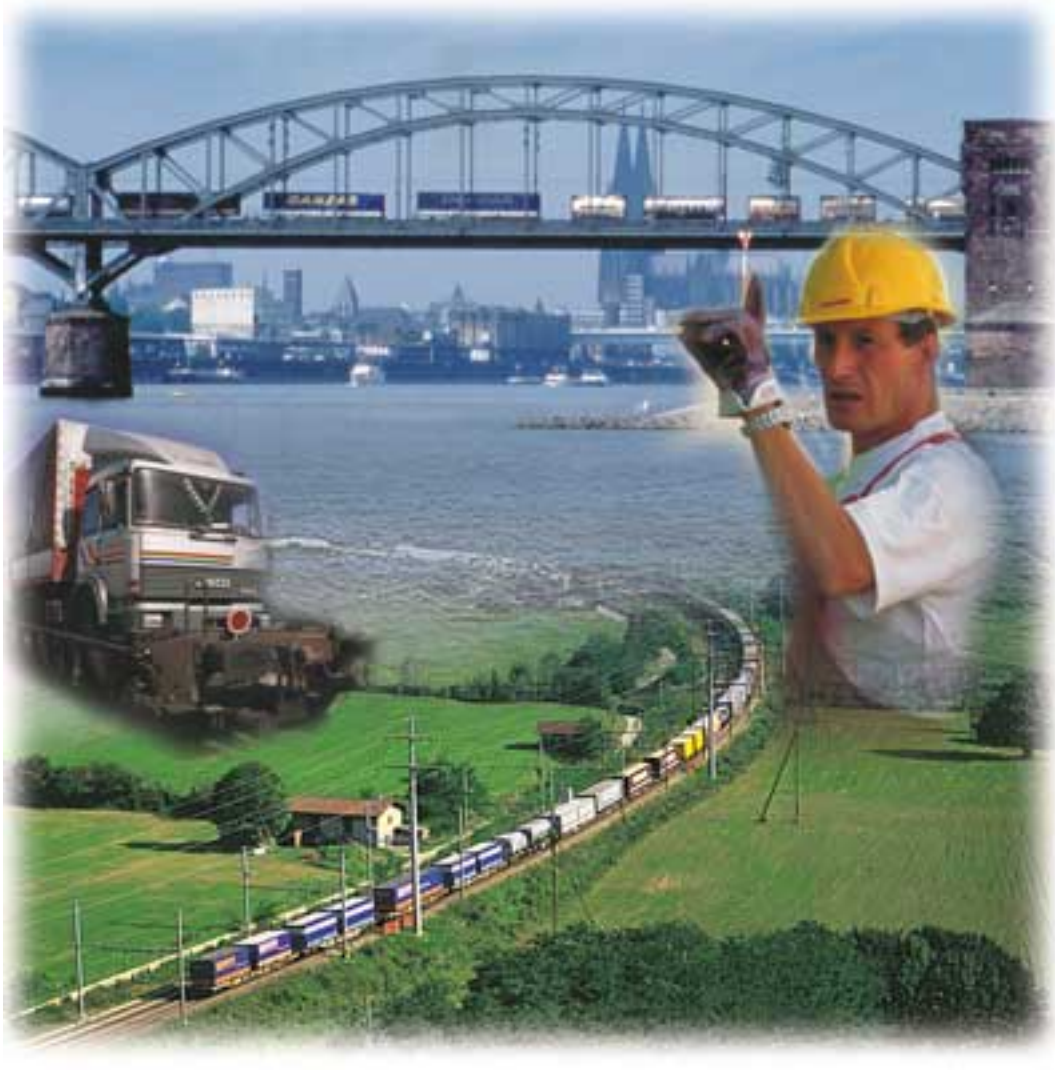


INTERNATIONALE VEREINIGUNG DER GESELLSCHAFTEN FÜR DEN
KOMBINIERTEN VERKEHR SCHIENE-STRASSE



UIRR Report

1999



IMPRESSUM

Verantwortlicher Herausgeber: UIRR s.c., Brüssel
c/o Susanne Kuschel

Fotos: UIRR s.c., Bruxelles

Grafische Gestaltung: Tostaky s.a., Brüssel

In Belgien



auf Umpweltpapier gedruckt



WERNER KÜLPER

Präsident der UIRR mit Frau Loyola de Palacio, Vize-Präsidentin der Europäischen Kommission und Kommissarin für Verkehr und Energie

Die europäischen Bahnen zieren ihren Kalender 2000 siegesgewiß mit einem Ausspruch des bekannten französischen Eisenbahners Louis Armand der, Präsident der UTC in den fünfziger Jahren, voraussagte: "Die Eisenbahn wird das Verkehrsmittel des 21. Jahrhunderts sein, wenn sie das 20ste überlebt."

