR wurde mit einer Präsentation beim Intermodalen Salon in Rotterdam Ende 2002 abgeschlossen. Nach sechs Jahren Entwicklung wurde unter der Leitung des UIRR Büros in Brüssel eine europaweit harmonisierte Kunden-Internetschnittstelle eingerichtet. Die Kunden äußerten sich



begeistert angesichts der Vielzahl von Serviceleistungen, die angeboten werden. Zum ersten Mal können Kunden - Transporteure und Logistikunternehmen - bei einer einzigen Internet-Adresse <http://www.cesar-online.com> die aktuellen Fahrpläne konsultieren, Reservierungen vornehmen und Statusinformationen über alle Ladeeinheiten einschließlich Verspätungen und deren Auswirkungen abrufen. Seit April 2003 hat die CESAR Website ein neues und modernes Erscheinungsbild. Sie umfasst eine Präsentation der neuen Funktionen, die den Kunden und Operateuren in den Passwort geschützten Bereichen zugänglich sind. Die systemverantwortlichen Operateure sind dabei, eine Firma mit Sitz in Brüssel zu gründen, die sich um die Abwicklung und Weiterentwicklung des Systems kümmern soll.

### TECHNISCHE ENTWICKLUNGEN

**Der Transport von gefährlichen Gütern** - Der Transport von Gefahrgut ist ein wichtiger Markt für den Kombinierten Verkehr. Ihr Anteil liegt im Durchschnitt bei 5-10%, auf einigen Relationen mit hohem Verkehrsaufkommen von chemischen Produkten sogar bei 20%. Fast alle Gefahrgutkategorien können auf der Schiene oder im Kombinierten Verkehr befördert werden. Zur Identifizierung der Ladeeinheiten sind, abgesehen von einigen Ausnahmen, die ADR-Bestimmungen auch im Eisenbahnverkehr gültig.

Die chemische Industrie legt großen Wert auf erhöhte Sicherheit beim Schienentransport. Des Weiteren bemühen sich die Gefahrgutexperten der UIRR-Gesellschaften in Zusammenarbeit mit den Eisenbahnunternehmen, das Sicherheitsniveau des KV zu verbessern, zum Beispiel durch die Einrichtung einer Datenbank mit Notfallnummern, durch Information und Beratung der Kunden (siehe auch unter [www.uirr.com](http://www.uirr.com)), durch Erfahrungsaustausch und die

Erarbeitung von Empfehlungen zur Organisation, zum Bau und Umbau von Umschlagterminals. Die UIRR setzt sich entschieden für hohe Sicherheitsstandards ein, die jedoch auch für alle anderen konkurrierenden Transportsysteme gelten müssen. Dadurch könnte der KV in Zukunft stärker seine Vorteile im Fernverkehr ausspielen.

**Der Waggonpool und neue Technologien** - Der Waggonpoolbetrieb der Gesellschaften **Novatrans**, **Cemat** und **TRW** mit seiner über 20jährigen Praxis ist aufgrund seiner Effizienz positiv zu bewerten. Dank des Pools sind diese Operateure in der Lage, den Unwägbarkeiten der Bahnqualität zu begegnen. Der Betrieb von Ganzzügen mit Waggongruppenaustausch in Verbindung mit einem Betriebsplan ist nur dank des Einsatzes des voll elektronischen Verwaltungsprogramms IRIS (Intermodal Rail Information System) möglich. Es wurde von der TRW entwickelt und ermöglicht, zur großen Zufriedenheit der Partner von Cortax, die einzelnen Leistungen der KV-Kette zu verwalten.

Die Investitionen von **Ökombi** vor einem Jahr in Höhe von € 30 Mio in 200 Niederflurwagen einer neuen Generation zahlen sich aus. Dank einer höheren Zugkapazität infolge eines besseren Umlaufs und einer besseren Beladung ist



die beförderte Nutzlast höher. Die Gesellschaft beabsichtigt weitere 200 Niederflurwagen anzuschaffen, um die sich abzeichnenden Verkehrssteigerungen aufzufangen.

