

UIRR

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



Report
2003



IMPRESSUM

**Verantwortlicher
Herausgeber:** UIRR s.c.r.l., Brüssel
c/o Aurélie Dhaussy

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

Grafische Gestaltung: Tostaky s.a., Brüssel

In Belgien auf chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt.



VORWORT

EUGENIO MUZIO

Präsident des Rates

Der 1. Mai 2004 ist ein wichtiger zeitlicher Einschnitt in der Geschichte der Europäischen Union (EU): An diesem Tag hat sie ihre Tore für zehn weitere Mitglieder geöffnet, davon acht Länder Ost- und Mitteleuropas.

Das wirtschaftliche Wachstumspotential und die relativ niedrigen Löhne in den Beitrittsstaaten haben eine besondere Attraktivität. Wir erwarten einen intensiveren Güteraustausch mit diesen Staaten, der wahrscheinlich im Vergleich zur Bevölkerung sogar überproportional sein wird.

Der Kombinierte Verkehr (KV) hat es geschafft, im Ost-West-Verkehr eine wichtige Rolle einzunehmen, trotz der geringen operationellen und kommerziellen Effizienz mehrerer Eisenbahnunternehmen in den Beitrittsländern, die mit ihrer langjährigen Monopolstellung zusammenhängt. Wir erhoffen uns allerdings von ihrem Beitritt zur EU eine Änderung dieser Situation.

Der Güterverkehr ist in hohem Maße zur Straße verlagert worden, abgesehen vom Transport von Rohstoffen, der weiterhin von den Bahnen wahrgenommen wird.

Das Zurückgewinnen von Marktanteilen kann nur über den Weg des KV geschehen; diese modale Entwicklung setzt allerdings voraus, dass die Bahnunternehmen mit uns zusammenarbeiten, damit wir ein Traktionsangebot erstellen können, das aus dem KV eine global wettbewerbsfähige Alternative zur Straße macht.

Dank seiner organisatorischen Anpassungsfähigkeit und geringeren Arbeitskosten in diesen Ländern kann man sich darauf einstellen, dass der Straßenverkehr erneut seine Lösungen anbieten wird. Der Straßenverkehr könnte sich damit im Vergleich zum Güteraustausch überproportional erhöhen. Berücksichtigt man die allgemeinen Beschränkungen der Straßeninfrastruktur, kann eine solche Entwicklung in einem erweiterten Europa nicht hingenommen werden.

Außerdem könnte der Frachtverkehr, dessen Logistik auf dem Straßenverkehr basiert, keinen traditionellen Schienenverkehr mehr akzeptieren, sondern nur noch Verkehrsarten, die – wie der KV – die Straße einbinden.

Folglich ist es wichtig, schnellstmöglichst eine Angebotsstrategie des KV für den Ost-West-Verkehr in einem erweiterten Europa zu entwickeln.

Um Erfolg zu haben, darf diese nicht allein aus einem Paket spontaner und voneinander unabhängiger Maßnahmen bestehen, sondern muss sich auf abgestimmte innovative Konzepte gründen.

Diese Aufgabe fällt in erster Linie der Europäischen Kommission zu, die folgende politischen Ziele umsetzen sollte:

- das Verhalten der Bahnunternehmen der neuen Mitgliedsstaaten ändern, die bislang dem KV recht passiv gegenüber stehen,
- Zuschüsse für die Umwandlung von Güterbahnhöfen gewähren (soweit möglich), bzw. für den Bau von neuen leistungsfähigen Terminals,
- gezielte Beihilfen für Transporteure, Transitspediteure sowie Logistikunternehmen genehmigen, damit sich diese mit intermodalen Ladeeinheiten ausrüsten und so die Intermodalität bei wettbewerbsfähigen Bedingungen im Vergleich zur "Ganz-Straße" steigern können.

Letztlich muss diese Gemeinschaftspolitik schnellstmöglichst Prioritäten setzen und einen übermäßigen Anstieg des Straßenverkehrs wie in Westeuropa verhindern.

Die UIRR müsste ihrerseits für koordinierte Initiativen zwischen ihren Mitgliedsgesellschaften sorgen und so die Verkehrsströme signifikant steigern. Sie sollte darüber hinaus regelmäßige Beziehungen mit der EU pflegen, um auf bestehende Schwierigkeiten hinzuweisen und der EU die Möglichkeit zum Eingreifen schaffen.

Eugenio Muzio



NEUER RAUM

RUDY COLLE

Generaldirektor

Thema dieses Jahresberichts ist die Öffnung, die sich an zwei etwa gleichzeitig verlaufenden Entwicklungen zeigt; beide beinhalten beträchtliche Potentiale und Herausforderungen.

Zum einen erlebt die EU eine in ihrer Geschichte beispiellose Erweiterung: Ihre Mitgliedsstaaten haben sich von 15 auf 25 erhöht und ihre Bevölkerung ist von 380 auf 450 Millionen Einwohner gestiegen.

Zum anderen steht die Mitgliedschaft in der UIRR jetzt jedem Unternehmen offen, dessen Hauptaktivität die Organisation und Vermarktung von KV ist, ob es nun, wie früher verlangt, privat ist, oder ob Kapital oder Geschäftsführungsstrukturen von traditionellen Bahnunternehmen kontrolliert werden.

Es gibt bereits einige beachtliche Aufnahmeerfolge – die Neuankommlinge in unserer Fachvereinigung stellen sich weiter hinten in diesem Jahresbericht vor – und andere wichtige Mitgliedschaften konkretisieren sich gegenwärtig.

Wir erwarten einen doppelt positiven Effekt: Die Mitgliedsgesellschaften bilden nun eine erweiterte Plattform für den Austausch von Know-how und Zusammenarbeit und verbessern damit ihre Zuverlässigkeit und Chancen auf dem Markt. Gleichzeitig erhöht sich die Repräsentativität und Glaubwürdigkeit des Brüsseler Büros gegenüber verschiedenen Politik- und Fachkreisen.

Es ist die Rolle des Büros, durch angemessene Information der Entscheidungsträger dafür zu sorgen, dass die politischen, operationellen und kommerziellen Rahmenbedingungen es den KV-Operateuren ermöglichen, besser dem Bedürfnis nach einer größeren Verkehrsverlagerung und somit einer nachhaltigeren Mobilität nachzukommen, ohne dabei ihre Unternehmensinteressen aus den Augen zu verlieren.

Die Stellungnahmen der UIRR sind ein wirksames Mittel zur Verbreitung dieser Informationen.* Nehmen wir als Beispiel die jüngsten zur Öffnung der Schiene für den Wettbewerb



oder mehr betrieblich der Normung von Ladeeinheiten, der Verkehrssicherheit oder der kommerziellen Organisation des Sektors: Gemeinsam ist ihnen, ständig nach dem bestmöglichen Weg zu suchen, um eine höhere Wettbewerbsfähigkeit des KV zu gewährleisten.

Uns motiviert die Qualität der Stellungnahmen und die Anerkennung, die sie jedes Mal erhalten, wenn sie sich Gehör verschafft haben; diesen Weg werden wir mit der gleichen Überzeugung weiter verfolgen.

Auf einer weniger öffentlichen Ebene war die UIRR bei der Suche nach Lösungen sehr aktiv, die die allgemeine Qualität des Schienenangebots, dessen Defizite bereits ausreichend dargestellt wurden, erhöhen können.