Es ist aber leider zu früh nun schon zu frohlocken. Das letzte Jahr des 20sten Jahrhunderts hat sie und mit ihr der Kombinierte Verkehr mehr "schlecht als recht" überstanden. Die Qualität ist auf einem Tiefpunkt angelangt, und die Eisenbahn kämpft weiter um das Überleben. Zwar zeichnen sich die Konturen eines zukünftigen Schienenverkehrsmarktes bereits in politischen Willensbekundungen ab, aber in der Praxis geht die Umsetzung schleppend voran. Schlimmer noch, es werden in andern Bereichen, wie EU-Osterweiterung, Transitverhandlungen EU - Schweiz, Liberalisierung des Straßenverkehrs, Entscheidungen getroffen, die sich auf den Transportmarkt auswirken. Jeder Stillstand bedeutet damit Rückschritt.

Es ist noch einige Arbeit an den verkehrspolitischen Rahmenbedingungen nötig, um aus dem Schienenverkehr wirklich das Verkehrsmittel des 21. Jahrhunderts zu machen. Die UIRR Gesellschaften haben im Februar 2000 ein Positionspapier veröffentlicht, das konkrete Vorschläge enthält, wie die Entwicklung des Schienenverkehrs und des Kombinierten Verkehrs unterstützt werden kann.

Die wichtigsten Punkte sind:

- *Vollständige Unabhängigkeit von Infrastruktur und Betrieb*
- *Verpflichtung der Staaten zu konkreten Liberalisierungserfolgen*
- *Wettbewerbsaufsicht, um ein Ausnutzen von Monopolsituationen zu verhindern*
- *Zur Straße vergleichbare Infrastrukturkosten für Schienenverkehr*
- *Gleiche Liberalisierungsgeschwindigkeit für Straße und Schiene*
- *Verfügungsrecht über die Trassen für KV-Operateure*
- *Europaweite Interoperabilität*
- *Ausweitung der Fördermaßnahmen für den Kombinierten Verkehr*

Da diese Maßnahmen erst mittel- und langfristige Wirkung zeigen werden, ist eine sofortige Verbesserung der Dienstleistungsqualität im Kombinierten Verkehr nötig. Auf den wichtigsten Achsen wurden in Zusammenarbeit mit den Bahnen Qualitätsgruppen gebildet, die alle Unregelmäßigkeiten untersuchen und Verbesserungsmaßnahmen vorschlagen. Die UIRR erstellt inzwischen regelmäßig eine har-

monisierte Qualitätsstatistik, die 1999 über 17.000 Züge analysiert hat und dem Management von Operateuren und Bahnen ein europäisches Benchmarking ermöglicht. Der Hauptgrund für Verspätungen internationaler Züge war ein Mangel an Lokomotiven und Lokomotivführern. Dies beruht eindeutig auf Managementfehlern und die UIRR hat wenig Verständnis dafür, dass für lange im voraus bestellte Verkehre die Ressourcen fehlen. Wenn die Operateure und ihre Kunden für eine schlechte Leistung in der Regel noch den vollen Preis zahlen müssen und ihnen die entstandenen finanziellen Schäden nicht ersetzt werden, zeigt dies, wie weit wir noch von einem funktionierenden Markt entfernt sind.

Die Operateure unternehmen selber alle Anstrengungen, die Verkehre weiter zu konzentrieren, Verantwortung für die Zugauslastung zu übernehmen und durch Investitionen in Waggons und Umschlaggeräte weitere Kapazitäten bereit zu stellen. Sie bündeln ihre Kräfte in Allianzen oder gegenseitigen Beteiligungen. Im Bereich der EDV werden die Synergien gemeinsamer Entwicklungen genutzt. Die UIRR wird sich auch im 30sten Jahr ihres Bestehens, das im Herbst 2000 in Brüssel gefeiert wird, nicht mit dem Erreichten zufrieden geben. Einziges Ziel unserer Gesellschaften ist die Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene. Und hier wollen wir, so schnell wie möglich, wieder zu zweistelligen Wachstumsraten zurückkehren.

