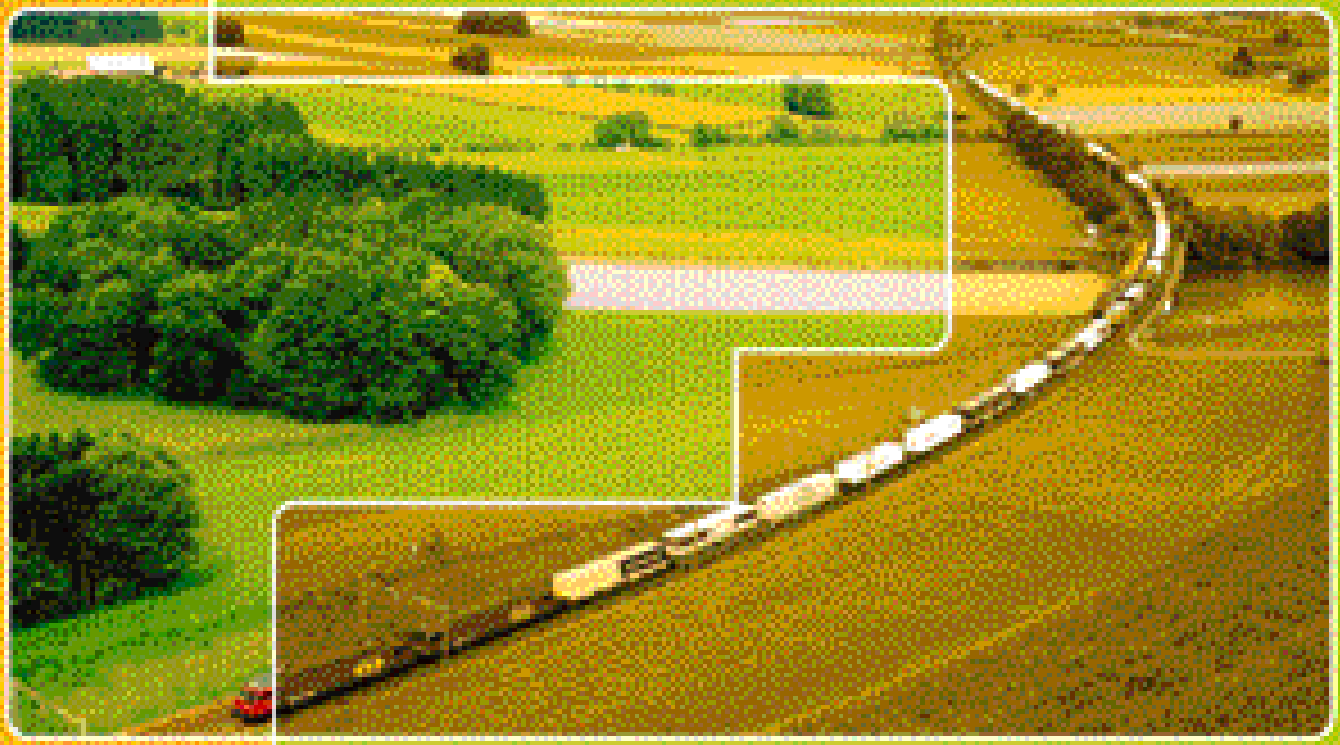
UIRR

Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße

UIRR

Report 2001



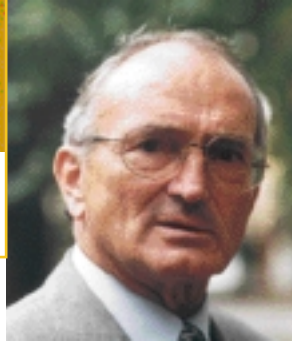
Impressum

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 der UIRR

Das Jahr 2001 ist als krisenhaftes Jahr in die Weltgeschichte eingegangen, wobei sich die Ereignisse auch bremsend auf die Transportentwicklung ausgewirkt haben. Gerade in schwierigen Zeiten werden aber Märkte bereinigt und neue Konzepte realisiert. Der diesjährige UIRR Report ist daher „Strategischen Entwicklungen“ gewidmet.

Der Kombinierte Verkehr (KV) lebt von der Tüchtigkeit der KV-Operateure und dem Engagement der Transport- und Logistikgesellschaften. Zum Erfolg braucht er aber einen leistungsfähigen Schienenverkehr und adäquate politische Rahmenbedingungen.

Liest man das im September 2001 veröffentlichte Weißbuch der EU-Kommission zur Europäischen Verkehrspolitik, kann man weitgehend zufrieden sein, denn die Intermodalität nimmt darin eine zentrale Stellung ein. Eine Reihe von UIRR-Vorschlägen, vor allem zur Qualitätssicherung, wurden aufgenommen und die Revitalisierung der Schiene wird als eine der wichtigsten Aufgaben bezeichnet.

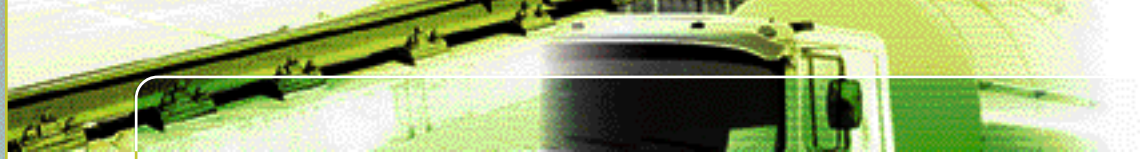
Leider hat sich in der Vergangenheit die Kluft zwischen Worten und Taten nicht verringert. Ein eklatantes Beispiel boten Frankreich, Großbritannien und die gesamte EU, als man nur zögerlich auf das Problem der Flüchtlinge reagierte, die Güterzüge stürmten, um nach Großbritannien zu gelangen. Die mangelnde zwischenstaatliche Abstimmung wurde auf dem Rücken des KV ausgetragen, der stark eingeschränkt oder eingestellt wurde. Operateure und Bahnen verbuchten riesige Verluste. Der politische Kleinkrieg zwischen Mitgliedsstaaten war wichtiger als das Überleben des KV. Transportunternehmen und Operateure mussten auf dieser Achse schmerzlich erfahren, dass sie sich nicht auf das Gerede um die Förderung des KV verlassen können. Es darf sich nirgends wiederholen, dass diejenigen die Dummen sind, die langfristige Investitionen in umweltfreundliche Verkehre tätigen.

Hier zeigte sich, dass dem Kombinierten Verkehr eine tatkräftige Lobby von Seiten der Öffentlichkeit fehlt. Journalisten, Politiker, Parteien und Umweltverbände denken zunächst an den Personenverkehr, den einzigen Bereich, den sie aus eigener Anschauung kennen, obwohl eine alternative Organisation des Güterverkehrs einen entscheidenden Beitrag zur Lösung der Verkehrskrise bringen muss. Die UIRR-Gesellschaften werden sich daher noch mehr darum bemühen, Fachwelt und Öffentlichkeit zu informieren. Das Buch zur Geschichte des Kombinierten Verkehrs “UIRR 30 Jahre”, diverse Presseerklärungen und Positionspapiere sowie die völlige Überarbeitung der Internetseiten uirr.com sollen dazu beitragen.

Eine der Sternstunden europäischer Geschichte ist sicherlich die erfolgreiche Euro Einführung als gemeinsames Zahlungsmittel von 12 EU-Ländern. Dies solle ein weiteres Signal sein, nun endlich die noch im Schienenverkehr bestehenden Grenzen einzureißen. Anstelle des Schutzes der nationalen Bahnen muss die internationale Entwicklung des Verkehrsträgers Schiene in den Mittelpunkt der Verkehrspolitik rücken. Die europäischen Staaten sollten ihre Blicke weniger auf ihre Nachbarn richten, die Liberalisierung noch bremsen und lieber selber versuchen, zu den ersten zu gehören die demonstrieren, wie viel Verkehr bei Liberalisierung und vorbildlichen Infrastrukturinvestitionen auf die Schiene drängen wird.

Der KV muss durch gute Gesamtleistungen und marktfähige Preise überzeugen. Er ist, wenn er richtig angepackt wird, ein Wachstumsmarkt. Es lohnt sich, diesen Markt zu gestalten.