Wir hoffen vor allem, dass die Bahnen künftig gemeinsam mit ihren Kunden Qualitätsverträge und -bestimmungen einführen, die Letztere für nötig halten, um mit den effizientesten Verkehrsträgern am erfolgreichsten konkurrieren zu können. So würden die Bahnen die in ihrer Charta vom Juli 2003 eingegangenen Verpflichtungen in die Praxis umsetzen und den Grad an Nicht-Qualität und dessen Kosten für alle Akteure verringern.

Die UIRR erwartet auch viel von der Bahnliberalisierung und dem daraus folgenden dynamisierenden Wettbewerbsimpuls, wie er sich in anderen Sektoren gezeigt hat. So hat sie am 17. März 2004 gemeinsam mit EIM und ERFA eine Konferenz auf hohem Niveau organisiert, die an ersten Beispielen veranschaulicht hat, wie sehr sich der Markteintritt neuer Bahnunternehmen vorteilhaft auf das Qualitätsniveau auswirken kann.

Es mangelt also nicht an Gründen, mehr Zeit und Energie für dieses wichtige Thema aufzubringen, das unsere Verkehrstechnik in eine bessere Zukunft führen soll.



* Siehe Internet <http://www.uirr.com>

BELGIEN: NEUE POTENTIALE

JEAN-LUC MÉLARD

Generaldirektor TRW



Die Öffnung des Eisenbahnmarktes sowie die Erweiterung der Europäischen Union werden erhebliche Veränderungen für den KV-Sektor mit sich bringen. Die Operateure benötigen eine erhöhte Anpassungsfähigkeit, um den neuen geografischen, juristischen und vor allem organisatorischen Bedingungen zu entsprechen.

Im Jahr 1965 von 52 Straßenverkehrsunternehmen gegründet, ist die Gesellschaft TRW (Transport Route-Wagon) eine leistungsfähige Organisation im Eisenbahngüterverkehr. Sie hat sich parallel zu den technischen, politischen und tarifären Fortschritten und den damit einhergehenden Risiken entwickelt.

Heute – kurz vor ihrem vierzigsten Geburtstag – zählt die Gesellschaft 38 Mitarbeiter und hat ein Kundenportefeuille von 325 Unternehmen mit einem Umsatz von 68,3 Millionen Euro in 2003. In diesem Jahr musste sich der KV mit erheblichen Qualitätsdefiziten bei den Dienstleistungen im Frachtbereich auseinandersetzen, die von den Bahnunternehmen verursacht wurden. Die Operateure waren nicht nur mit einem Mangel an Kohärenz beim Angebot neuer Produkte und bei der Erstellung neuer Tarife konfrontiert, sondern auch mit einem Mangel an Information.



TRW war dennoch in der Lage, sein Aufkommen zu diversifizieren, das zu 80% von 20 Kunden erbracht wird, im Gegensatz zu nur vier Großkunden vor fünf Jahren.

Diese Entwicklung fügt sich ein in den Rahmen eines Marktes, der neue Akteure aufnimmt, als Folge der schrittweisen Anwendung der EU-Richtlinien, die den Bahnverkehr für den Wettbewerb öffnen. Um die Entwicklung des KV zu unterstützen, müssten sich die Liberalisierungsbedingungen der Schiene, die durch die Richtlinie 91/440 eingeführt wurden, durch konkrete Ergebnisse beim Zugang zu den Infrastrukturen und der Zuteilung der Ressourcen zeigen. Die Bahnliberalisierung bringt darüber hinaus erhebliche Änderungen im Gewerbe selbst mit: So haben sich mehrere Bahnunternehmen bemüht, selber KV-Operateure zu werden, während einige Operateure die gesamten Traktionsleistungen oder Teile davon direkt anbieten möchten.

Diese neu eingetretene Situation erfordert die Fähigkeit, bestehende Denk- und Kooperationsstrukturen anzupassen, um den Herausforderungen zu entsprechen.

Die Erweiterung der EU bietet dem KV vielfältige Möglichkeiten. Die belgischen Spediteure sehen in Polen den Markt, der sich zuallererst für neue Kapazitäten im Straßen-Schieneverkehr öffnen wird.

Durch das Wachstumspotenzial seiner Produktion, vor allem beim Stahl, werden in Zukunft auch Züge aus Westeuropa auf dem Rückweg beladen und damit die verfügbaren Kapazitäten in beiden Richtungen genutzt werden können.

Bestrebt, kontinuierlich den Erwartungen der Nachfrage nachzukommen, hat sich TRW verpflichtet, Machbarkeits- und Rentabilitätsstudien über die Verbindungen in Richtung der neuen Mitgliedsstaaten zu erstellen, beispielsweise nach Tschechien. Aufgrund der finanziellen Risiken, die mit der Einführung neuer Angebote verbunden sind, werden bestimmte Bündnisse unvermeidbar. Die Öffnung der UIRR für neue Mitglieder ermöglicht nun Projekte, die früher nicht möglich waren.





UNGARN RÜCKT INS ZENTRUM

ISTVÁN TOMCSÁNYI

Generaldirektor Hungarokombi

Der EU-Beitritt wird die ganze ungarische Wirtschaft verändern. Für den KV werden die Rahmenbedingungen teilweise günstiger, aber auch teils ungünstiger. Alle Akteure der Transportkette müssen verstärkte Anstrengungen unternehmen, um diese Technik auf dem Markt weiterzuentwickeln.

Der Beitritt Ungarns zur EU wird zu einer Entwicklung des Güteraustauschs führen. Dieser wird insbesondere durch das Abschaffen des Zolles wesentlich einfacher.

Mit der Erweiterung werden die Grenzaufenthalte auf der Straße drastisch verkürzt. Die internationalen Fahrgenehmigungen entfallen innerhalb der EU, es werden sogar die bisher knappen für den Straßengüterfernverkehr in Ungarn notwendigen Tätigkeitsbewilligungen überflüssig. Die Transport- und Logistikunternehmen werden zunächst weniger Interesse haben, auf den KV zurückzugreifen.



Die Aufenthaltsdauer der Züge an den Grenzen wird sich nur schrittweise verkürzen, da einige technische Inkompatibilitäten zwischen den Bahnen zunächst noch bestehen bleiben. Durch die Erweiterung wird die Ostgrenze Ungarns zur EU-Außengrenze und das ist für diejenigen Züge der Rollende Landstraße (RoLa) günstig, die außerhalb der Grenze abfahren. Hungarokombi hat gemeinsam mit dem Eisenbahnunternehmen MÁV Projekte entworfen, um aus den Nachbarländern neue Züge zu starten.

Mehrere Faktoren sprechen jedoch auch in Zukunft für den KV. Zunächst gibt es in Osteuropa nur wenige Autobahnen. Außerdem wirkt sich die Einführung der Autobahnmaut in Österreich und Deutschland positiv aus, wie auch die Vorschriften über die Ruhezeit der LKW-Fahrer und das Ferien- und Wochenendfahrverbot. Es ist auch nicht zu erwarten, dass alle Einschränkungen im Österreich-Transit völlig wegfallen.

Durch hochwertige und wettbewerbsfähige KV-Angebote können Transporteure und Logistikunternehmen umweltschonende Transportmöglichkeiten in Anspruch nehmen, die Straßen von Verkehrsbelastungen befreien und die externen Kosten vermindern. Aufgrund dieser Vorteile hoffen die KV-Operateure der neuen Mitgliedsstaaten,

für eine Übergangsperiode Betriebskostenzuschüsse erhalten zu können.