Werner Külper

“ZEIT DES AUFBRUCHS” DES KOMBINIERTEN VERKEHRS

Bei der Gründung der UIRR in München, im Oktober 2000 sind es 30 Jahre her, hatten die damaligen Mitglieder sich folgende Ziele gesetzt: “die Koordinierung und Förderung des Kombinierten Verkehrs und die Vertretung der gemeinsamen Interessen gegenüber den Behörden und betroffenen Organisationen”.

In erster Linie ist bemerkenswert, dass diese Ziele immer noch Gültigkeit haben, denn sie wurden, bis auf wenige geringfügige Änderungen, in die aktualisierten Statuten von 1991 und 1997/98 aufgenommen. Wenn es andererseits klar ist, dass solche gesteckten Ziele den Gesellschaftszweck aller im kommerziellen Bereich tätigen Körperschaften beseelen, geht in der Tat die Dimension der Arbeiten unserer Organisation weit über diese hinaus. Durch die Auswirkung der Aktivitäten ihrer Mitglieder berücksichtigt die UIRR einerseits die Interessen der Transportarten, die diese verknüpfen und dient sie andererseits, und vor allem, dem allgemeinen Wohl durch die Förderung von Transportarten, die eine vertretbare Mobilität sichern und die Umwelt schonen.

Für die Transporteure und Spediteure stellt der Kombinierte Verkehr einen zusätzlichen Weg dar, den Güterverkehr in Europa, den sie zur Zeit für mehr als 75 % im Griff haben, besser zu organisieren. Und im Schienentransport hat sich bewiesen, dass der Kombinierte Verkehr, nach dem dramatischen relativen Rückgang der letzten Jahrzehnte, ein Mittel ist, - wohl das Sicherste - um Marktanteile im Bereich Güterverkehr zurückzugewinnen.

Diese Vorteile werden von den betroffenen Verbänden, d.h. von der IRU und UIC/GEB anerkannt, genauso wie von den Verantwortlichen repräsentativer Unternehmen in diesen Sektoren, die auf die Bedeutung des Kombinierten Verkehrs bei ihren Betriebsstrategien und auf die hervorragende Rolle der Operateure bei der Entwicklung dieser Transporttechnik hinweisen.

Diese Entwicklung ist nicht von allein gekommen, es hat eines andauernden Engagements und kohärenter Anstrengungen aller beteiligten Parteien bedurft, denn die Kette hat die



RUDY COLLE

Generaldirektor UIRR, Brüssel

Qualität und Zuverlässigkeit, wie die ihres schwächsten Glieds und auf dessen Basis treffen die Kunden ihre Entscheidungen.

Wenn der Kombinierte Verkehr in den letzten 18 Monaten nicht mehr zugelegt hat, nach einer langen Periode, in der es pro Jahr eine durchschnittliche Wachstumsrate von 10 bis 15 % gab, liegt das gerade daran, dass ein Glied seinen Verpflichtungen nicht nachgekommen ist. Wie mehrere Beiträge dieses Jahresberichtes bestätigen, handelt es sich um die Schiene, deren Qualität an verschiedenen Orten in Europa unter das Mindestniveau gefallen ist, was die Bahngesellschaften nicht davon abgehalten hat, über das Unannehm-

bare hinaus gleichzeitig die Preise ihrer Leistungen zu erhöhen.

Die ersten Anzeichen einer Verbesserung sind erfreulicherweise sichtbar. ‘Qualitätsarbeitsgruppen’, zusammengesetzt aus UIRR-Operateuren und Eisenbahnunternehmen haben sich jeweils auf verschiedenen Korridoren an die Arbeit gemacht, aber auch im weiteren Rahmen ihres gemeinsamen Verbandes INTERUNIT. Andererseits gibt es ein PACT-Projekt, das von der UIRR geleitet und von der EU Kommission finanziell unterstützt wird, das auf die gleichen Ziele der Überwachung und der Verbesserung der Bahndienstleistungen hinausläuft.