Werner Külper



DIE STAGNATION NICHT HINNEHMEN

RUDY COLLE
Generaldirektor UIRR

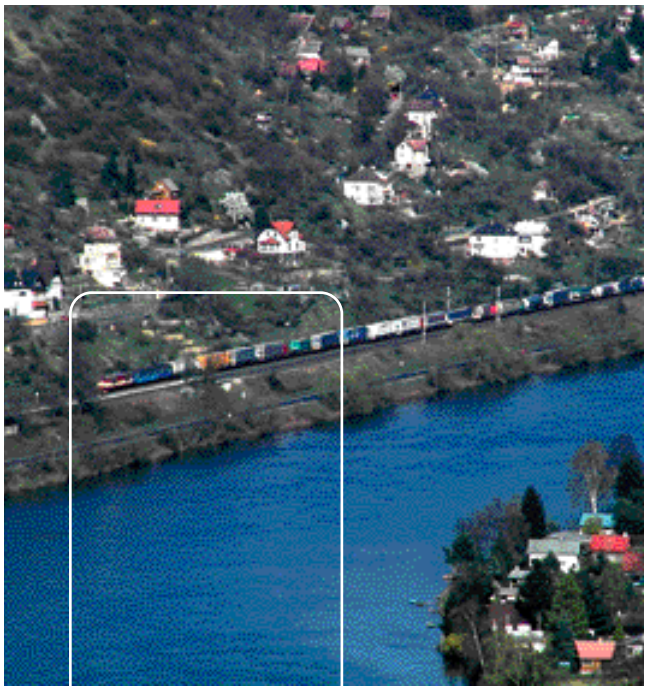
Im Jahre 2001 haben die UIRR Operateure trotz großer Anstrengungen insgesamt nicht dieselbe Anzahl Sendungen erreicht wie im Vorjahr, da zwei wesentliche Bedingungen für die Entwicklung des KV nicht erfüllt waren : einerseits die Zuverlässigkeit der Eisenbahndienstleistungen, deren weitere Verschlechterung die Anziehungskraft des Produktes geschmälert hat; andererseits der effektive Marktzugang für alle Verkehrsträger und damit auch für deren Kombinationen, weil gewisse politische Maßnahmen hierfür noch nicht angenommen, bzw. nur teilweise angewendet wurden.

Die UIRR ist nicht in Pessimismus verfallen, sondern hat verschiedene Initiativen ergriffen, um nach und nach wieder die positiven Ergebnisse der Jahre 1980 bis 1997 zu erzielen.

Um die Mängel in der Praxis aufzufangen, setzen die Mitglieder mehr Ganzzüge ein, über die sie selber verfügen und für die sie das finanzielle Risiko der Auslastung übernehmen; im übrigen versuchen sie, Partnerverträge mit den Eisenbahnunternehmen abzuschließen, die Mitentscheidung erlauben.

Das UIRR Büro in Brüssel war seinerseits auf politischer Ebene besonders aktiv und konnte mit Genugtuung feststellen, dass mehrere seiner Vorschläge in den jüngsten Dokumenten der Kommission berücksichtigt worden sind.

So betont das Weissbuch 2001 den Willen, die Intermodalität zu fördern deutlicher als bisher und ebenso die Absicht, die Öffnung des Binnenmarktes durch die schrittweise Öffnung des Schienengüterverkehrsmarktes zu ergänzen. Das ist eine erfreuliche Entwicklung, aber für überzeugte Anhänger der Liberalisierung als Mittel zur Wiederbelebung des Schienengüterverkehrs wie wir es sind, liegt der völlig freie Zugang des internationalen Verkehrs zu den Bahnnetzen leider noch in weiter Ferne, auch wenn das Eisenbahnpaket 2002 diese Frist um zwei Jahre verkürzen sollte.



Die Erfahrung lehrt auch, dass der Weg vom Wort zur Tat oft lang ist. Die Richtlinie 91/440 zum Beispiel wird 10 Jahre nach Inkrafttreten noch nicht überall mit Entschlossenheit angewandt, als ob die Probleme des Transportsektors nicht resolute Mittel zur Abhilfe bräuchten.

Unser Optimismus bleibt deshalb vorsichtig und unser Drängen hartnäckig, damit aus Überlegungen jetzt Entscheidungen werden, denn über das, was man tun sollte, ist inzwischen wohl alles gesagt.

Drei im Weissbuch vorgesehene Aktionsbereiche verdienen unser besonderes Interesse:

- die Ausweitung der Bahnkapazitäten: da klar ist, dass die bestehenden Infrastrukturen der bis 2010 vorgesehenen Ausweitung des Güterverkehrs nicht nachkommen können, verlangt die wirtschaftliche Logik, dass man nach weiteren Möglichkeiten sucht, - auch auf nicht infrastruktureller Basis. So könnte das Angebot durch den Einsatz von effizienteren Planungs- und Überwachungstechniken um 25% erhöht werden und um noch mehr durch ein verbessertes Inanspruchnehmen der generell nur mäßig genutzten Infrastruktur und aktuellen Produktionsmitteln;

- die gerechte Kostenanlastung: die für 2002 angekündigte Rahmen-Richtlinie soll die Verkehrsträger durch eine Tarifierung, die externe Kosten mit einbezieht, gleicher behandeln und mehr Transparenz bieten;

- die Qualität der Dienstleistung: es ist dringend notwendig, dass unsere traditionellen Partner dieses Gebiet wieder in den Griff bekommen, sonst wird das Heil in den von der Liberalisierung des Sektors gebotenen Möglichkeiten gesucht. Auf jeden Fall wird ein System für Entschädigung der Nicht-Qualität, das die Kommission mit unserer vollen Unterstützung einführen will, dafür sorgen, dass Mängel nicht mehr ohne Sanktion bleiben.

Es ist nun an jedem zu handeln.

Weichen für die Zukunft stellen

WERNER MAYWALD
Sprecher der Geschäftsführung von Kombiverkehr

Der Kombinierte Verkehr in Europa entwickelt sich – zwar langsam, aber stetig. Die Operateure im KV stehen vor der großen Aufgabe, ein qualitativ hochwertiges gesamteuropäisches Schienenkonzept weiter auszubauen. Gerade in diesen Jahren werden neue Weichen für die Zukunft gestellt.

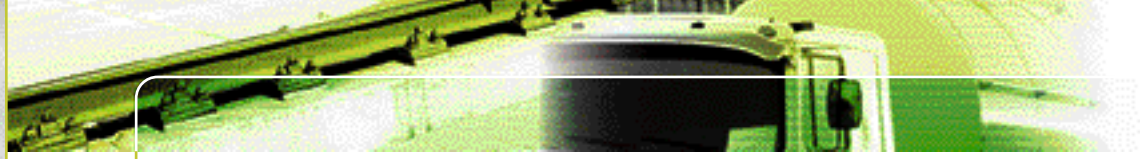
Güter auf der Schiene zu befördern ist komplexer als der Transport per LKW, insbesondere wenn der Transportweg mehrere Ländergrenzen überschreitet. Das ist eine bekannte Tatsache. Dabei stoßen wir immer wieder auf gravierende Hindernisse bei der Zusammenarbeit mit und zwischen den europäischen Eisenbahnen. Kombiverkehr hat sich daher vor zwei Jahren entschlossen, eigenes Know-how für die Schienetraktion im Haus aufzubauen und gemeinsam mit Partnern die technischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen für eine eigene Traktionsgesellschaft zu schaffen. Im vergangenen Jahr ist der erste Pilotzug auf die Strecke gegangen. Der Zug fährt mit täglich zwei Zugpaaren von München via Österreich bis nach Verona, eine Strecke, die seit Jahren durch ungenügende Leistungsqualität – sei es bedingt durch fehlende Lokomotiven oder Personalmangel – in der Kritik stand.

Als Fazit nach einem knappen halben Jahr Betrieb lässt sich festhalten: Es ist möglich, mit einem wohldurchdachten Konzept auch auf dieser Relation eine überdurchschnittlich hohe Leistungsqualität zu erreichen. Gerade dieser Punkt hatte bei der Projektplanung höchste Priorität und wird in der Realisation durch eine umfassende Qualitätskontrolle und durch ein effektives Qualitätsmanagement gewährleistet.