Durch eine vermehrte Zusammenarbeit ausländischer und ungarischer Spediteure wird deren Organisationsfähigkeit gesteigert – eine Voraussetzung, um die Ganzzüge von Hungarokombi in die norddeutschen Häfen sowie nach Rijeka, Kroatien und in den slowenischen Hafen Koper zu entwickeln. Letzterer verkehrt auf der neuen, direkten Eisenbahnlinie zwischen Slowenien und Ungarn. Wichtig ist es, die Eisenbahninfrastruktur weiterzuentwickeln, um Langsamfahrstellen zu verringern und die Kapazitäten zu erhöhen. Der KV braucht zu seiner Entwicklung straßenwie schienenseitig verkehrsgünstig gelegene Terminals, die auch für den Umschlag von Wechselbehältern und kranbaren Sattelaufliegern ausgerüstet sind. Hungarokombi hat sich an dem neuen Budapester Terminal BILK beteiligt, das zur ungarischen KV Drehscheibe wird.

Neue Mitgliedsstaaten dürfen nun an dem Marco Polo Programm auch teilnehmen und können eine Anschubförderung für neue Verkehrsrelationen erhalten. Hungarokombi wird versuchen in Zusammenarbeit mit anderen UIRR Partnern Unterstützung für ihre Verkehrsprojekte zu erhalten.



DREHSCHIBE DEUTSCHLAND

ROBERT BREUHAHN

Geschäftsführer Kombiverkehr



Der Verkehr mit Mittel- und Osteuropa wird zu den Hauptwachstumsmärkten gehören. Die Akteure kombinierter Transportketten müssen gemeinsam den Aufbau eines europäischen Netzes sowie eine strategische Ausrichtung auf die Markterfordernisse in Angriff nehmen.

Die Europäische Union hat durch die Osterweiterung zum 1. Mai 2004 weiter an Gewicht gewonnen. Deren Auswirkungen für den Güterverkehr auf der Schiene wird unter Verkehrsexperten jedoch kontrovers diskutiert. Glauben einige an deutliche Zunahmen der Schienentransporte zwischen den bisherigen 15 Mitgliedsstaaten und den Beitrittsländern, gehen die anderen von einem Szenario verschärften Wettbewerbs auf der Straße aus, der zu einem Preisniveau für Transportleistungen führen wird, bei dem die Bahnen zunächst nicht mithalten können.



Kombiverkehr setzt darauf, die Kapazitäten der in den letzten 10 Jahren aufgebauten Verbindungen mit den Beitrittsländern kontinuierlich zu steigern und mit interessierten Partnern bedarfs- und marktgerecht auszurichten. Die zentrale Lage Deutschlands innerhalb der erweiterten Europäischen Union bietet ideale Voraussetzungen, um das nationale Netz nachfragegerecht als Drehscheibe zwischen Ost und West auszubauen.

Zusätzlich zu den bereits bestehenden Ganzzugverbindungen nach Polen und Ungarn wird Kombiverkehr in 2004 weitere Relationen in Richtung Mittel- und Osteuropa aufbauen. Zunächst werden die Einzelwagenverkehre nach Tschechien, in die Slowakei und nach Slowenien zu Ganzzügen gebündelt, im zweiten Schritt dann die Verbindungen nach Rumänien und Bulgarien. Bereits in der Vergangenheit wurden in Hinblick auf die EU-Osterweiterung zahlreiche Verbindungen zu den deutschen Ostseehäfen eingerichtet. Über Kiel, Lübeck und Rostock bietet Kombiverkehr heute Anbindungen zu Fährlinien in Richtung Estland, Lettland, Litauen und Russland.

Einige der Projekte, darunter die Ausweitung der Ganzzugkonzepte nach Polen und Ungarn, werden derzeit gemeinsam mit unseren UIRR-Partnergesellschaften und weiteren Interessenten in Angriff genommen.

Der Anteil der Schiene im Personen- und Güterverkehr lag in den Beitrittsstaaten 1999 mit 44% fast drei Mal so hoch wie in den "alten" Mitgliedsstaaten (15%). Es ist erklärtes Ziel der Europäischen Union, den Marktanteil der Schiene in Osteuropa nach dem Beitritt nicht unter 35% sinken zu lassen. Dies stellt alle Beteiligten vor eine große Herausforderung.

Grundvoraussetzung für einen marktgerechten Anteil des Schienenverkehrs am Gesamtgütertransport ist der Ausbau der transeuropäischen Eisenbahnnetze (TEN). Ob die Fördermittel für die TEN-Projekte allerdings ausreichen werden, um den Nachholbedarf vor allem beim Bau von Terminals des Kombinierten Verkehrs abzudecken, ist ungewiß. Der Aufbau der Infrastruktur erfordert die Leistungs- und Investitionsbereitschaft aller beteiligten Staaten, Bahnen, Transportunternehmen und Operateure. Denn nur wenn die Produktionsprozesse optimiert werden können, steigen Geschwindigkeit und Effizienz auf der Schiene und wird der Kombinierte Verkehr zu einer attraktiven Alternative zum reinen Straßentransport.





PANEUROPÄISCHE KREUZUNG SLOWENIEN

ROK SVETEK

Generaldirektor Adria Kombi

Die Osterweiterung ist für die neuen wie alten Mitgliedsstaaten eine Herausforderung. Die "Newcomer" haben hohe Erwartungen und gleichzeitig Befürchtungen gegenüber der Zukunft. Der Transportsektor wird schneller reagieren und seine Geschäftspraktiken an die Erfordernisse des Gemeinsamen Marktes anpassen müssen.

In den neunziger Jahren haben nahezu alle Beitrittsländer KV-Unternehmen gegründet. Bei ihrem Versuch, Dienstleistungen zu entwickeln, waren einige von ihnen auch international sehr erfolgreich. Andere verschwanden aufgrund einer fehlenden soliden Finanzbasis und eines erfahrenen Managements. Nach dem Beitritt dieser Unternehmen in die UIRR erhalten sie vom Verbindungsbüro in Brüssel umfassende Hilfestellung, u.a. Informationen über EU-Gesetzgebung und Möglichkeiten und werden so erfolgreich auf kommende Herausforderungen vorbereitet.

Die vollständige Liberalisierung des Straßentransports hat in den Beitrittsstaaten zu einem abnehmenden Interesse an den Rollenden Landstraßen geführt, auch wenn diese Züge vor allem bei der Alpenquerung wettbewerbsfähig sind. Ihr Verkehr wird voraussichtlich in 2004 – verglichen mit 2003 – um 20 bis 30 % sinken. Die Operateure werden ihre Leistungen der Nachfrage bei den Preisen und Fahrplänen anpassen müssen, um damit vor allem dem wachsenden Interesse der Balkanstaaten und der Türkei gerecht zu werden.

Unbegleiteter Verkehr wird in Zukunft eine zwingende Notwendigkeit sein. Wir werden gemeinsam mit unseren UIRR-Partnern, Bahnen und Kunden für ausreichend Kapazitäten sorgen müssen.

Die geografische Lage Sloweniens am Schnittpunkt des fünften und zehnten paneuropäischen Korridors nutzend, hat Adria Kombi vor einigen Jahren das Projekt Gateway Slovenia ins Leben gerufen. In Partnerschaft mit Kombiverkehr, Hungarokombi und Cemmat wurde ein dichtes



Netz nach München (Kombi-Netz 2000+), Budapest (Hungarokombi Netzwerk), Ljubljana (Slowenien, Hafen von Koper und Adria Kombi Netzwerk im früheren Jugoslawien), sowie Verona (weiter nach Frankreich und Spanien) eingerichtet. Die Verbindungen von Ljubljana nach Budapest und in den Balkan sind bereits in Betrieb und die nach München und Verona werden in 2004 betriebsbereit sein. Schnellere Transitzeiten, ein erweitertes Netz und eine bessere Kenntnis der lokalen Marktverhältnisse unserer Partner werden daraus folgen. Ferner sind neue Bestimmungsorte in der Ukraine und Russland bis hin nach Kasachstan geplant.