Es gibt andere nennenswerte weitere Entwicklungen. Die neuen Beziehungen zwischen DB Cargo und Kombiverkehr im Rahmen des Ausbaus eines inner-deutschen KV-Netzes - dem Kombi-Netz 2000+ - zeigen, dass wenn Qualität und Preis stimmen, sich das Potential schnell (wieder)entwickelt. Dass der Operateur in diesem Fall das kommerzielle Risiko auf diesem ausgewählten Netz allein zu tragen hat, gehört zur Dynamik der privaten Unternehmen, die die beste Garantie für Motivation, Innovation und Fortschritt ist.

Die unumgängliche Liberalisierung der Schiene nimmt ebenfalls Form an, wenn auch zu langsam. Selbst wenn die gesamte Schieneninfrastruktur in der Gemeinschaft



bereits theoretisch für alle Züge des KV frei zugänglich ist, bleibt in Wirklichkeit viel zu tun: die unverzichtbare Interoperabilität zwischen den nationalen Netzen zu verbessern und Oppositionen und Blockierungen zu überwinden.

Dieser Liberalisierung, die von ihnen als zu schnell, im Bereich der Sicherheit als gewagt und bei der optimalen Nutzung der Kapazitäten als verhängnisvoll bezeichnet wird, wollen die Bahnunternehmen die Vorteile der horizontalen Kooperation gegenüberstellen. Beide Konzepte sind juristisch nicht unvereinbar und es ist deshalb nicht richtig, sie gegenüberzustellen. Eher soll die Notwendigkeit ihrer Koexistenz geprüft werden und ein, wie in jedem anderen industriellen Sektor üblicher Kontext geschaffen werden, wobei der Kunde in jedem Fall die Möglichkeit hat, seinen Partner für den Schienenverkehr frei zu wählen, unabhängig davon, ob dieser auf internationaler Ebene allein handelt oder auf Basis von zugelassenen Kooperationsverträgen mit den Nachbarn. Die Effizienz und die Kostenwahrheit können nur davon profitieren. Dass Fortschritte im Bereich der Liberalisierung etappenweise vorgenommen werden ist unter der Bedingung vertretbar, dass man darauf achtet, nicht nach der ersten Phase, die unter dem Namen TESGN* bekannt ist und gerade im Detail ausgearbeitet wird, aufzuhören.

Seit ihrer Gründung sind auch die UIRR-Gesellschaften mit dieser doppelseitigen Umgebung vertraut, der Wettbewerb mit privaten Operateuren oder Tochtergesellschaften der Bahnen einerseits und ihre enge Zusammenarbeit auf den betroffenen Achsen andererseits. Diese für unseren Berufsverband typische internationale Kooperation zwischen UIRR-Mitgliedern wird fortgeführt, weil sie sich als erfolgreich erwiesen hat. Mit der gezielten Aufnahme von weiteren, neuen Mitgliedern, deren Aktivitäten mit den von uns gesteckten Zielen voll in Einklang stehen, wird sie dieses Jahr sogar noch erweitert.

Dies müsste ebenfalls zur Folge haben, die jüngsten Tendenzen umzukehren und uns den Rückstand von 25 %, den wir während der letzten zwei Jahre im Vergleich zu unseren Prognosen erlitten haben, aufholen zu lassen.

TESGN* = *Transeuropäisches Schienengüternetz, zu dem alle in der Gemeinschaft zugelassenen Eisenbahnunternehmen Zugang haben.*



“ZEIT DES AUFBRUCHS” IN GROSSBRITANNIEN

Die Entwicklung intermodaler Aktivitäten zwischen dem Vereinten Königreich und dem Kontinent durch den Kanaltunnel stagnierten 1999; ein Jahr, das außerdem von tiefgreifenden Veränderungen als Konsequenz der Privatisierung von British Rail, der britischen Eisenbahngesellschaft, geprägt war.

Bis jetzt sind die Gefühle gemischt, was den Erfolg der intermodalen Dienstleistungen durch den Kanaltunnel betrifft. Die Betriebsergebnisse stehen im Widerspruch zum Geschäftsergebnis und die Auswirkungen der Privatisierung der British Rail haben die Situation noch verkompliziert.