Neue Ideen und Konzepte sind gefragt. Aber auch die Besinnung auf Naheliegendes kann neue Impulse geben. So hat Kombiverkehr im letzten Jahr die Entscheidung getroffen, mit ihrem größten Leistungslieferanten, DB Cargo AG, eine strategische Allianz einzugehen. Die Zielsetzung beider Unternehmen bei dieser Kooperation ist auf die Belebung des Kombinierten Verkehrs ausgerichtet.

Durch die Bündelung der jeweiligen Kompetenzen beider Unternehmen in den Bereichen Marketing, Produktplanung, Schienenleistung und Vertrieb können Abstimmungsprozesse beschleunigt, die nationalen und grenzüberschreitenden Güterverkehre ausgebaut und dem Schienengüterverkehr insgesamt frische Energien vermittelt werden.

Dies sind zwei auf den ersten Blick recht unterschiedliche strategische Entwicklungswege: zum einen wird durch das Angebot eigener Traktionsleistung der Wettbewerb zum Nutzen der Kunden stimuliert. Parallel dazu soll die Leistungsqualität durch die Zusammenarbeit mit einer Bahn forciert werden. Diese sich nur scheinbar widersprechenden Wege haben ein Ziel: den Kunden im Kombinierten Verkehr ein marktfähiges, qualitativ hochwertiges Verkehrsnetz anzubieten, das eine solide Grundlage für die Zukunft des Schienengüterverkehrs darstellt.



Die Neuorientierung von CTL

ANTHONY GONNEVILLE
Generaldirektor CTL

Combined Transport Ltd. (CTL) wurde 1991 als britisches Mitglied der UIRR gegründet. Zu diesem Zeitpunkt wurde der intermodale Verkehr im Vereinigten Königreich zwar von British Rail betrieben, aber die neuen Chancen, die der Ärmelkanaltunnel bot, erschlossen einen Markt, der perfekt zur Philosophie der UIRR passte. In Zusammenarbeit mit ihren Partnern Novatrans und Cemat hat CTL zuverlässige und kundenorientierte Dienstleistungen zwischen Italien, Frankreich und dem Vereinigten Königreich entwickelt.

Während der letzten Jahre sind die Züge durch den Ärmelkanaltunnel von Umständen beeinflusst worden, die nicht der Kontrolle der CTL oder der UIRR unterlagen. Eine Serie von Zwischenfällen (Brände, Überschwemmungen und Streiks) erreichte zur Jahreswende 2001/2002 ihren Höhepunkt mit den verheerenden Folgen des täglichen Ansturms von illegalen Flüchtlingen auf Güterzüge, die versuchen, nach Großbritannien zu gelangen. Aufgrund der Unterstützung und des Verständnisses seiner Kunden kann CTL die Verbindungen durch den Ärmelkanaltunnel als seine wichtigste Aktivität erhalten. Trotz der Schwierigkeiten ist CTL dabei, eine Ausbaustrategie für die nächsten fünf

Jahre zu entwickeln, die sich auf bestehende und neue Märkte stützt.

Neue Dienstleistung

Im Mai 2002 wird CTL eine neue tägliche Zugverbindung vom Euroterminal in Manchester zum Hafen von Purfleet einführen. Sie ist der Eckstein der Entwicklungsstrategie der CTL und wird die Gelegenheit bieten, eine große Anzahl neuer Märkte zu erschließen:

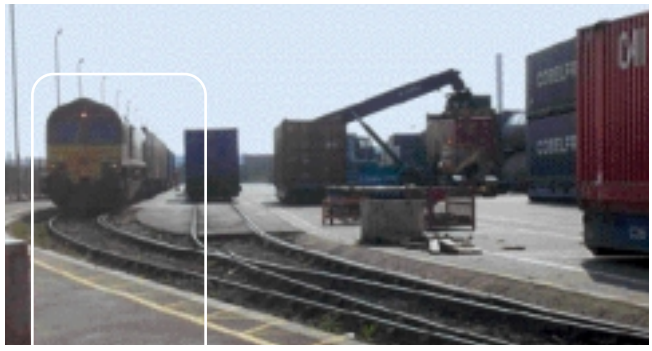
- Sie wird die erste nationale intermodale Verbindung zwischen der Hauptstadt Englands und einem wichtigen industriellen Hub sein.
- Dank der Unterstützung von Cobelfret Ferries wird CTL direkte Transitbeförderungen von Zeebrügge und Rotterdam nach Manchester anbieten. Mit seinen vier Zügen täglich nach Zeebrügge und zwei nach Rotterdam wird Cobelfret der CTL gestatten, einen schnellen, regelmäßigen und zuverlässigen Dienst zu gewährleisten.
- In Zusammenarbeit mit den anderen Operateuren der UIRR wird die Gesellschaft ihren Kunden direkte Transitbuchungen zwischen Manchester und mehr als 200 Bahnterminals in ganz Europa anbieten. Der Erfolg dieses Services wird vor allem von der Einbeziehung und der Unterstützung ihrer Partner abhängig sein.

Mit dieser neuen Dienstleistung will CTL die Märkte in Nord- und Osteuropa erschließen, um die Verbindungen nach Südeuropa via den Ärmelkanaltunnel, die sie bereits gewährleistet, zu ergänzen. Diese neue Linie könnte eine Alternative für CTL-Kunden für den Fall werden, dass die Verbindung durch den Ärmelkanaltunnel längerfristig unterbrochen wäre.

Nationale Strategie

Zur Zeit untersucht CTL Trassenprojekte im Vereinigten Königreich. Einige sind am Purfleet/Manchester Terminal angebunden, andere werden von Seehäfen ausgehen. Die Gesellschaft ist dabei, ein Achsenmanagement einzuführen, das jede Achse als eigenes Profitzentrum ansieht.

Nach der Privatisierung der Bahn im Vereinigten Königreich konnte ein Anstieg des Güterverkehrs festgestellt werden. Dank dieses Wachstums wurden viele neue Bahnterminals, sei es privat oder von Operateuren, geschaffen. CTL will ihre Fachkenntnis als bahnorientierter Operateur auf den britischen Innenmarkt anwenden. Mit Hilfe der in Marktstudien identifizieren Güterströme und Kundengruppen plant CTL, die Schlüsselterminals mit Hilfe des auf den Linien leistungsfähigsten Eisenbahnunternehmens und geeigneten Waggons auf die Schiene zu bringen.



Auf mehreren Achsen handeln

BERNHARD KUNZ
Generaldirektor HUPAC Intermodal SA

Die Liberalisierung hat in Europa bereits vieles in Bewegung gesetzt. Wir sollten sie als Chance sehen für den Aufbau eines besseren leistungsfähigeren KV-Netzwerks. Operateure, Bahnen und die Politik – jeder muss seinen Beitrag leisten.

"Time to market" neuer Produkte

Die heutigen Ausschreibungen großer europäischer Verlader zwingen die Logistikunternehmen, innerhalb kürzester Zeit ein konkurrenzfähiges Angebot abzugeben. In Hinsicht auf die bestehenden Einführungsprozesse neuer Produkte im KV ist es nicht verwunderlich, dass wir gegenüber der Straße zu oft das Nachsehen haben. Wir müssen schneller werden.

Ressourcenengpässe Schiene

Trotz Straßenengpässen während der Hochkonjunktur in den letzten Jahren konnten die möglichen Volumenerhöhungen nicht vorgenommen werden. Der Grund: Lokomotiven, Lokführer und Wagen standen nicht ausreichend zur Verfügung. Diese "verpasste Chance" rächt sich, da Transporteure als Folge in Straßenfahrzeuge statt in KV-taugliches Equipment investierten.

Konkurrenzfähigkeit

Synergien müssen gefunden und bestehende Prozesse optimiert werden. Ziel sollte eine jährliche Produktivitätsverbesserung von 5% sein. Benötigt wird ein Signal an den Markt, dass auch das KV-System die Kosten in den Griff bekommt und sich für die Zukunft rüstet. Dies schafft Vertrauen gegenüber den Kunden.

Zusammenarbeit zwischen Operateuren

Der Wettbewerb bringt Bewegung in das europäische KV-Angebot. Dies ist positiv für die Benutzer, hat jedoch für die Operateure geringere Margen zur Folge. Mit dem Übergang zur achsenbezogenen Zusammenarbeit ist die UIRR auf dem richtigen Weg.