Um den KV weiter zu entwickeln, werden die Beitrittsländer ihre Infrastruktur modernisieren müssen, an erster Stelle veraltete Terminals, die meistens von den nationalen Eisenbahnen gehalten werden. Ihre Kapazitäten reichen für den bestehenden Verkehr, jedoch nicht für das potenzielle Wachstum. Außerdem haben die Eisenbahnen keine ausreichenden Finanzmittel aufgrund der geringen Investitionserträge.

Meist wird leider dem Straßenbau die höchste Priorität gegeben, da er populärer ist. Um vorhersehbare Engpässe zu vermeiden, werden jedoch verstärkt Investitionen in die Schieneninfrastruktur benötigt. Die Behörden betrachten die Rollende Landstraße als den schnellsten Weg zum KV und vernachlässigen damit die Entwicklung des unbegleiteten Verkehrs, für den Qualität und wettbewerbsfähige Preise die Vorbedingungen sind. Solche Bedingungen können sicherlich durch mehr Wettbewerb mit privater Schienentraktion und durch die Änderung der Preispolitik der Bahnen geschaffen werden.



NEUE MITGLIEDER



Alpe Adria führt seit 1991 den nationalen und internationalen intermodalen Transport von Containern und anderen Ladeeinheiten vom Triester Hafen und anderen Terminals der Region Friaul-Julisch Venetien durch. Sie will durch ein Ganzzugsystem eine stärkere Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene erreichen, der über den Seeweg aus dem Fernen Osten, Afrika und dem

Mittelmeerraum nach Mitteleuropa gelangt. Das Kapital von Alpe Adria wird zu gleichen Teilen von der autonomen Region Friaul-Julisch Venetien, der Hafenbehörde von Trieste und FS Cargo, einer Filiale der italienischen Bahnen, gehalten.

Die Mitgliedschaft von Alpe Adria in der UIRR ist eine wichtige Etappe ihrer Entwicklung in einem neugestalteten europäischen Markt und setzt neue Maßstäbe für Zuverlässigkeit und Effizienz. Alpe Adria erwartet von diesem Engagement einen Informationsaustausch über technische und juristische Aspekte, um sich in die Gemeinschaft der europäischen KV-Akteure einzufügen und Entscheidungen zu treffen, die zu einer Ausweitung ihrer Aktivitäten führen.



RALpin verfolgt das Ziel, ein hochwertiges Angebot im begleiteten Verkehr zu erbringen. Sie betreibt seit Juni 2001 die

RoLa über die Lötschberg-Simplon Achse auf der 414 km langen Strecke zwischen Freiburg im Breisgau (D) und Novara (I).

Aktionäre der RALpin sind die BLS Lötschbergbahn, die Hupac und die SBB Cargo sowie die FS Trenitalia. Geschäftsführer sind Carlo Degelo (BLS Cargo) und Dottore Alberto Grisone (Hupac Intermodal).

Mit dem Transport von LKWs und Fahrern leistet sie einen Beitrag zur Verlagerung des alpentransitierenden Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene entsprechend den Zielen der schweizerischen Verkehrspolitik.

Diese RoLa orientiert sich an den Bedürfnissen des Marktes. Sie nutzt die 44-Tonnen-Gewichtsbegrenzungen, die Ruhezeitregelungen für die Chauffeure sowie die Nacht- und Sonntagsverbote im Straßentransit.



Conliner wurde Ende 2002 als 100% Tochter der damaligen DB Cargo gegründet und ist heute eine Vertriebsgesellschaft im Geschäftsbereich Intermodal von Stinnes.

Die Gesellschaft ist Rail Shuttle Operateur für die Hinterlandanbindung der Containerhäfen Antwerpen und Rotterdam im Nachtsprung.

Durch die effiziente Verknüpfung mit Partnernetzen, z.B. von Kombiverkehr, an die Hubs Duisburg, Mannheim, München und Salzburg, aber auch Kooperationen mit intermodalen Partnern für Binnenschiff- und Straßentransporte, hat sich Conliner als zuverlässiger Partner für Reedereien und Spediteure gezeigt.

Seit Oktober 2003 ist Conliner Vollmitglied der UIRR. Geschäftsführer Hans-Dieter Hartwich: "Die UIRR ist die maßgebende europäische Plattform, um den Kombinierten Verkehr in Europa voranzubringen. Um unsere Beziehungen so effizient wie möglich zu gestalten, haben wir unsere interne Transportabwicklung an die Standards der Verbundunternehmen angepasst".



Eurotunnel ist eine deutsch-französische Gruppe, die den Ärmelkanaltunnel betreibt.

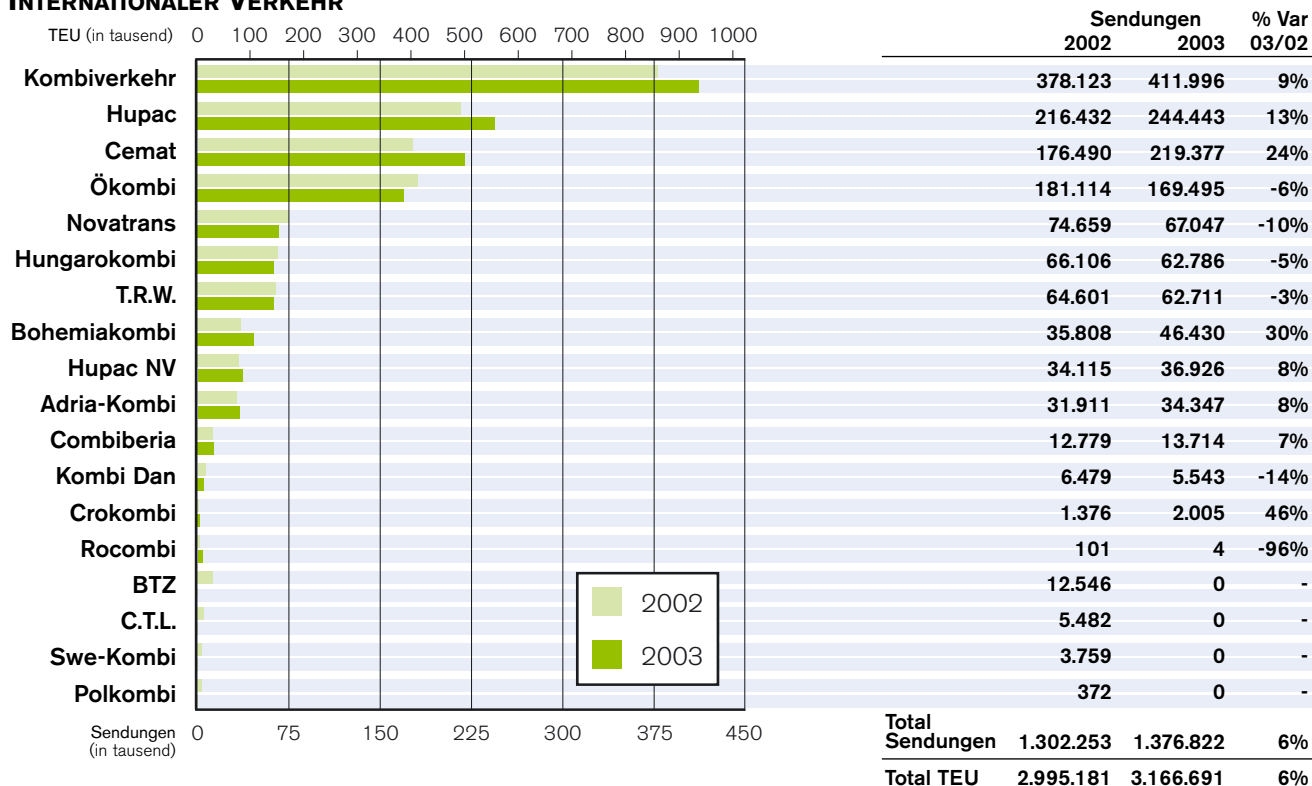
Als Infrastrukturmanager gewährleistet Eurotunnel die Durchfahrt der nationalen Bahnoperateure (Eurostar, SNCF, EWS), von denen sie Gebühren erhebt.