Vor einigen Jahren, im Juni 1994, waren es Railfreight Distribution und die SNCF, welche die Entwicklung des Tunnelverkehrs mit ihrem Angebot an direkten Güterzügen einläuteten. Mehrere Operateure haben ihre Serviceleistungen kommerzialisiert und dabei neue europaweite Verkehre angezogen. CTL nimmt dabei mit nicht weniger als 52 Zügen pro Woche die Spitzenposition ein. Trotz einiger Kinderkrankheiten kann man den Betreibern des Tunnels in der Anfangsphase Erfolg bescheinigen. Die Verkehre durch den Tunnel selbst liefen reibungslos. Als schwieriger erwies es sich, die zuverlässige Anbindung der Züge und ihrer Fracht an das kontinentale und britische Eisenbahn- und Terminalnetz zu gewährleisten. Probleme verschiedenster Art wie Engpässe in den Terminals, mangelnde Abstimmung zwischen den Fahrplänen der beteiligten Eisenbahngesellschaften und Streiks in Frankreich und Italien bleiben weiterhin ungelöst und haben zur derzeitigen Stagnation des intermodalen Frachtvolumens durch den Tunnel beigetragen, zu einem Zeitpunkt wo Shuttle- und Fährdienste stark zugenommen haben.

Zwar hat der Verkehr von CTL durch den Tunnel in Richtung Italien, Frankreich und Spanien in den letzten drei Jahren stark zugenommen, es muß aber gesagt werden, dass der Wechsel von der Straße auf die Schiene bei weitem spektakulärer hätte ausfallen können, wenn die Eisenbahnen in der Lage gewesen wären, eine gleich hohe Servicequalität zu garantieren, wie sie vom Straßentransport geboten wird. Ein anderer entscheidender Aspekt beim Verlagern des Verkehrs von der Straße auf die Schiene sind die von den Eisenbahnen geforderten Preise, deren Höhe beim Versuch, in neue Marktsegmente, wie Sammelgut- oder Kühltransporte, einzudringen, von immenser Bedeutung ist. Zur Zeit hat die Eisenbahn einen Anteil von 6 % am Frachtverkehr in Großbritannien, es wird aber für möglich gehalten, dass sich dieser langfri-



FRANÇOIS LECLERCQ

Generaldirektor CTL, London

stig auf 20 % erhöhen könnte. EWS, Eigentümer des Großteils der privatisierten Frachtabteilungen der British Rail, vertraut darauf, dass mit Hilfe der richtigen Investitionen und Entschlossenheit, den Bedürfnissen von Industrie und Verladern entsprochen wird, mittelfristig den Marktanteil der Schiene am Frachtverkehr bedeutend zu erhöhen.

Seit ihrer Privatisierung durchlebte die Eisenbahnindustrie dramatische Veränderungen. Das Zerfallen dieser langjährig mit öffentlichen Mitteln finanzierten Industrie in viele kleinere Firmen, resultierte notwendigerweise aus einer Reihe von komplizierten Verträgen zwischen Parteien, die früher dem gleichen Unternehmen angehörten. Diese Beziehungen haben sich seitdem mehr zu einer Partnerschaft entwickelt, die auf vertraglich vereinbarte Übereinkommen aufbaut, innerhalb derer die Bahnindustrie sich gemeinsam vorwärts bewegen kann, um Leistung und Zugang weiter zu verbessern und ein Investitionsprogramm zu entwickeln, das den Wünschen ihrer Kunden im Fracht- und Passagierbereich entspricht.

Diese Partnerschaft wurde durch die Einrichtung einer neuen „Shadow Strategic Rail Authority“ (SSRA) verstärkt, die die Interessen der Öffentlichkeit vertritt und die strategische Themen aufgreift, die in Beziehung zu einer integrierten mittel- und langfristigen Verkehrsstrategie stehen. Mit einer Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene sind so wichtige Themen wie die Auswirkungen auf die Umwelt und die sozialen Vorteile verbunden und mehr Nachforschungen sind nötig, um den Realwert eines solchen „shifts“ zu verstehen. Railtrack, die Operateure und die SSRA müssen sicherstellen, dass Anreize wie effiziente und zuverlässige Serviceleistungen zu wett-

bewerbsfähigen Preisen geschaffen werden, um eine Verlagerung zu bewirken. Um die Vision einer modernen Eisenbahn als Industrie sicherzustellen, ist Railtrack bereits mit der SSRA in einen offenen Dialog getreten.

Eine andere Sorge der Bahnfrachtindustrie ist seit Jahren der Mangel an neuen Terminals sowie an Grundstücken, um das Bahnnetz in Großbritannien zu verbessern. Das wird auch noch ein paar Jahre dauern, aber zumindest wurde der Prozeß eingeleitet, mit dem die örtlichen Behörden ermutigt werden sollen, den Bedürfnissen der Schienenfracht zu entsprechen und zu verstehen, dass nur einige Terminalneubauten die Anbindung ans Straßennetz benötigen. Der Zugang zur Schiene sollte jedoch überall möglich sein.