Ausbau der Alpen-Zulaufstrecken

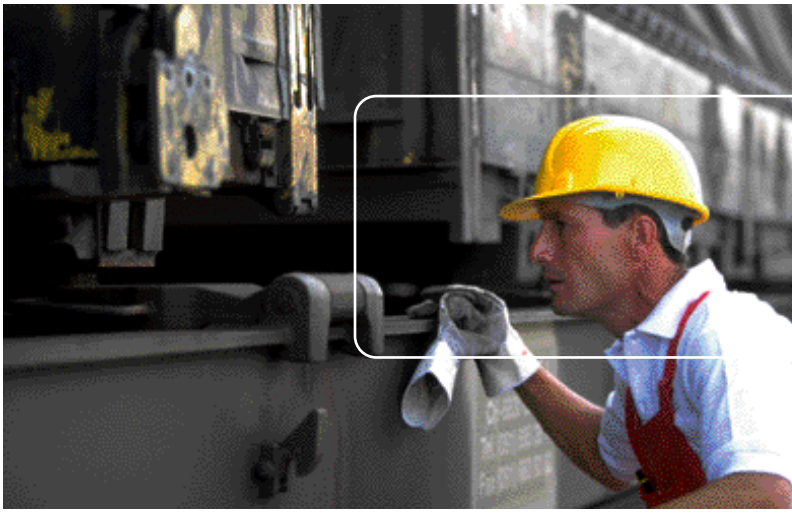
Für den Transit durch die Schweiz ist der Ausbau der Zulaufstrecken Offenburg-Basel und Luino/Chiasso-Milano von höchster Bedeutung. Falls die Engpässe bleiben, werden die Basistunnel durch Gotthard und Lötschberg wenig Verbesserung bringen. Prioritär ist auch die Profilanpassung zwischen Domodossola und Gallarate, um vermehrt die Simplonachse für KV-Züge Richtung Milano nutzen zu können.

Harmonisierung der Trassenpreise

Allzu groß sind die Unterschiede zwischen den Trassenpreisen in Europa. In einigen Ländern basieren die Preise auf Bruttotonnen statt auf Zugkilometern. Dies benachteiligt den Güter- gegenüber dem Personenverkehr.

Prioritätenregelung und Qualität

Der Güterverkehr zahlt heute einen höheren Trassenpreis als der Personenverkehr, erhält aber eine schlechtere Qualität, denn vielfach hat letzterer die Priorität. Dem Güterfernverkehr sollte zumindest dieselbe Priorität wie dem Regionalverkehr eingeräumt werden.



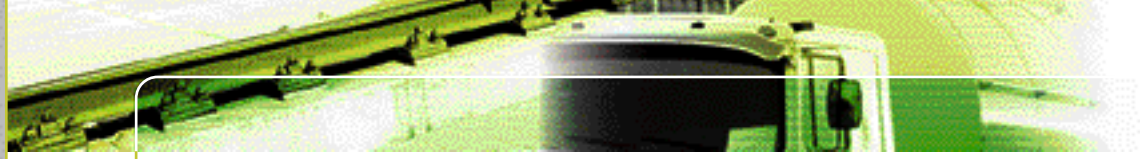
Ausbau von Umschlaganlagen

Umschlaganlagen sind von vitaler Bedeutung für den KV. Terminalprojekte brauchen höchste Priorität, damit die nötigen Infrastrukturen in angemessener Zeit realisiert werden. Zu oft hemmen lokalpolitische Interessen den Ausbau eines konkurrenzfähigen Terminalnetzwerks.

Zollverfahren und Harmonisierung

Der grenzüberschreitende Schienengüterverkehr wird durch eine Reihe von technischen und administrativen Hindernissen benachteiligt, die der Straßenverkehr nicht kennt. Dringend nötig ist die Zulassung privater Eisenbahnunternehmungen zum beschleunigten Zollverfahren sowie die Vereinheitlichung und Beschleunigung der Zulassung für Lokomotiven und Lokführer.

Gemeinsame Anstrengungen von Bahnen und Operateuren, eine beschleunigte Liberalisierung und öffentliche Investitionen in die Schieneninfrastruktur geben dem Markt ein deutliches Signal für die vermehrte Nutzung des KV.



Es geht aufwärts mit TRW

JEAN-LUC MELARD
Generaldirektor TRW

Trotz der aktuellen wirtschaftlichen Schwierigkeiten seit den Ereignissen am 11. September 2001, nach vier Jahren mit Verlusten und einem leicht positiven Abschluss in 2000, meldet TRW für das Jahr 2001 einen Gewinn, der vor allem den strategischen Entscheidungen zur Entwicklung der Gesellschaft zuzuschreiben ist.

Den Waggonpark vergrößern

Die Vergrößerung ihres Wagenparks ist Teil der Entwicklungsstrategie der TRW; neue multifunktionelle Waggons sind in Auftrag gegeben. Ein richtiges Gleichgewicht zwischen gemieteten und eigenen Waggons ermöglicht TRW, sich den Markterfordernissen anzupassen und auf eine steigende Nachfrage zu reagieren, wenn sich die Bahnqualität verbessert.

Eine marktorientierte Vision der Standorte entwickeln

Das System der "Konzentration und Verteilung der Verkehre auf den Achsen" Cortax, das seit 1991 zusammen mit den UIRR Partnern Cemat und Novatrans entwickelt wird, basiert auf dem Hub von Schaerbeek in Belgien, mit dem die neun Terminals mittlerer Größe, auf denen TRW operiert, angebunden sind. Es macht noch einen wichtigen Teil der Sendungen der Gesellschaft aus, aber die Tendenz geht mehr und mehr nach Ganzzügen. Die Gründe sind einfach: der Hub ist nicht unendlich erweiterbar und die Praxis zeigt, dass Direktzüge eine bessere Qualität liefern. Diese Strategie ist auf die Verkehrsdichte in den Benelux-Staaten zurückzuführen. Der Aufbau riesiger Terminals würde negative Auswirkungen zur Folge haben. Daher haben die SNCB und TRW auf Umschlaganlagen vor Ort gezählt. Die Eröffnung des GRC Terminals in einem Vorort von Lüttich geht in diese Richtung.

Die Nähe zu Kunden suchen und den Kundenkreis ausweiten

Im Zeitalter der Globalisierung der Wirtschaft tendiert der Transportbereich zu Konzentration und Fusion. Daher ist es notwendig, dass Operateure des KV sich schnell anpassen, um ein den Wünschen der Kunden entsprechendes Angebot abgeben zu können. Sie müssen sich kundenfreundlich orientieren und ihren Einzugsbereich ausweiten. Deshalb hat TRW ein Verkaufsbüro in Antwerpen eröffnet.

Neue Produkte anbieten

Da die Diversifikation der Produkte für die Operateure vorrangig ist, untersucht TRW neue Projekte, wie den Einsatz eines zweiten Zuges via Port-Bou nach Spanien und, zusammen mit Novatrans, das Anlegen eines Hubs in Lyon, der eine Drehscheibe des Betriebssystems werden soll. Im übrigen wird die Gesellschaft ihre Verbindungen mit Zentraleuropa wieder aufnehmen.

Human resources

Der Schlüssel für eine erfolgreiche Dienstleistung sind die Arbeitskräfte einer Gesellschaft. Bei TRW bedeutet eine gute Personalpolitik die Einbeziehung und Beteiligung der Mitarbeiter an den strategischen Entscheidungen durch Information und Zusammenarbeit zwischen den Abteilungen. Die neuen Technologien sind ein bevorzugtes Instrument für die tägliche Arbeit. Die ISO 9001 Zertifizierung ist ein Resultat dieser Orientierung.

Der Vorteil eines kleinen Unternehmens ist seine Reaktions- und Anpassungsfähigkeit. TRW ist seit langem aufnahmebereit für alle möglichen Experimente zur Öffnung des Schienenmarktes, denn durch ihre Position im Mittelpunkt der Beneluxstaaten ist sie daran gewöhnt, ständig im Wettbewerb zu stehen.

Das Jahr 2001 im Überblick

Politische Entwicklungen

2001 war ein bewegtes Jahr in der europäischen Verkehrspolitik, insbesondere im Eisenbahnsektor: die Verabschiedung des ersten Eisenbahnpaketes, der Vorschlag des neuen Programms Marco Polo zur Entlastung der Straße im Anschluss an PACT (Pilot Actions for Combined Transport) sowie im September 2001 die Veröffentlichung des Weißbuches der Europäischen Kommission zur Verkehrspolitik bis 2010.