Als Transportoperateur betreibt Eurotunnel seinen eigenen Auto- und Busshuttle, sowie LKW-Shuttles, deren Volumen ständig steigt. Diese Aktivität, die rund um die Uhr durchgeführt wird, machte im Jahr 2003 57% ihres Umsatzes aus.

Der Beitritt von Eurotunnel als assoziiertes Mitglied der UIRR ist eine Stütze für ihre KV-Aktivitäten. Die Gesellschaft hofft damit ihrer Stimme mehr Gehör in der Verkehrspolitik zu verschaffen und auch bei der Lösung struktureller Probleme, die mit dem Bahnverkehr und dem Verkehr über den Ärmelkanal zusammenhängen.

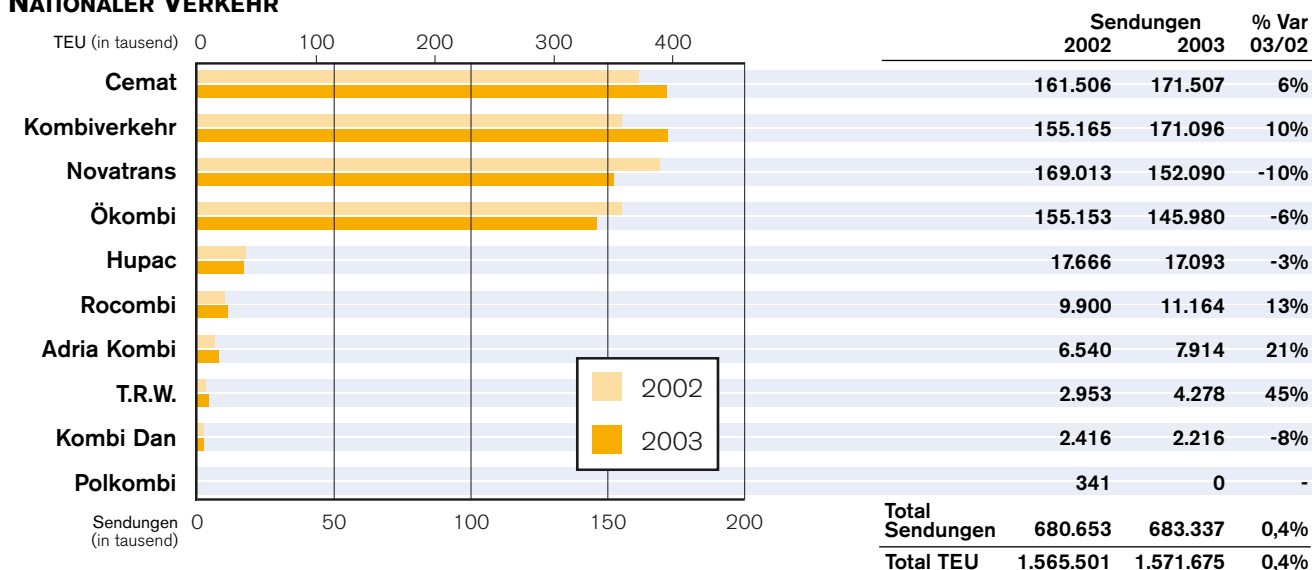
DAS JAHR 2003 IM ÜBERBLICK - TRENDS

INTERNATIONALER VERKEHR



Der internationale Verkehr der UIRR-Gesellschaften ist um ca. 6 Prozent gestiegen. Der alpenquerende Verkehr zeigte eine gute Entwicklung, vor allem von/nach Deutschland (+2%), Dänemark (+16%), den Niederlanden (+11%) und Frankreich (+41%). Diese bedeutende Erhöhung lässt sich insbesondere auf die in Norditalien erlebte Hitzewelle zurückführen, die die Behörden gezwungen hat, mehr Rohstoffe (Getreide) aus Frankreich zu importieren. Die Schweizer Relationen (+11% mit Deutschland und +58% mit Belgien) haben zugenommen, da verstärkt auf das Terminal in Basel zurückgegriffen wurde. Der Verkehr hat in den Relationen Deutschland-Polen und Deutschland-Spanien um 32% bzw. 5% zugenommen. Der RoLa-Verkehr stieg dagegen weniger, und einige größere Strecken waren mit bedeutenden Rückgängen konfrontiert, vor allem der Brenner (-12%) sowie die Relation Österreich-Ungarn (-7%). Diese Rückgänge konnten durch ein hohes Wachstum auf der Verbindung Dresden-Lovosice (+30%) und den Relationen von/nach Slowenien (+12%) kompensiert werden.

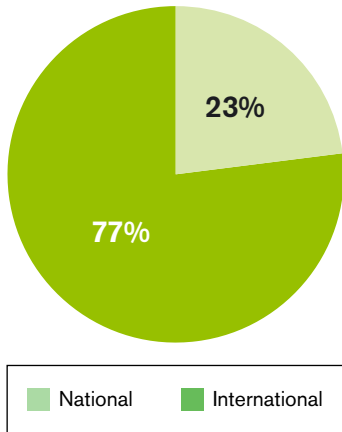
NATIONALER VERKEHR



Die nationalen Sendungen haben ihr Niveau von 2002 trotz recht unterschiedlicher Entwicklungen in den einzelnen Ländern halten können. In Italien hat die Einrichtung von leistungsfähigen Gateway-Verbindungen und die Einführung des Punkteführerscheins für LKW-Fahrer dazu geführt, dass die Straßentransporteur verstärkt auf den KV zurückgreifen und dies vor allem von/nach Puglia (+15%) und Kampanien (+39%). Die Absicht, auf deutschem Gebiet eine Maut für LKWs einzuführen, hat Transportunternehmen motiviert, das KV Kombi-Netz 2000+ stärker zu nutzen, das ständig entsprechend der Nachfrage angepasst wird. Andererseits ist die Situation in Frankreich nicht nur wegen gestiegener Tarife beunruhigend, sondern auch weil die Qualität der Bahnleistung zu wünschen übrig lässt. Zum ersten Mal seit Jahrzehnten hat Österreich mit Streiks im Bahnsektor zu kämpfen gehabt, die sich stark auf das Gesamtvolumen der transportierten Güter ausgewirkt haben.