Railtrack als regulierter Monopol-lieferant der Infrastruktur ist deshalb ins Zentrum der Aufmerksamkeit gerückt. Die SSRA und die Regulierungsbehörde der Bahnen sowie die Kunden von Railtrack haben eine genaue Auffassung darüber was gemacht werden sollte, um das Netz zur Aufnahme von mehr Fracht- und Passagierverkehr zu befähigen.

Zusätzlich zu längeren Zügen verlangen Frachtkunden von den Eisenbahnen rund um die Uhr während der gesamten Woche zu arbeiten. Viele sind jedoch immer noch unzufrieden darüber, dass viele dieser Züge am Wochenende stehenbleiben, wenn der Großteil des Verkehrs über die Straße läuft, weil Schienenreparaturen vorgenommen werden.

Der spektakulärste Anstieg bei der Schienenfracht wird bei den schnelleren, leichteren Frachtzügen, hauptsächlich den intermodalen erwartet. Diese werden genau wie die Passagierzüge ähnliche Geschwindigkeitsprofile übernehmen, wobei die Kunden eine Gleichbehandlung bei der Trassenzuweisung verlangen.

Um die Verbesserungen bei der Servicequalität, Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit sowie vorgesehene Zuwächse im Passagier- und Frachtbereich zu erreichen, werden die SSRA, die Regulierungsbehörde und Railtrack sich darüber einigen müssen, wie die Kapazitätssteigerungen und die Fähigkeit des Netzes zeitgerecht und Kosten sparend durchgeführt und finanziert werden sollen.

Die neue Struktur beginnt Gestalt anzunehmen und die Marktteilnehmer haben sich das Ziel gesteckt, das Geschäft wachsen zu lassen. Zur Unterstützung sollten sich jedoch Servicequalität und Preise weiter verbessern.

“ZEIT DES AUFBRUCHS” IN SKANDINAVIEN

Durch den Ausbau der festen Querungen - der Große Belt 1997 - die Öresund Verbindung (Malmö-Kopenhagen) im Jahr 2000 werden die skandinavischen Länder enger zusammenrücken und der Abstand zum europäischen Kontinent und die damit verbundene Fahrzeit sowohl für Passagiere als auch für Güter sich verkürzen. Das wird ein steigendes Handelsvolumen und damit eine größere Nachfrage nach Transportkapazität zur Folge haben -und gerade diese wird eine der Ressourcen sein, die in den folgenden Jahren im Mittelpunkt stehen wird.

Die verschärfte Konkurrenz auf dem Güterverkehrsmarkt hat dazu geführt, dass die Eisenbahngesellschaften Marktanteile verloren haben und weiterhin verlieren. Der unwirtschaftliche Güterverkehr von und nach allen möglichen Bahnhöfen in Europa, wird durch eine leistungsfähigere, konzentrierte Struktur von konkurrenzfähigen Ganzzugverbindungen zwischen den wichtigsten Wachstumszentren in Europa ersetzt.

Voraussetzung für eine verbesserte Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahngesellschaften, sowohl was Preis als auch Qualität betrifft, ist vor allem eine leistungsfähigere Zusammenarbeit zwischen ihnen. Eine bessere Koordinierung des Güterverkehrs ist notwendig, insbesondere in den Randgebieten. Die Öffnung der festen Querungen des Großen Belts und Öresunds, ergibt solche Möglichkeiten für die skandinavischen und die übrigen europäischen Eisenbahnen. Die Einführung eines „Internordischen Kombinetzes“ wird die Einrichtung weiterer durchgehender Ganzzüge zwischen Skandinavien und den Verkehrszentren in Europa zur Folge haben.

DSB Gods und Rail Combi/SJ nehmen schon am 28. August 2000 den ersten Schritt zum Aufbau des „Internordischen Kombinetzes“ und bieten dem Markt unmittelbar nach der Eröffnung der Öresundverbindung einen neuen „Nordic Rail Shuttle“ an, der 5-6 Mal wöchentlich Stockholm Årsta mit Kopenhagen und Taulov (Jütland) verbindet, mit Direktanschluß an die nach Süden gehenden Züge.