Die Entwicklung von Projekten mit Unterstützung der EU

Zwei von der UIRR vorgeschlagene Projekte wurden für eine Kofinanzierung der EU im Rahmen des PACT Programms ausgewählt: die zweite Phase des Norwegen-Projektes und die Studie über die Reduzierung des CO_2-Ausstoßes durch die KV-Nutzung. Das Verbindungsbüro der UIRR in Brüssel übernimmt dabei das Projektmanagement.

Das PACT-Projekt Norwegen - Schweden - Deutschland - Italien - Ziel ist die Weiterentwicklung der Transportangebote zwischen Norwegen und den übrigen europäischen Ländern durch die Organisation der logistischen Transportkette für temperaturgeführte Güter (norwegischer Fisch und Chemikalien). Neben dem UIRR-Verbindungsbüro, **Kombiverkehr** und **Swe-Kombi** sind drei Ostseehäfen als Projektpartner einbezogen, die ein aktives Verkehrsmonitoring durchführen.

Das PACT-Projekt CO_2 - Die Unterzeichnerstaaten des Kyoto-Protokolls haben sich verpflichtet, zwischen 2008 und 2012 den Ausstoß von Treibhausgasen gegenüber 1990 (um 8% für die EU) zu reduzieren. Ziel des Projektes ist es insbesondere, die Reduzierung gegenüber dem reinen Straßentransport zu quantifizieren. Projektpartner sind das Verbindungsbüro der UIRR, die Studiengesellschaften SGKV (D), Nestear (F) und die Transportgesellschaft Lugmair Handels- und Transport GmbH (A).

CESAR oder die neuen Technologien für den KV - Ziel des Projekts CESAR (Co-operative European System for Advanced Information Redistribution) ist die Schaffung einer gemeinsamen virtuellen Schnittstelle zwischen den UIRR-Operateuren und deren Kunden. Nach Jahren intensiver Forschung gelang es den Partnern, ein leistungsfähiges und zuverlässiges Kommunikationsinstrument zu schaffen, mit dem ihre Kunden Buchungen und Statusabfragen für ihre Sendungen in real time durchführen können (**www.cesar-online.com**). Um das Produkt "CESAR" noch attraktiver zu gestalten, wollen die Partner bis spätestens Ende 2002 zwei zusätzliche Funktionen anbieten: das Handling von Unregelmäßigkeiten durch Verspätungen sowie die Online-Veröffentlichung der verschiedenen Zugfahrpläne.

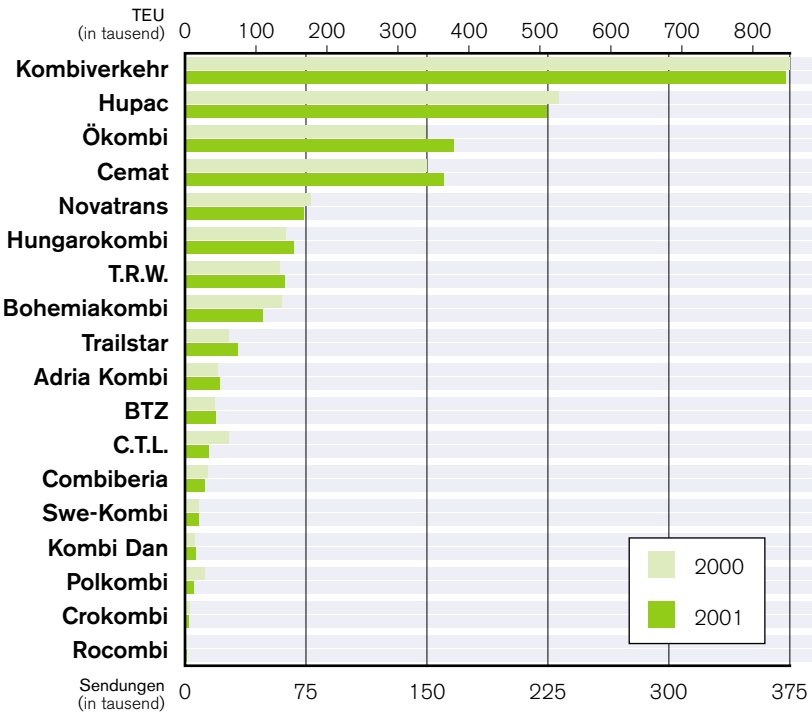
Verschiedenes

Die neue Webseite der UIRR - Seit Frühjahr 2002 präsentiert sich die UIRR im neuen "Look" (**www.uirr.com**). Die Webseite enthält noch mehr Informationen als die vorherige (Jahresberichte, Reden, Stellungnahmen, Fotos, Statistiken, technische Daten, Projekte,...), um den Informationsbedarf der Partner und der Öffentlichkeit zu decken, sowie die Kommunikation zwischen den Operateuren zu verbessern.

Das Buch "UIRR 30 Jahre" - Das im Jahr 2001 auf Deutsch und Französisch erschienene Buch wurde von der Fachwelt und der Presse ausgesprochen positiv aufgenommen. Es schildert die Geschichte des KV während dieser Periode und enthält eine Fülle von Informationen für Experten und interessierte Einsteiger. Bestellungen nehmen die UIRR Gesellschaften und das Verbindungsbüro entgegen.

Das Jahr 2001 im Überblick - Trends

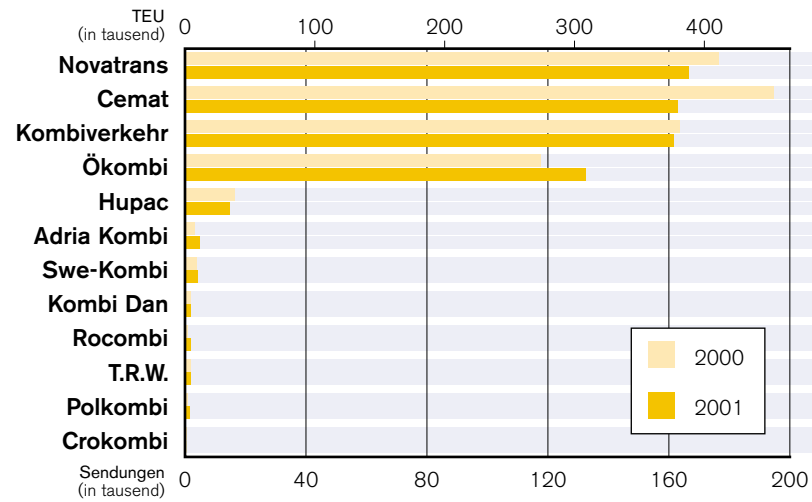
Internationaler Verkehr



	Sendungen 2000	2001	% Var 01/00
Kombiverkehr	374.835	372.793	-1%
Hupac	231.060	223.517	-3%
Ökombi	148.769	165.991	12%
Cemat	149.395	159.454	7%
Novatrans	77.274	72.765	-6%
Hungarokombi	61.780	66.596	8%
T.R.W.	57.747	60.780	5%
Bohemiakombi	59.017	47.492	-20%
Trailstar	26.375	31.760	20%
Adria Kombi	19.829	20.788	5%
BTZ	17.757	18.088	2%
C.T.L.	26.417	14.073	-47%
Combiberia	13.142	11.669	-11%
Swe-Kombi	7.493	8.064	8%
Kombi Dan	5.424	6.212	15%
Polkombi	11.347	4.571	-60%
Crokombi	2.005	1.844	-8%
Rocombi	315	218	-31%
Total Sendungen	**1.289.981**	**1.286.673**	**0%**
Total TEU	**2.966.955**	**2.959.348**	**0%**

Die UIRR-Gesellschaften konnten ihr Verkehrsvolumen trotz des Konjunkturrückgangs beibehalten. Auf das Gesamtergebnis gedrückt haben auch ein Streik der SNCF und die seit Anfang November auftretenden Störungen/Unterbrechungen der Verkehrsverbindungen durch den Kanaltunnel infolge von illegalen Einwanderungsversuchen nach Großbritannien. So hat das britische UIRR Mitglied CTL einen Rückgang seiner Verkehrsmenge mit Italien um 28% und mit Frankreich um 63% verzeichnet. Es konnten dennoch einige interessante Zuwächse erreicht werden: 12% auf der Achse Österreich/Deutschland, 11% auf der Achse Österreich/Ungarn, 12% zwischen Belgien und Italien und 24% zwischen Italien und den Niederlanden. Die Rollenden Landstraßen Szeged-Wels und Ljubljana-Salzburg haben ebenfalls sehr gute Ergebnisse erzielt: eine Zunahme um 43% bzw. 25%.