DAS JAHR 2003 IM ÜBERBLICK - TRENDS

GESAMTVERKEHR

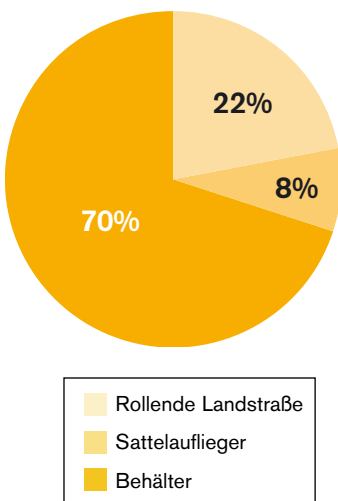


Internationaler (Int.) und Nationaler (Nat.) Verkehr in Mio. TKM

Jahr	Int.	Nat.	Total
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
2003	26.366	7.671	34.037

Die Verkehrsleistungen entwickelten sich 2003 eher ungleichmäßig. Einerseits verzeichnete der internationale Verkehr sowohl bei den brutto beförderten Tonnagen (+4%) als auch bei den Tonnenkilometern Zuwächse (+5%). Einige Relationen haben besonders zu diesem Ergebnis beigetragen: Österreich-Slowenien, Deutschland/Schweiz-Tschechien und Frankreich/Niederlande-Italien. Andererseits hat der nationale Verkehr bei den transportierten Bruttotonnen um 4% abgenommen und um 5% bei den Tonnenkilometern. Der Nettorückgang des mittleren Gewichtes je Ladeinheit in Österreich ist dafür die Hauptursache (von 27t in 2002 auf 24t in 2003). Die mittleren Entfernungen betragen etwa 800 km im internationalen und 550 km im nationalen Verkehr. Das mittlere Bruttogewicht einer Ladeinheit beträgt 25t international und 20t national.

TECHNIKEN

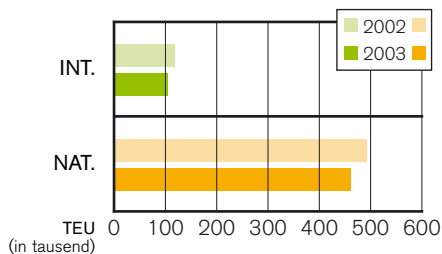


Anteil der Kombitechniken am Gesamtverkehr in Tausend Sendungen

Jahr	Behälter	Sattel- aufleger	Rollende Landstraße	Total
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
2003	1.449	152	460	2.061

Im unbegleiteten KV hat der Anteil an Wechselbehältern und Containern zugenommen und beträgt nun 70% der in 2003 erfolgten Sendungen; der Wechselbehälter bleibt aufgrund seines niedrigen Eigengewichts und geringer Kosten die am stärksten genutzte Ladeinheit. Im internationalen Verkehr wurden etwa 75.000 Wechselbehälter mehr transportiert (+9%) und ca. 7.000 im nationalen (+1%). Hervorzuheben ist, dass 60% der Behälter international befördert werden und die anderen 40% national. Der Anteil der Sattelaufleger hat sich aufgrund der vermehrten Nutzung dieser Ladeinheit auf den Achsen Deutschland-Schweiz (+16%), Belgien-Italien (+14%) und Frankreich-Italien (+27%) halten können, trotz eines Rückgangs auf der Achse Deutschland-Italien (-8%). Global betrachtet ist der begleitete KV (RoLa) am Sinken (-1%): ein nicht zu vernachlässigender Rückgang im nationalen Verkehr (-6%) bei einer Stagnation im internationalen Verkehr. Der interne Schweizer Verkehr ist aufgrund der Schließung des Abschnitts Chiasso-Monte Olimpio II unterbrochen worden, während in Österreich die Streiks den Verkehr im Juni 2003 beeinträchtigt haben. Die Gesellschaft RAlpin, UIRR-Mitglied seit 2004 und somit in diesen Zahlen noch nicht einbezogen, blickt auf ein positives Jahr zurück, mit einer Verlagerung auf die Schiene von mehr als 44.000 LKWs (+26%).

ASSOZIIERTE MITGLIEDER



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

Jahr	Int.	Nat.	Total
2002	117.429	490.411	607.840
2003	103.436	459.038	562.474
	-12%	-6%	-7%

Der Gesamtverkehr von CNC, in TEU ausgedrückt, hat sich im Vergleich zu 2002 verringert. Auf verschiedenen Märkten des KV Straße-Schiene aktiv, ist CNC selbstverständlich von den ernsthaften Schwierigkeiten betroffen, die die Entwicklung der kombinierten Techniken in Frankreich behindern, vor allem durch eine systematische Erhöhung der Tarife der Eisenbahntraktionen. Trotzdem sollte die allgemeine Situation des Sektors nicht die bemerkenswerten Erfolge verdecken, die in einigen Marktsegmenten erreicht wurden. So verzeichnet der Seehafen-Hinterlandverkehr "Naviland European Services" seit drei Jahren ein regelmäßiges und nachhaltiges Wachstum mit +21% Bruttotonnen in diesem Zeitraum, mit einem Erfolg, der sich vor allem auf die Verbindung nach Marseille niederschlägt. Dieses Angebot macht 45% des allgemeinen Umsatzes der Gesellschaft aus. Die kontinentale Haus-zu-Haus Beförderung von Wechselbehältern und Containern ("Continental European Services") trägt mit 55% zum Umsatz bei.

DAS JAHR 2003 IM ÜBERBLICK

VERÄNDERUNGEN BEI DER UIRR

Die Vereinigung

Anlässlich ihrer Generalversammlung in Wien im Mai 2003 hat die UIRR ihre Statuten geändert, um sich für alle Operateure des KV zu öffnen. Ursprünglich bestand die UIRR nur aus privaten Akteuren, von nun werden auch Mitglieder aufgenommen, die eine starke Beteiligung von Bahnunternehmen aufweisen. Alle sind an einer europäischen Harmonisierung in den Bereichen Technik, Betrieb, Telekommunikation und Haftungsbedingungen interessiert und möchten für den KV günstige Rahmenbedingungen durchsetzen. Die UIRR hat drei neue Mitglieder aufgenommen: **Alpe Adria** (I), **Conliner** (NL) und **RAIpin** (CH). **CNC**, Tochtergesellschaft der SNCF, ist nun Vollmitglied und **Eurotunnel** ist als assoziiertes Mitglied beigetreten.



Aufgrund der aktuellen Schwierigkeiten des KV mussten einige Gesellschaften ihre Tätigkeiten einstellen. Dazu gehören **BTZ**, **CTL**, **Polkombi** sowie **Portif**.

Die Mitgliedsgesellschaften

Für **Novatrans** wurde das Jahr 2003 durch einen Führungswechsel geprägt: René PETIT, neuer Präsident, folgte Jean-Claude BERTHOD, der diese Position 18 Jahre lang inne hatte. Auch **CNC** Transports hat einen neuen Vorsitzenden: Christian COCHET ist der Nachfolger von Jean-Michel DANCOISNE.

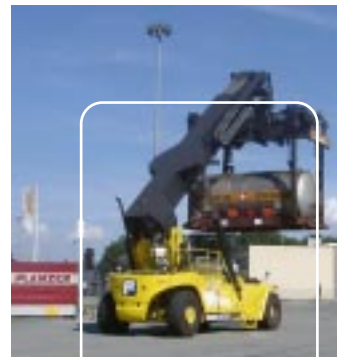
Mit der Geschäftsaufgabe von **CTL** führt **Novatrans UK**, eine 100% Tochter von **Novatrans**, die Verkehre von und nach Großbritannien weiter. Die niederländische **Trailstar N.V.** wurde nach der Übernahme durch die **Hupac** Gruppe in den Vorjahren zu **Hupac Intermodal N.V.** umbenannt.