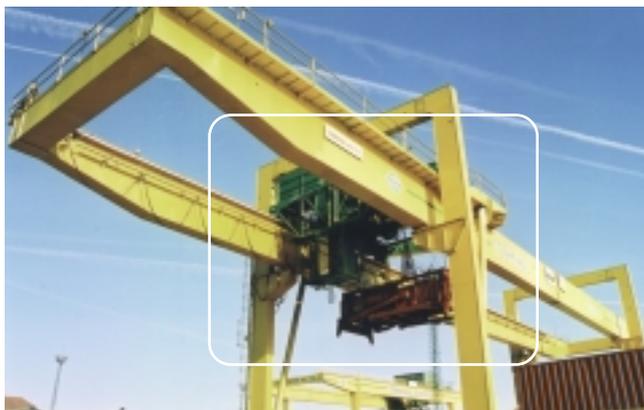
Ferner hat **Cemat** im Jahre 2002 eine Summe in Höhe von € 16 Mio. in die Herstellung von 250 neuentwickelten vierachsigen Behältertragwagen investiert. Es gelang, das Leergewicht um 2 Tonnen zu verringern und so ein verbessertes Nutzlast/Totlastverhältnis herzustellen.

**Die Terminals** - Für Italien sind 2002 und 2003 Schlüsseljahre für die Entwicklung einiger Terminals. So wurden im Jahr 2002 im Terminal Verona Q.E. 9,2% mehr Ladeeinheiten (UTI) aufgeliefert als 2001, und die Prognosen für 2003 sind günstig. Um die Servicequalität im Terminal noch zu verbessern, stockte **Cemat** ihr Personal auf, ersetzte die alten Mobilkräne, führte für Ladeeinheiten, die nach Ankunft geparkt werden, das Bonus-Malus-System ein und automatisierte die Erfassung der Eingangs- und Annahmeformalitäten der Fahrzeuge mit Hilfe von Palm-touch-PCs.

# DAS JAHR 2002 IM ÜBERBLICK

Im Oktober 2002 erhielt **Hupac** die Genehmigung für den Bau des Terminals Gallarate als Erweiterung des Terminals Busto Arsizio. Ziel ist es, die Umschlagkapazitäten so zu erhöhen, dass die Verlagerungsziele der schweizerischen Regierung auch umgesetzt werden können. Hupac rechnet bis ins Jahr 2008 mit einer Verdoppelung des alpenquerenden Verkehrs. Busto ist heute das KV-Terminal mit der höchsten Auslastung ganz Norditaliens mit Verkehren in allen Teilen Europas und dient als Gateway für das italienische Shuttlenetz. Die Bauarbeiten für die Terminalerweiterung werden 2003 beginnen und 2005 abgeschlossen werden.

In Osteuropa hat die erste Entwicklungsphase des BILK (Budapest Intermodal Logistik Centre) begonnen. Man möchte damit die Nachfrage im internationalen wie auch im nationalen Verkehr befriedigen. Als ungarisches Zentrum eines Leitsystems des integrierten Kombinierten Verkehrs wird das BILK als Schnittstelle funktionieren und technische Hilfestellung für den Transitverkehr bieten sowie auch den Verkehr mit anderen ungarischen Logistikzentren, die in einem Hub and Spoke Netz an das BILK angeschlossen sind. Das



Zentrum wird von zwei unabhängigen Unternehmen konzipiert, die von ungarischen Investoren im Dezember 2001 gegründet wurden. Zu den Aktionären der BILK KOMBITERMINAL Gesellschaft gehört auch das UIRR Mitglied **Hungarokombi**.

Seit Dezember 2002 ist ein neues intermodales Terminal im Hafen von Constanza in Betrieb. **Rocombi** hat dort ihre eigene Agentur eröffnet und zeichnet im übrigen für 75% der Verkehre verantwortlich. Von diesem Terminal aus können 20' und 40' Container zu allen Terminals in Rumänien transportiert werden. Es ist auch angedacht, von dort aus den internationalen Verkehr zu entwickeln.

## ANPASSUNGSFÄHIGKEIT

**Angemessene Reaktionen auf Unwetterfolgen** - Infolge eines Eisenbahnunfalls und eines Bergsturzes auf der Strecke Luino im Februar 2002 war der Schienengüterverkehr auf der Nord-Süd-Achse via Gotthard mehrere Wochen lang unterbrochen. Dank einer engen Zusammenarbeit konnten

KV-Operateure, u.a. die **Hupac**, jedoch rasch reagieren und Züge auf Alternativrouten einsetzen.