Nationaler Verkehr

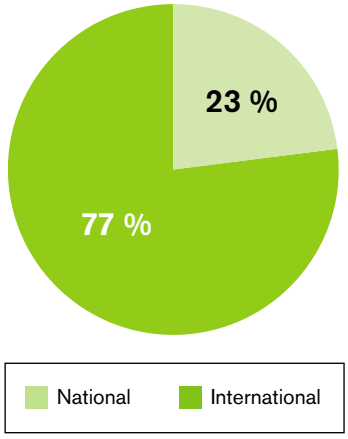


	Sendungen 2000	2001	% Var 01/00
Novatrans	176.145	166.285	-6%
Cemat	194.327	162.441	-16%
Kombiverkehr	163.290	161.157	-1%
Ökombi	117.146	132.076	13%
Hupac	16.194	14.438	-11%
Adria Kombi	2.650	4.571	72%
Swe-Kombi	3.589	3.655	2%
Kombi Dan	1.415	1.648	16%
Rocombi	392	1.620	313%
T.R.W.	1.347	1.347	0%
Polkombi	588	993	69%
Crokombi	8	0	-100%
Total Sendungen	**677.091**	**650.231**	**-4%**
Total TEU	**1.555.988**	**1.495.530**	**-4%**

Die Anzahl der nationalen Transporte ist um 4% zurückgegangen. Zwei Länder waren mit besonders schwierigen Situationen konfrontiert: In Italien war das staatliche Eisenbahnunternehmen nicht in der Lage mit der erforderlichen Qualität auf das neue, ausschließlich auf Ganzzügen basierende Produktionsschema zu reagieren. Mehrere Kunden haben sich aufgrund der zahlreichen Verspätungen für eine Rückkehr zur Straße entschieden. In Frankreich verkehrte während der Streikperiode im März/April vier Wochen lang praktisch kein KV-Zug, was in einem Rückgang des Verkehrsvolumens um 6% zum Ausdruck kommt. Dagegen hat der Verkehr in Österreich stark zugelegt: um 12% (RoLa) bzw. um 14% (UKV).

DAS JAHR 2001 IM ÜBERBLICK - TRENDS

VERKEHR INSGESAMT

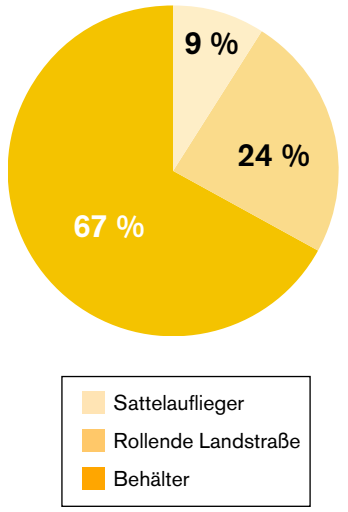


Internationaler (Int.) und Nationaler (Nat.) Verkehr in Mio. TKM

Jahr	Int.	Nat.	Total
1992	13.206	7.043	20.248
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

Die Verkehrsleistungen, ausgedrückt in Tonnenkilometer, haben sich unterschiedlich entwickelt. Der internationale Verkehr hat eine leichte Zunahme um 1% erfahren. Drei Verbindungen stellen 55% des Gesamtvolumens: Deutschland-Italien (30%), Belgien-Italien (13%) und Deutschland-Österreich (12%). Der nationale Verkehr hat einen Rückgang um 12% verzeichnet, das entspricht einem Verlust von ungefähr 1 Mrd. Tonnenkilometern. Die deutlichen Steigerungen von Österreich (+8%) und Deutschland (+9%) haben die Frankreich (-8%) und vor allem Italien (-37%) betreffenden Rückgänge nicht ausgleichen können. Die durchschnittlichen Entfernungen liegen bei 750 km für den internationalen und 550 km für den nationalen Verkehr. Die durchschnittliche Tonnage einer Ladeeinheit beträgt 26 Tonnen für den internationalen Verkehr und 20 Tonnen für den nationalen Verkehr. Pro Werktag haben die UIRR-Gesellschaften mehr als 9.000 LKW-Fahrten auf die Schiene verlagert, entsprechend einer Lastwagen-Schlange einer Länge von mehr als 150 km.

TECHNIKEN

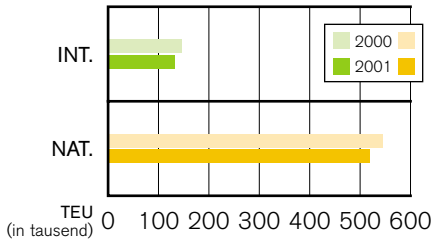


Anteil der Kombitechniken am Gesamtverkehr in Tausend Sendungen

Jahr	Behälter	Sattel-auflieger	Rollende Landstraße	Total
1992	835	229	225	1.289
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

Im unbegleiteten KV überwiegt der Anteil der Wechselbehälter und der Container mit 67% aller Sendungen im Jahre 2001 weiterhin. Die Kunden des KV entscheiden sich immer häufiger für längere Wechselbehälter (40' Container und 13-m-Wechselbehälter). Der Anteil der Sattelanhänger konnte sich dank der konsequenteren Nutzung dieser Technik auf der Achse Deutschland-Italien halten. Insgesamt gesehen verzeichnet der begleitete Verkehr eine leichte Zunahme. Der internationale Verkehr der Rollenden Landstraße nimmt nur zahlenmäßig in der UIRR Statistik ab: Die Verbindung Freiburg-Milano wurde durch eine Rollende Landstraße zwischen Freiburg und Novara ersetzt, die von einer Gesellschaft betrieben wird, die kein UIRR-Mitglied ist: von RAlpin. Bei dieser durch den Lötschberg führenden Verbindung ist ein Eisenbahnladeprofil von 4 m zugelassen.

ASSOZIIERTE MITGLIEDER



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

Jahr	Int.	Nat.	Total
2000	146.584	543.914	690.498
2001	131.491	519.390	650.881
	-10%	-5%	-6%

Das Jahr 2001 brachte für CNC eine Stabilisierung seines Umsatzes, die jedoch eine gegensätzliche Entwicklung der beiden Tätigkeitsbereiche des Unternehmens verbirgt. Das maritime Geschäft hat ein Wachstum von fast 6% in einem Jahr verzeichnet, in dessen ersten Halbjahr das Handelsvolumen ein sehr hohes Niveau erreichte und im zweiten Halbjahr die Abschwächung der Weltwirtschaft spürbar wurde. Dafür hat sich das Festlandgeschäft nicht weiterentwickelt, der Umsatz ging im Geschäftsjahr 2001 um 5% zurück. Die Streiks der SNCF im Frühjahr, die im internationalen Verkehr und insbesondere in Großbritannien aufgetretenen Störungen haben sich negativ auf die Volumen ausgewirkt und – was noch schlimmer ist – das Vertrauen der Kunden erschüttert.

Das Jahr 2001 im Überblick

Anpassungsfähigkeit

Tunnelgeschichten

Der Gotthardtunnel - Die Gesellschaften **Hupac Intermodal**, SBB, RAlpin und BLS haben auf den Unfall im Gotthard Straßentunnel mit der sofortigen Bildung einer "Task Force" reagiert, die die Möglichkeiten prüfte, den Güterverkehr auf der Nord-Süd-Achse aufrecht zu erhalten. Es wurden zusätzliche Transportkapazitäten bereitgestellt, insbesondere zwischen den Terminals nördlich der Alpen und dem Tessin. **Ökombi**, **Kombiverkehr** und **Cemat** haben den Ereignissen gleichfalls in ihrem Angebot Rechnung getragen.