POLITISCHE ENTWICKLUNGEN AUF EU-EBENE

Zweites Bahnpaket

Für das "Zweite Bahnpaket", das die Kommission im Januar 2002 vorgeschlagen hat, haben sich der Rat und das Europäische Parlament (EP) auf einen Text geeinigt, der voraussichtlich im Laufe des Jahres 2004 verabschiedet wird. Es sieht Maßnahmen vor, um den Güterverkehrsmarkt zu

öffnen und die Sicherheit sowie Interoperabilität unter Koordination einer Europäischen Eisenbahnagentur zu stärken. Außerdem hat die Kommission im Frühjahr 2004 ein "Drittes Bahnpaket" verabschiedet. Es sieht Richtlinienvorschläge über den europäischen Zugführerschein und die Liberalisierung des Personenverkehrs vor, einschließlich der Kabotage, und auch eine Verordnung über die Qualität der Bahnleistungen.



Europäische intermodale Ladeeinheiten

Die Kommission hat im April 2003 einen Richtlinienentwurf für eine Europäische Intermodale Ladeeinheit vorgelegt. Diese Ladeeinheit sollte den Umschlag zwischen Straße, Schiene und Schifffahrt erleichtern und ist besonders für den Palettenverkehr geeignet.

Das EP hat in erster Lesung den Richtlinienvorschlag angenommen, mit der Änderung, dass die ebenfalls geforderten regelmäßigen Kontrollen nicht häufiger als in der weltweit gültigen Container Safety Convention (CSC) erfolgen sollten.

Qualität

Zu den wichtigsten Themen im Jahr 2003 gehörte die Qualität der Bahnleistungen. Seit 1999 haben mehrere Arbeitsgruppen, bestehend aus UIRR-Gesellschaften und Bahnunternehmen, die Unregelmäßigkeiten im KV analysiert. Auf einigen Achsen gab es deutlichen Verbesserungen, vor allem auf der Brennerachse. Hier hat der Wettbewerb zwischen traditionellen und privaten Bahnunternehmen zu einer erhöhten Pünktlichkeit geführt. Auf anderen Strecken bleibt die Qualität unzureichend. Die häufigsten Gründe sind der Mangel an Lokomotiven und Lokomotivführern. Streiks bei SNCF und ÖBB haben die Aktivitäten von **Novatrans**, **TRW** und **Ökombi** im Jahr 2003 erheblich beeinträchtigt. Da die Qualitätsdefizite sich vor allem im Güterverkehr stark bemerkbar machen, hat die Kommission im Rahmen des Dritten Eisenbahnpakets eine Verordnung vorgeschlagen, die finanzielle Entschädigungen bei Leistungsdefiziten einführt. Die UIRR hat sich ihrerseits dafür eingesetzt, bis Frühjahr 2004 allerdings ohne zufriedenstellendes Ergebnis, gemeinsam mit den Bahnunternehmen einen Rahmenvertrag zu entwickeln, der freiwillige Qualitätsvereinbarungen festlegt.

DAS JAHR 2003 IM ÜBERBLICK

WETTBEWERBSFÄHIGKEIT DES KV

Maut in Deutschland und in Österreich

In Österreich und Deutschland wurde das Jahr 2003 von den Diskussionen zur Einführung einer Maut geprägt, die für LKWs von mehr als 12 Tonnen auf Autobahnen gelten sollen. Diese wird zusätzliche Einnahmen für den Ausbau und die Instandhaltung der Infrastrukturen von Straße, Schiene und Binnenschifffahrt bringen. Sie wird voraussichtlich die Nachfrage nach KV Schiene-Straße deutlich erhöhen.

In Österreich wurde die LKW-Maut am 1. Januar 2004 eingeführt. Dafür wurden gewichtabhängige Mauten, von denen der Vor- und Nachlauf im KV ausgenommen war, gestrichen, so dass sich die Rahmenbedingungen für den KV verschlechtert haben. Seitdem konzentriert sich Ökombi darauf, die Wettbewerbsfähigkeit durch Leistungsverbesserungen zu erreichen.

In Deutschland wurde die Einführung der LKW-Maut mehrmals aus technischen Gründen verschoben und ist nun für den 1.01.2005 angekündigt. So hat **Kombiverkehr** zunächst die Erhöhung seiner Kapazitäten auf die bestehenden Achsen begrenzt, vor allem auf das Kombi-Netz 2000+; dies führte bereits zu einer Steigerung nationaler und internationaler Sendungen. Die KV-Gesellschaften der Nachbarländer, in erster Linie **Kombi Dan**, sehen sich ebenfalls den Folgen der Aufschiebung der Maut gegenüber. Tatsächlich mussten die Vereinbarungen mit den Bahnunternehmen zum Kauf neuer Kapazitäten für nichtig erklärt, bzw. unter schwierigeren Bedingungen und zu erhöhten Kosten neu ausgehandelt werden.

Erweiterung der EU

Unterschiedliche Liberalisierungsgeschwindigkeiten von Schiene und Straße haben die Wettbewerbsposition des KV verschlechtert. Diese Situation könnte sich unter anderem für die Angebote der Rollenden Landstraße (RoLa) als unvorteilhaft erweisen, die **Bohemiakombi**, **Hungarokombi** sowie **Ökombi** anbieten. Der KV besitzt allerdings andere Stärken, vor allem die Verkehrsgeschwindigkeit, die die Ganzzüge gewährleisten. Es kann ferner von der Erweiterung der Union erwartet werden, dass sie



Rahmenbedingungen schafft, die ebenfalls den Zugverkehr im gesamten EU-Gebiet begünstigen. So betreibt **Alpe Adria** jetzt schon versuchsweise einen begleiteten Verkehr, um Waren aus Ost- und Mitteleuropa über die Adria zum Westen des Kontinents zu befördern.

INNOVATIONEN DES ANGEBOTS

Neue Strecken

Im Laufe des Jahres 2003, ihrem ersten Geschäftsjahr, hat **Conliner** Shuttlezüge angeboten, die die Häfen Antwerpen und Rotterdam mit dem Hinterland verbinden. Anfang 2004 hat die Gesellschaft fünf zusätzliche Abfahrten von und nach Norditalien eingerichtet, ferner gemeinsam mit **Kombiverkehr** und **Ökombi** eine regelmäßige Verbindung nach Wien und Wels. **Ökombi** hat zusammen mit der Gesellschaft **Adria Kombi** ein viertes Zugpaar auf der RoLa-Achse Maribors-Wels organisiert. Nach der Schaffung einer neuen Strecke nach Pancevo wird **Adria Kombi** 2004 Shuttles einrichten, die Ljubljana mit



München und Verona verbinden. Container, die über regelmäßige Seeverbindungen von Fernost im Hafen Rijeka eintreffen, werden von **Crokombi** und **Hungarokombi** nach Budapest weitergeführt.

In Italien wurde die Verspätung des Inkrafttretens der Gesetze über Hilfen für den KV in 2004 durch eine neue Straßenverkehrsordnung und einen Punktführerschein kompensiert. Die strengeren Kontrollen im Straßenverkehr haben für den KV günstigere Rahmenbedingungen geschaffen und **Cemat** ermöglicht, einen Direktzug Padua-Catania einzurichten sowie mit **Kombiverkehr** und **Novatrans** mehrjährige Verträge über die wichtigsten Verkehrsachsen zu unterzeichnen.