Die Überschwemmungen in Zentral- und Osteuropa in den Monaten August bis September 2002 hatten starke Auswirkungen auf den Eisenbahnverkehr, insbesondere in Österreich, Deutschland (Sächsische Schweiz) und in der Tschechischen Republik. Die Folge waren die Streichung oder Verspätung von Zügen und die Umleitung auf andere Strecken. Der Verkehr der Rollenden Landstraße Manching-Brennersee und Dresden-Lovosice war sehr stark beeinträchtigt. **Bohemiakombi** und **Kombiverkehr** mussten auf dieser Strecke daher den Verkehr der Rollenden Landstraße aussetzen. Nach fünf Wochen völligen Stillstandes aller Operationen konnte der Verkehr mit 50% seiner Kapazität wieder aufgenommen werden und schnell wieder eine Frequenz von 20 bzw. 24 Zügen pro Tag erreichen. Es ist darauf hinzuweisen, dass eine rasche Wiederaufnahme des Verkehrs von den Regierungen in Dresden und Prag politisch gewollt war, weil die Nationalstraße von Dresden zur deutsch-tschechischen Grenze in Zinnwald noch nicht für den Schwerlastverkehr befahrbar ist. Sie soll erst im Sommer 2003 wieder eröffnet werden. Seit Inbetriebnahme der Strecke Dresden-Lovosice im Jahr 1994 wurden auf ihr bis Ende 2002 713 005 Lkw ohne größere Zwischenfälle transportiert.

**Qualitätsverbesserung auf dem Brenner** - Die Eisenbahnliberalisierung macht erste praktische Fortschritte. Auf der Strecke München Verona bieten die beiden Eisenbahnunternehmen RTC und Lokomotion alternativ private Traktionsleistungen in Kooperation an. Dies führte für die KV-Operateure **Kombiverkehr** und **Cemat** auf der Brennerachse zu deutlichen Qualitätsverbesserungen.

Inzwischen haben sich alle am Brennerverkehr beteiligten Bahnen und die Infrastrukturabteilungen sowie die KV-Operateure im "Aktionsplan-Brenner" zusammengeschlossen, um gemeinsam mit dem deutschen, österreichischen und italienischen Ver-



## DAS JAHR 2002 IM ÜBERBLICK

kehrsministerium Maßnahmen zur kurz- und mittelfristigen Qualitätsverbesserung und Kapazitätserweiterung auszuarbeiten.

### INNOVATIVE DIENSTLEISTUNGEN

**Die Einrichtung neuer Strecken** - Wegen der großen Kundennachfrage haben **Cemat** und **Kombiverkehr** zwei neue Shuttlezugverbindungen eingerichtet: Brescia-München und Verona/Trento-Nürnberg mit jeweils 5 Zügen pro Woche und Richtung. Mit **Novatrans** hat **Cemat** des Weiteren einen "Company-train" Tavazzano-Chalon-sur-Saône in Betrieb genommen (mit einem Zug wöchentlich ab Tavazzano und zwei Zügen pro Woche ab Chalon-sur-Saône).

Ab September 2002 gibt es von **Kombiverkehr** und **Ökombi** eine neue Direktzugverbindung zwischen Hannover und Wien über Wels (Hub). So ist eine qualitativ hochwertige Relation aus der Fläche in Deutschland zu allen österreichischen Terminals entstanden. Vorerst werden den Kunden sechs Abfahrten pro Woche angeboten.