Der Ärmelkanaltunnel - In den letzten Jahren wurde die Qualität der Eisenbahndienstleistungen via Ärmelkanaltunnel durch eine Reihe von tragischen Ereignissen stark beeinträchtigt, darunter vor kurzem den Ansturm illegaler Flüchtlinge auf Güterzüge. Bei den französischen und britischen Behörden mangelte es offenkundig an gutem

Willen, eine dauerhafte Lösung für diese schwierige Situation herbeizuführen. Trotz der laufenden, allerdings völlig unzureichenden Sicherheitsmaßnahmen am Terminal Fréthun-Calais, bleiben diese Blockierungen Besorgnis erregend und eine Rückkehr zur Normalität ist nicht vor Juni 2002 absehbar. Das Überleben von mehreren Operateuren des KV wird dadurch mit jedem Tag mehr in Frage gestellt. Betroffen ist **CTL**, die bislang bereits mehr als die Hälfte ihrer Verkehre verloren hat. Weitere Operateure wie **CNC** sind auch von dieser Situation betroffen und haben auf der Ärmelkanalrelation beträchtliche Aufkommensverluste hinnehmen müssen.

Veränderungen und Neupositionierungen bei den Gesellschaften

Hupac Intermodal und **Kombiverkehr** haben einen Kooperationsvertrag mit dem norwegischen Unternehmen Cargo Net AS und dem schwedischen Unternehmen Rail Combi AB über die Weiterentwicklung des KV zwischen Nordeuropa und den übrigen Ländern des Kontinents geschlossen. Um eine effektivere und kundengerechtere Arbeit zu ermöglichen, wird ab dem 1. Januar 2002 die Vermarktung und Buchung der Verkehre von Skandinavien ausschließlich von diesen beiden Unternehmen übernommen. Die Zusammenarbeit sieht in einer ersten Phase das Errichten von Gateway-Terminals in Trelleborg und Malmö für Schweden, Taulov für Dänemark und Hamburg für Deutschland vor. In einem nächsten Schritt wollen die Partner die Kooperation auf Spanien, Frankreich und Osteuropa ausdehnen.

BTZ, einzige Mitgliedsgesellschaft der UIRR die ausschließlich bimodale Gütertransporte durchführt, hat ihre Strategie neu definiert. Der amerikanische Sattelaufliegerhersteller Wabash International, bisher alleiniger Anteilseigner von BTZ, hat die Gesamtheit seiner Anteile an die Unternehmen Bimodal Verwaltungsgesellschaft (BVG) und Brenner Schienentransport AG (STR) verkauft. Diese zwei neuen Aktionäre sind hiermit nun die Inhaber der RoadRailer-Lizenz für Europa. Sie planen, ihre Transportpalette auf Köln, Hamburg, Verona und weitere Zielorte auszuweiten und die Zusammenarbeit mit den Transport- und Logistikunternehmen zu intensivieren.

Technische Entwicklungen

Eröffnung und Erweiterungen von KV-Terminals

Das Terminal für den KV Schiene-Straße von Mouguerre, "Bayonne Intermodal", wurde im Mai 2001 eröffnet; es

werden französische und internationale Relationen bedient, darunter insbesondere mehrere Terminals in Belgien und Deutschland (Köln und Mannheim). An der mit dem Betrieb beauftragten Gesellschaft halten **Novatrans**, **Kombiverkehr**, **Cemat**, **TRW** und **Combiberia** Kapitalbeteiligungen. Die Ausrüstung des Terminals ist innovativ und leistungsstark (vier Gleisanlagen, die von zwei Portalkränen auf Gummirädern bedient werden). Die beteiligten Gesellschaften können so auf die steigende Nachfrage der Märkte im Süden Aquitaines sowie der iberischen Halbinsel reagieren. Erweiterungen sind auch im Rahmen der erwarteten Entwicklung des KV, insbesondere nach Spanien, vorgesehen. Mit diesem Terminal könnte der Kapazitätsmangel und das Investitionsproblem der Eisenbahnen in Irún und Hendaye gelöst werden.

Ein weiteres Highlight dieses Jahres war die Eröffnung des Terminals in Lomme bei Lille. Die Anlage wird von **CNC** und **Novatrans** gemeinsam betrieben, die zu diesem Zweck eine Betreibergesellschaft gegründet haben. Zwei neue Terminals, Bordeaux Hourcade und Rennes, sind Ende 2001 dazugekommen.

Schon seit Jahren fehlt in der ungarischen Hauptstadt ein moderner Umschlagbahnhof. Das derzeitige Terminal Budapest Józsefváros ist an seine Kapazitätsgrenzen gestoßen. Es wurde daher beschlossen, am Stadtrand einen Umschlagbahnhof (BILK) mit einem Logistikzentrum zu schaffen. Auf die Angebotsausschreibung bewarben sich ein internationales Konsortium und die MÁV. **Hungarokombi**, **Ökombi** und **CNC**, sowie auch Vertreter von Häfen, Bahnen und andere Investoren bekundeten ihr Interesse. Die ungarische Regierung hat jedoch Ende 2001 die Entscheidung getroffen, das Projekt ausschließlich mit ungarischen Interessenten durchzuführen. Hungarokombi wird an der Konzipierung des Terminals stark beteiligt sein und möchte es zur Drehscheibe ihrer Verkehre entwickeln.

Innovationen im Waggonbereich

Der neue von **Cemat** konzipierte Waggon eignet sich für den Transport von Wechselbehältern und Containern, er bleibt innerhalb der Abmessungen der Waggons des Standardtyps gemäß UIC-Merkblatt. Aufgrund des Drehgestells Y25 mit einer maximalen Achslast von 22,5 Tonnen und eines leichteren Rahmens erlaubt er eine maximale Nutzlast von 72 Tonnen auf den Strecken der Kategorie “D” (100 km/h) und von 64 Tonnen auf Strecken der Kategorie “C” (120 km/h).

INNOVATIVE DIENSTLEISTUNGEN

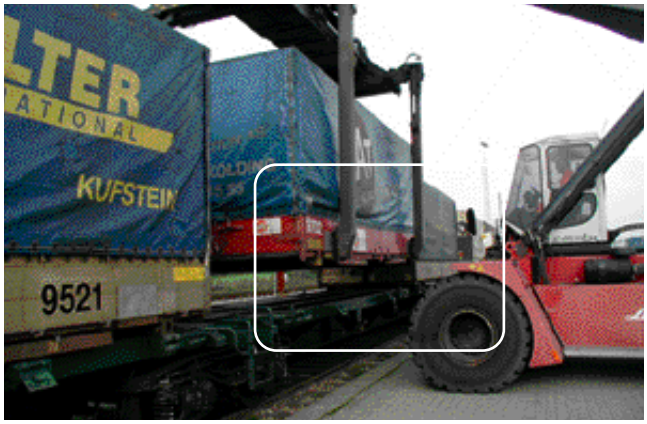
Entwicklung der Gateway-Netze

Im Februar 2001 hat **Cemat** sein Gateway-System für die Verkehre nach Süditalien über Verona Q.E. an das von **Kombiverkehr** angebunden (mit Bestimmungen Bari, Bologna Interporto, Brindisi, Catania, Gela, Marcianise und Palermo; eine Anbindung an das griechische Patras ist vorgesehen). Die damit geschaffene Verknüpfung des deutschen und italienischen Netzes ermöglicht durch die Sendungsbündelung an den Gateway-Knoten ein wirkungsvolles Kapazitätsmanagement; internationale und nationale Ganz- und Shuttelzüge sind davon betroffen. Es handelt sich um die Verlängerung des PACT Projektes Euronet (Phase 1), in dem die beiden Operateure zusammen ein integriertes Verwaltungssystem der Zugkapazitäten für intermodale Verkehre Deutschland-Italien via Österreich geschaffen haben.

Entwicklungen in den nordeuropäischen Ländern

Der “Nordic Link” zwischen Norwegen, Schweden und Dänemark hat sich 2001 weiterentwickelt. Sowohl die Eisenbahngesellschaften als auch die Reeder, insbesondere aus Norwegen wie Kystlink, benutzen diesen Korridor; es wurde deshalb eine Frachtlinie zwischen Hirtshals (DK) und Brevik (N) eingerichtet. Die Operateure des KV, darunter **Kombi Dan**, setzen auf die Entwicklung von Ganzzügen und fordern die Schaffung eines Internordischen kombinierten Verkehrsnetzes (das nordische Dreieck), für Verkehre von/nach Italien.