Die Ostsee-Reedereien und -Häfen haben den verstärkten Wettbewerb durch die festen Verbindungen erkannt und investieren deshalb in diesen Jahren Millionenbeträge in Hafen/Terminalanlagen sowie in neuen Fährtonnagen in der Erwartung, ihre Marktposition zu erhalten und auszubauen.



HANS RAUN

Generaldirektor Kombi Dan, Padborg

Die festen Querungen können sich zu einem Vorteil für skandinavische Industrie und Handel entwickeln, aber die Verbindungen allein genügen nicht. Wenn die Dan Link/Nordic Link Korridore mit dem Ostseekorridor mithalten sollen, muß baldigst ein Ausbau der Eisenbahninfrastruktur erfolgen, d.h. Schienennetz und Terminals sowohl östlich als auch westlich des Großen Belts. Über 6,7 Mrd. EUR sind in die Öresund Querung und den Großen Belt investiert worden, aber die Infrastruktur durch Dänemark und Schleswig-Holstein ist den Gütermengen von Skandinavien, die erwartungsgemäß die Verbindungen benutzen werden, nicht angepaßt.

Ohne diese Investitionen kann der Korridor durch Dänemark zu einem Engpaß führen, anstatt wie geplant, die Verkehrsbindung des Jahrhunderts zu werden. Selbstverständlich muß die Frage erlaubt sein, weshalb die Dänen

es den Norwegern und Schweden verlockend machen sollen, Dänemark als Transitkorridor zu benutzen?

Die großen Transitkorridore werden an ihrer Konkurrenzfähigkeit gemessen und der Handel und die Industrie in Skandinavien sollten frei wählen können. So müssen Ganzzüge von/nach Norwegen oder Schweden stets den attraktivsten Weg benutzen, sei es die Ostsee, die Dan- oder die Nordic-Link. Die Konsolidierung der Verkehre über eine Drehscheibe in Dänemark wird vorteilhaft sein, wenn das Verkehrsaufkommen gebündelt wird.

Ende der achtziger Jahre wurde darüber diskutiert, ob der KV in Skandinavien eine alternative Transportform zum Straßentransport darstellen könnte. In der Zwischenzeit müssen wir erkennen, dass der KV, wegen der begrenzten Kapazität des Schienenanteils, nur eine Ergänzung sein kann - allerdings eine nicht unwesentliche Ergänzung. Wir müssen uns aber umgehend bemühen, ein effektives und zusammenhängendes Bahnnetz in Skandinavien als Teil des Transeuropäischen Schienengüternetzes aufzubauen.

Die fortschreitende Liberalisierung, nicht zuletzt herbeigeführt durch EU-Richtlinie 91/440 über eine Trennung von Betrieb und Infrastruktur, hat zunächst zu großer Frustration und Turbulenz auf dem Markt geführt. So sind z.B. Fahrplandaten nicht länger frei zugänglich. Die nationalen Bahngesellschaften gehen nicht offen mit Fahrplandaten um und die Transportqualität hat sich derart verschlechtert, dass dies zu Marktverlusten für den KV geführt hat. Ein dänisches Sprichwort sagt „es muss schlimm sein bevor es gut wird“, und daran glauben wir nun.

Es kann kaum bezweifelt werden, dass der europäische Güterverkehr in den kommenden Jahren deutlich zunehmen wird. Über einen Zeitraum von 15 Jahren wird sich das Transportvolumen bei einer jährlichen Wachstumsrate von 4-5% verdoppeln. Man kann nur Vermutungen anstellen, wie viel von diesem Zuwachs der Bahn zufallen wird. Das Problem mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern ist kein Kernproblem, sondern die Probleme liegen zerstreut bei den Akteuren die auf dem Markt tätig sind. Zweifelsohne werden es jedoch die Politiker sein, die die Tagesordnung für die Bedeutung, die man den Eisenbahnen im skandinavischen Verkehrsbild einräumt, aufstellen.



“ZEIT DES AUFBRUCHS” - INNOVATIVE PROJEKTE

Die Steigerung der Effizienz der Zusammenarbeit der KV-Operateure auf europäischer Ebene ist neben der verbandspolitischen Vertretung der Interessen gegenüber der Öffentlichkeit eine wichtige Aufgabe der UIRR. In den letzten Jahren hat die Kooperation im Rahmen von Projekten mit Förderung durch die EU-Kommission immer mehr Bedeutung erlangt.