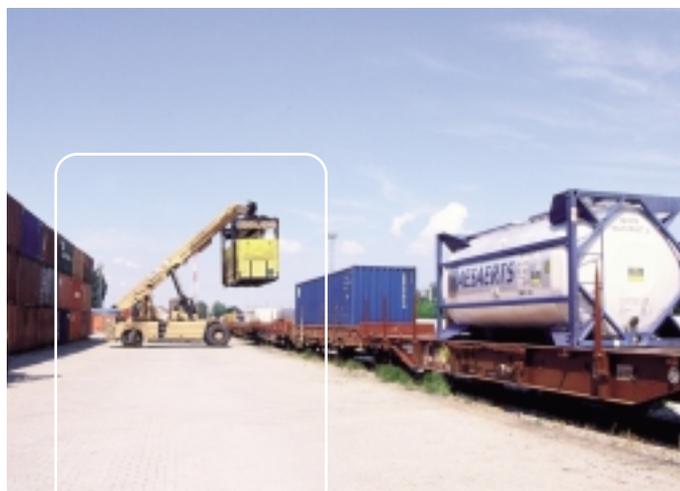


**Entwicklung der Seehäfen** - Der Medgate Shuttle via dem Hub von Busto Arsizio ist ein neues KV-Produkt zwischen Genua und Mittel- und Nordeuropa. Es handelt sich dabei um die erste Phase einer Wachstumsstrategie, die von **Hupac** und **Cemat** in Zusammenarbeit mit VTE Voltri Terminal Europa und Trenitalia Cargo konzipiert worden ist. Gemeinsames Ziel ist die Schaffung eines europäischen Netzes von intermodalen Dienstleistungen für den Seehafenverkehr via den Hubs in Norditalien. Der Medgate Shuttle bietet interessante Perspektiven für den Seefrachtverkehr, insbesondere für Bestimmungsorte im Mittelmeerraum sowie im Mittleren und Fernen Osten. Die Hupac hat ein starkes Wachstum ihres neuen Seehäfenetzes zu verzeichnen, dabei vor allem die Verbindungen La Spezia-Chiasso, Rotterdam-Basel und Rotterdam-Duisburg in Kooperation mit Trailstar.

**Neue Entwicklungen der Rollenden Landstraße** - In Zusammenarbeit mit **Adriakombi** und **Ökombi** hat die Gesellschaft **Crokombi** seit Oktober 2002 ihre Aktivitäten durch die Einführung von Reservierungen für kroatische Straßentransporteure auf Zügen der Rollenden Landstraße von Slowenien nach Österreich und zurück ausgeweitet. Des Weiteren ist vorgesehen, Rollende Landstraße-Relationen zwischen Kroatien und Österreich einzurichten.

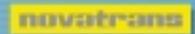
Die Einzelwagenverkehre zwischen Deutschland und Slowenien zeigten 2002 Anzeichen der Erholung und könnten vielleicht in ein Shuttlekonzept überführt werden. Um das Netz der **Adria Kombi** mit dem "Kombinetz 2000+" von **Kombiverkehr** zu verbinden, ist vorgesehen, eine Zugverbindung zwischen München und Ljubljana einzurichten. Durch ein attraktiveres und stärker am Kunden ausgerichtetes Leistungsangebot möchten die Partner das Verkehrsaufkommen drastisch steigern.

Nach Übernahme der **BTZ** durch die neuen Aktionäre TX-Gruppe und STR hat sich die Gesellschaft auf ihre Basisaktivität, die Strecke Köln-Verona, konzentriert und ein neues Produktionskonzept aufgestellt. Unter der Leitung des neuen Geschäftsführers, Andreas Riechel, möchte die BTZ als Partner der Wirtschaftsinteressen von Transport und Spedition ihr aktuelles Transportangebot auf dieser Strecke durch eine starke Erhöhung der Abfahrtsfrequenz weiterentwickeln.