Eurotunnel arbeitet zurzeit an Plänen selbst als Operateur unbegleitete internationale Verkehre aufzunehmen. Die **Hupac** Gruppe hat ihren Shuttle-Service auf die Strecken nach Benelux ausgeweitet (Antwerpen-Brescia und

DAS JAHR 2003 IM ÜBERBLICK



Rotterdam-Worms), Deutschland (Ludwigshafen nach Brescia und Leipzig-Schwarzheide), und hat eine Verbindung Rotterdam-Novara via Lötschberg-Simplon geschaffen, die die Beförderung von Sattelaufliegern mit einer maximalen Höhe von vier Metern erlaubt. Gleichzeitig wurde ein maritimer Hinterlandverkehr gemeinsam mit Schweizer Spediteuren zwischen Antwerpen und der Schweiz organisiert. Parallel dazu gibt es einen täglichen Zug zwischen Rotterdam und Worms (D). **Hupac** sieht ferner die Entwicklung der Achse Niederlande-Italien vor und Verbindungen, die über den Hub von Duisburg im Laufe des Jahres 2004 abgewickelt werden. **RAIpin** hat sein Angebot auf der Rollenden Autobahn zwischen Freiburg im Breisgau und Novara auf acht Zugpaare erhöht und plant ein neuntes für das Jahr 2004. Außerdem hat sie ihre Kapazität durch Verlängerung der Züge erhöht.

Terminals

Cemat hat ihren Gateway-Plan entwickelt und für den Verkehr von und nach Mittel- und Süditalien den neuen Hub Mailand-Segrate eröffnet. **Hungarokombi** wird vom neuen Budapester Terminal BILK aus eine RoLa Verbindung nach Österreich einrichten. Um ein leistungsfähiges Netz von Terminals aufrechtzuerhalten haben sich DB Netz, Stinnes Intermodal und **Kombiverkehr** an der Firma DUSS (Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße) beteiligt, die 34 Terminals in Deutschland betreibt. Zwei

Beteiligungsgesellschaften von **Kombiverkehr**, die die Terminals von Lübeck und Hamburg betreiben, Baltic Rail Gate und Eurokombi, sind erfolgreich ans Netz gegangen. Im Raum Hannover ist der Bau einer leistungsfähigen Schnellumschlaganlage geplant. Der von **Novatrans** über Lille abgewinkelte Verkehr wurde Ende 2003 auf Dourges umgelenkt, einer neuen multimodalen Plattform in Nordfrankreich. Die Gesellschaft hat außerdem ihr KV-Gelände in Noisy-le-Sec (Paris) modernisiert. Im Hafen von Constanza wird bald ein Terminal mit einer jährlichen Kapazität von 325 000 TEU eröffnet, von dem aus **Rocombi** seine Verbindungen nach Budapest, Bratislava, Belgrad, Sofia oder auch Wien anbieten wird. Im März 2003 hat **TRW** die Geschäftsführung des Terminals Charleroi Dry Port wieder übernommen und im Dezember seinen Hub von Schaerbeek nach Ronet (Namen) verlegt, von wo aus neue Zugverbindungen geplant werden.




Rollendes Material

Die ersten 50 Niederflurwaggons für die RoLa zwischen Verona und Wörgl wurden als Joint Venture von **Cemat** und **Ökombi** in Betrieb genommen; **Cemat** hat darüber hinaus sieben neue Mobilkräne erworben. Bei **Ökombi** kam es aufgrund der verstärkt vorgeschriebenen Kontrollen des EBA sowie der Einbehaltung einer Reihe alter Waggons durch die ÖBB zu einem Engpass an RoLa-Waggons. **Crokombi** plant für Oktober 2004 den Betrieb einer ersten RoLa, die Zagreb mit Wels oder Salzburg verbinden wird. Die kroatischen Eisenbahnen haben dafür zum ersten Mal 50 RoLa Waggons bestellt. **Novatrans** hat ihrerseits 50 BSL Waggons gekauft, während **TRW** sich mit 75 neuen Waggons ausgestattet hat, die für eine erhöhte Achslast von 25 Tonnen ausgerichtet sind.



MITGLIEDER DER UIRR AM 1. JANUAR 2004

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: dg@trw.be
DÄNEMARK	KOMBI DAN Omfartsvejen 1 DK - 6330 Padborg	Tel: (+ 45) 74.67.41.81 Fax: (+ 45) 74.67.08.98 E-Mail: kombidan@kombidan.dk
DEUTSCHLAND	KOMBIVERKEHR 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
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-transport.com
	NOVATRANS 21, Rue du Rocher F - 75008 Paris	Tel: (+ 33) 1 / 53.42.54.54 Fax: (+ 33) 1 / 45.22.45.25 E-Mail: info@novatrans.fr
ITALIEN	ALPE ADRIA Via Santa Caterina n. 1 I - 34122 Trieste	Tel: (+39) +40 63.92.33 Fax: (+39) +40 66.00.08 E-Mail: alpeadria@alpeadria.com
	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 Miramarska 13 a HR - 10000 Zagreb	Tel: (+385) 1 / 615.18.67 Fax: (+ 385) 1 / 615 18 69 E-Mail: crokombi@crokombi.hr
NIEDERLANDE	CONLINER Abel Tasmanstraat 81 NL - 3165 AM Rotterdam-Albrandswaard	Tel: (+31) 10 / 299 48 48 Fax: (+31) 10 / 299 48 55 E-mail: info@conliner.com
	HUPAC INTERMODAL NV Albert Plesmanweg, 151 NL - 3088 GC Rotterdam	Tel: (+ 31) 10 / 495.25.22 Fax: (+ 31) 10 / 428.05.98 E-Mail: info@hupac.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
RUMÄNIEN	ROCOMBI B-dul Dinicu Golescu 38 RO - 010873 București, sector 1	Tel: (+ 40) 21 312.23.14 Fax: (+ 40) 21 312.17.74 E-Mail: rocombi@hotmail.com
SCHWEIZ	HUPAC Viale R. Manzoni 6 CH - 6830 Chiasso	Tel: (+ 41) 91 / 695.28.00 Fax: (+ 41) 91 / 695.28.01 E-Mail: info@hupac.ch
	RALPIN Genfergasse 11 CH - 3001 Bern	Tel: (+ 41) 31 / 327.28.39 Fax: (+ 41) 31 / 327.28.60 E-Mail: info@ralpin.ch
SLOWENIEN	ADRIA KOMBI Tivolska 50 SI - 1000 Ljubljana	Tel: (+ 386) 1 / 23.45.280 Fax: (+ 386) 1 / 23.45.290 E-Mail: infor@adriakombi.si
SPANIEN	COMBIBERIA c/Rafael Herrera,11;2°,Pta 203 E - 28036 Madrid	Tel: (+34) 91 / 314.98.99 Fax: (+34) 91 / 314.93.47 E-Mail: combiberia.madrid@combiberia.com
TSCHECHIEN	BOHEMIAKOMBI Opletalova 6 CZ - 113 76 Praha 1	Tel: (+ 420) 2 / 42.444.560 Fax: (+ 420) 2 / 42.444.924 E-Mail: bohemiakombi@bohemiakombi.cz
UNGARN	HUNGAROKOMBI Szilágyi Dezső 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	EUROTUNNEL 19, Boulevard Malesherbes F - 75008 Paris	Tel: (+33) 1 55 27 39 59 Fax: (+33) 1 55 27 37 75 E-Mail: freight@eurotunnel.com

 Hupac Intermodal

 HUNGAROKOMBI



 HUPAC

 C/O kombi



 kombi verkehr

 KOMBI+DAN

 novatrans

 CombiBeria

 GOMBI



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

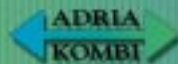
Web: <http://www.uirr.com>

 CEMAT

 CONLINER

 BOHEMIA KOMBI



 ADRIA
KOMBI

 R-Alpin

 TRW