Das Jahr 2001 im Überblick



Des Weiteren nahm im Jahr 2001 die Entwicklung von Shuttlezügen der niederländischen Gesellschaft **Trailstar**, insbesondere Rotterdam-Italien, einen günstigen Verlauf; die Einzelwagenverkehre Rotterdam-Österreich und Rotterdam-Dänemark verzeichneten ein Wachstum und können möglicherweise auf das Shuttle-Konzept umgestellt werden. Seit Oktober 2001 bietet Trailstar vier Mal pro Woche den Shuttle Rotterdam Maasvlakte/Waalhaven-Duisburg (DeCeTe) an, der von **Hupac Intermodal** gemeinsam mit APL betrieben wird.

Neue Entwicklungen der Rollenden Landstraße

Bei der Rollenden Landstraße gibt es 2001 einige neue Entwicklungen. Mit einjähriger Verspätung wurden an Ökombi 200 Niederflurwagen des neuesten technischen Standards ausgeliefert, mit denen der Betrieb von zwei neuen Relationen Wörgl-Verona (**Ökombi** und **Cemat**) und Wels-Maribor (**Ökombi** und **Adria Kombi**) ermöglicht wird. Die Lieferung dieser 10-achsigen Waggons ist die Grundlage eines ehrgeizigen Entwicklungskonzeptes, welches innerhalb der nächsten Jahre eine Verdopplung der Kapazitäten herbeiführen soll und somit den Schwerpunktsetzungen der österreichischen Verkehrspolitik entspricht. Die Relation Wels-Maribor, die derzeit zwei Verbindungen pro Tag in beide Richtungen anbietet, könnte zu einer beträchtlichen Steigerung der Bahnfracht

im transeuropäischen Korridor X führen. Ein drittes Zugpaar wird gerade geprüft.

Die Rollende Landstraße Lovosice-Dresden, die gemeinsam von den UIRR-Partnern **Bohemiakombi** und **Kombiverkehr** betrieben wird, hatte 2001 einen Aufkommensrückgang gegenüber 2000 zu verzeichnen. Es wurden jedoch seit ihrer Betriebsaufnahme im Jahr 1994 bis Ende 2001 641.170 Lkw auf 40.958 Ganzzügen befördert – ein großer Erfolg. Diese Rollende Landstraße genießt im übrigen beachtliche politische Unterstützung.

Polkombi hat ihre Bemühungen hinsichtlich der Einrichtung eines Pendelzuges zur Beförderung von Lkw im Transit durch Polen auf der Relation Brest/weißrussisch-polnische Grenze und Frankfurt/Oder mit Unterstützung des polnischen Verkehrsministeriums fortgesetzt. Weitere Projekte, insbesondere bezüglich der bilateralen Achse Polen-Deutschland, sind in Arbeit.

Entwicklungen mit Seehäfen auf dem Balkan

Die Gesellschaft **Rocombi** hat ihre Kooperation mit dem Hafen von Constanta am Schwarzen Meer im Oktober 2001 durch die Aufnahme von nationalen Containerverkehren intensiviert. Die Nachfrage auf internationaler Ebene ist gleichfalls vorhanden. So möchten die Kunden der rumänischen Gesellschaft Transporte zwischen diesem Hafen und Ungarn, Jugoslawien, der Ukraine und der Tschechischen Republik organisieren.

Crokombi schließlich ist mit der Einführung des neuen Feeder-Service zwischen Damietta (Ägypten) - Piraeus (Griechenland) - Ploce und Rijeka (Kroatien) - Venedig (Italien) im Oktober 2001 zufrieden, was neue Entwicklungsmöglichkeiten für den Güterverkehr in Kroatien eröffnet. Es gibt ein Potential für Verkehre vom Hafen Rijeka in Länder Zentral- und Osteuropas; das Interesse ist insbesondere für Deutschland, die Tschechische Republik, die Slowakei und vor allem Ungarn vorhanden.

MITGLIEDER DER UIRR AM 1. JANUAR 2002

BELGIEN	**T.R.W.** Avenue du Port, 100 / bte 1 B - 1000 Bruxelles	Tel: (+ 32) 2 / 421.12.11 Fax: (+ 32) 2 / 425.59.59 E-Mail: trw@trw.be
DÄNEMARK	**KOMBI DAN** Thorsvej 8 DK - 6330 Padborg	Tel: (+ 45) 74.67.41.81 Fax: (+ 45) 74.67.07.03 E-Mail: kombidan@kombidan.dk
DEUTSCHLAND	**BTZ** 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
	KOMBIVERKEHR Postfach 94 01 53 D - 60459 Frankfurt/Main	Tel: (+ 49) 69 / 79.50.50 Fax: (+ 49) 69 / 79.50.51.19 E-Mail: info@kombiverkehr.de
FRANKREICH	**NOVATRANS** 21, Rue du Rocher F - 75008 Paris	Tel: (+ 33) 1 / 53.42.54.54 Fax: (+ 33) 1 / 43.87.24.98 E-Mail: info@novatrans.fr
GROSSBRITANNIEN	**C.T.L.** Southwark Street 61 4th Floor UK - London SE1 OHL	Tel: (+ 44) 20 / 7960.0100 Fax: (+ 44) 20 / 7928.7737 E-Mail: info@ctlctl.com
ITALIEN	**CEMAT** Via Valtellina 5-7 I - 20159 Milano	Tel: (+ 39) 02 / 66.89.51 Fax: (+ 39) 02 / 668.00.755 E-Mail: info@cemat.it
KROATIEN	**CROKOMBI** Vodovodna 20a HR - 10000 Zagreb	Tel: (+ 385) 1 / 364.37.37 Fax: (+ 385) 1 / 364.37.35 E-Mail: crokombi@zg.tel.hr
NIEDERLANDE	**TRAILSTAR** Albert Plesmanweg, 151 NL - 3088 GC Rotterdam	Tel: (+ 31) 10 / 495.25.22 Fax: (+ 31) 10 / 428.05.98 E-Mail: info@trailstar.nl
ÖSTERREICH	**ÖKOMBI** Taborstraße 95 A - 1200 Wien	Tel: (+ 43) 1 / 331.56.0 Fax: (+ 43) 1 / 331.56.300 E-Mail: info@oekombi.at
POLEN	**TTK POLKOMBI** 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
PORTUGAL	**PORTIF** Avenida Sidonio Pais, 4-4° - P.3 P - 1000 Lisboa	Tel: (+ 351) 1 / 52.35.77 Fax: (+ 351) 1 / 315.36.13
RUMÄNIEN	**ROCOMBI** B-dul.Dinicu Golescu 38 RO - 78123 Bukarest	Tel: (+ 40) 1 / 312.23.14 Fax: (+ 40) 1 / 312.17.74 E-Mail: rocombi@incertrans.ro
SCHWEDEN	**SWE-KOMBI** Hamngatan 9 S - 231 22 Trelleborg	Tel: (+ 46) 410 / 36.39.00 Fax: (+ 46) 410 / 36.39.29 E-Mail: mail@swe-kombi.se
SCHWEIZ	**HUPAC INTERMODAL** Viale R. Manzoni 6 CH - 6830 Chiasso	Tel: (+ 41) 91 / 695.29.00 Fax: (+ 41) 91 / 695.28.01 E-Mail: info@hupac.ch
SLOWENIEN	**ADRIA KOMBI** Tivolska 50 SLO - 1000 Ljubljana	Tel: (+ 386) 1 / 23.45.280 Fax: (+ 386) 1 / 23.45.290 E-Mail: infor@adriakombi.si
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@infonegocio.com
TSCHECHISCHE REPUBLIK	**BOHEMIAKOMBI** 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
UNGARN	**HUNGAROKOMBI** Szilagyi Dezso tér 1 H - 1011 Budapest	Tel: (+36) 1 / 224.05.50 Fax: (+36) 1 / 224.05.55 E-Mail: info@hungarokombi.hu
ASSOZIIERTES MITGLIED:		
FRANKREICH	**CNC** 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

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

Rue Montoyer 31/bte 11
B-1000 Bruxelles

Tél.: +32 2 548 78 90
Fax: +32 2 512 63 93
E-mail: headoffice.brussels@uirr.com
Web: http://www.uirr.com