# MITGLIEDER DER UIRR AM 1. JANUAR 2003

<b>BELGIEN</b>	<b>T.R.W.</b> Avenue du Port, 100 / bte 1 B - 1000 Bruxelles	Tel: (+ 32) 2 / 421.12.11 Fax: (+ 32) 2 / 425.59.59 E-Mail: trw@trw.be
<b>DÄNEMARK</b>	<b>KOMBI DAN</b> Thorsvej 8 DK - 6330 Padborg	Tel: (+ 45) 74.67.41.81 Fax: (+ 45) 74.67.07.03 E-Mail: kombidan@kombidan.dk
<b>DEUTSCHLAND</b>	<b>BTZ</b> Poccistraße 7 D - 80336 München	Tel: (+ 49) 89 / 74.71.48.0 Fax: (+ 49) 89 / 74.71.48.22 E-Mail: info@btz-bimodal.de
	<b>KOMBIVERKEHR</b> Ludwig-Landmann-Str. 405 D - 60486 Frankfurt/Main	Tel: (+ 49) 69 / 79.50.50 Fax: (+ 49) 69 / 79.50.51.19 E-Mail: info@kombiverkehr.de
<b>FRANKREICH</b>	<b>NOVATRANS</b> 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
<b>GROSSBRITANNIEN</b>	<b>C.T.L.</b> Southwark Street 61 4th Floor UK - London SE1 OHL	Tel: (+ 44) 20 / 7960.0100 Fax: (+ 44) 20 / 7928.7737 E-Mail: info@ctctl.com
<b>ITALIEN</b>	<b>CEMAT</b> Via Valtellina 5-7 I - 20159 Milano	Tel: (+ 39) 02 / 66.89.51 Fax: (+ 39) 02 / 668.00.755 E-Mail: info@cemat.it
<b>KROATIEN</b>	<b>CROKOMBI</b> Vodovodna 20a HR - 10000 Zagreb	Tel: (+ 385) 1 / 364.37.37 Fax: (+ 385) 1 / 364.37.35 E-Mail: crokombi@zg.tel.hr
<b>NIEDERLANDE</b>	<b>TRAILSTAR</b> Albert Plesmanweg, 151 NL - 3088 GC Rotterdam	Tel: (+ 31) 10 / 495.25.22 Fax: (+ 31) 10 / 428.05.98 E-Mail: info@trailstar.nl
<b>ÖSTERREICH</b>	<b>ÖKOMBI</b> Taborstraße 95 A - 1200 Wien	Tel: (+ 43) 1 / 331.56.0 Fax: (+ 43) 1 / 331.56.300 E-Mail: info@oekombi.at
<b>POLEN</b>	<b>TTK POLKOMBI</b> ul. Lucka 11 PL - 03-842 Warszawa	Tel: (+ 48) 22 / 656.30.51 Fax: (+ 48) 22 / 656.26.41 E-Mail: info@polkombi.com.pl
<b>PORTUGAL</b>	<b>PORTIF</b> Avenida Sidonio Pais, 4-4° - P.3 P - 1000 Lisboa	Tel: (+ 351) 1 / 52.35.77 Fax: (+ 351) 1 / 315.36.13
<b>RUMÄNIEN</b>	<b>ROCOMBI</b> B-dul Dinicu Golescu 38 RO - 77113 Bukarest	Tel: (+ 40) 21 312.23.14 Fax: (+ 40) 21 312.17.74 E-Mail: rocombi@hotmail.com
<b>SCHWEIZ</b>	<b>HUPAC</b> Viale R. Manzoni 6 CH - 6830 Chiasso	Tel: (+ 41) 91 / 695.29.00 Fax: (+ 41) 91 / 695.28.01 E-Mail: info@hupac.ch
<b>SLOWENIEN</b>	<b>ADRIA KOMBI</b> Tivolska 50 SLO - 1000 Ljubljana	Tel: (+ 386) 1 / 23.45.280 Fax: (+ 386) 1 / 23.45.290 E-Mail: infor@adriakombi.si
<b>SPANIEN</b>	<b>COMBIBERIA</b> c/Rafael Herrera,11;2°,Pta 203 E - 28036 Madrid	Tel: (+34) 91 / 314.98.99 Fax: (+34) 91 / 314.93.47 E-Mail: combiberia@infonegocio.com
<b>TSCHECHISCHE REPUBLIK</b>	<b>BOHEMIAKOMBI</b> Opletalova 6 CZ - 113 76 Praha 1	Tel: (+ 420) 2 / 24.24.15.79 Fax: (+ 420) 2 / 24.24.15.80 E-Mail: bohemiakombi@bohemiakombi.cz
<b>UNGARN</b>	<b>HUNGAROKOMBI</b> Szilagyi Dezso tér 1 H - 1011 Budapest	Tel: (+36) 1 / 224.05.50 Fax: (+36) 1 / 224.05.55 E-Mail: info@hungarokombi.hu
<b>ASSOZIIERTES MITGLIED:</b>		
<b>FRANKREICH</b>	<b>CNC</b> 8, Avenue des Minimes F - 94300 Vincennes	Tel: (+ 33) 1 / 43.98.40.00 Fax: (+ 33) 1 / 43.74.18.40 E-Mail: continental@cnc-transports.com



Your Partners  
in Combined Transport

UIRR

Internationale Vereinigung der Gesellschaften  
für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße

Rue Montoyer 31/bte 11  
B-1000 Bruxelles

Tel.: +32 2 548 78 90

Fax: +32 2 512 63 93

E-mail: [headoffice.brussels@uirr.com](mailto:headoffice.brussels@uirr.com)

Web: <http://www.uirr.com>