In vielen Fällen übernimmt das UIRR Büro in Brüssel die Projektleitung. Die finanzielle Unterstützung ermuntert dabei Innovationen durch Beschränkung des Anfangsrisikos. Da nur internationale Projekte gefördert werden, unterstützt die EU-Kommission wirkungsvoll die Bemühungen der UIRR um europäische Harmonisierung. Dies ist besonders im intermodalen Verkehr wichtig, um Inkompatibilitäten durch Zusammenwirken vieler an der Transportkette beteiligter Unternehmen abzubauen.

Seit dessen Einführung beteiligen sich UIRR-Gesellschaften am PACT Programm (Pilot Actions for Combined Transport). Drei Projektbereiche sind dabei zu nennen:

- Durchführbarkeitsstudien
- Operative Projekte zur Erschließung neuer Märkte
- Operative Projekte im Bereich Informatik und Telekommunikation

Beispiel einer Durchführbarkeitsstudie ist der “Paneuropäische Survey”, der die Rahmenbedingungen des Kombinierten Verkehrs in den europäischen Ländern unter die Lupe nahm. Inzwischen wurden die Daten aktualisiert in die Studie “Report on the Current State of Combined Transport in Europe” der Europäischen Verkehrsministerkonferenz CEMT, aufgenommen. Ebenfalls Resultat eines PACT Projektes ist eine einführende Darstellung unter dem Titel “Im Blickpunkt Kombiniertes Verkehr”, die inzwischen in acht Sprachen übersetzt wurde. Die 1999 abgeschlossene Studie “Förderung des internationalen Kombinierten Verkehrs von Gefahrgut” hat unter Experten weite Anerkennung gefunden und wurde durch ein Faltblatt “Kombinierter Verkehr mit Gefahrgut” ergänzt, das in hoher Auflage mittlerweile in



MARTIN BURKHARDT

stellv. Generaldirektor UIRR, Brüssel

neun Sprachen erste Informationen für Kunden bereitstellt. Aktuell im Gange ist eine Studie zur Entwicklung einer KV-Qualitätsstrategie. Eine Grundlage bildet die Erstellung einer harmonisierten europäischen Qualitätsstatistik von rund 17.000 Zügen jährlich.

Wegweisend für die Erschließung neuer KV-Märkte war als eines der ersten PACT Projekte ab 1992 die Errichtung eines multimodalen Korridors zwischen Mitteleuropa und Griechenland via Italien, das gerade angesichts der späteren Jugoslawienkrise eine wichtige Inner-EU Verbindung geschaffen hat. Ebenso erfolgreich war seinerzeit der Ausbau der Umschlagkapazitäten an der spanisch-französischen Grenze in Port Bou sowie das laufende Projekt einer multimodalen Verknüpfung zwischen Österreich, Deutschland und Schweden, das Häfen und Fährverbindungen mit einbezieht. Die Entwicklung einer Ganzzug-



verbindung von Mitteleuropa über Österreich und Ungarn nach Rumänien konnte innerhalb von drei Jahren über 10 % des Straßenverkehrs auf dieser schwierigen Route auf die Schiene verlagern. Sie demonstrierte die Möglichkeiten, aber auch die Grenzen der Eroberung neuer KV-Märkte. Denn mit der aktuellen Krise des Schienenverkehrs durch mehrfache Preisanhebungen der Bahnen bei häufigen Verspätungen, waren die Operateure leider gezwungen diesen Ganzzug vorübergehend auszusetzen.

Die Modernisierung der Informatik stand im Mittelpunkt vieler Projekte. Die Harmonisierung von Codes und Protokollen sowie Aufbauhilfen für kleinere und osteuropäische Operateure verbesserten die Telekommunikation und ermöglichten Pilotversuche mit Sendungsverfolgung per Satellit.

Während das PACT Programm mehr praxisorientiert die Anwendung bestehender Techniken und ihre Umsetzung fördert, stellt das vierte und fünfte Rahmenprogramm der EU-Kommission umfangreichere Mittel für tiefere Forschung und Entwicklung bereit. In dem Projekt “CESAR” Co-operative European System for Advanced Information Redistribution, werden europäische Standards für Kundenschnittstellen im Kombinierten Verkehr entwickelt. Das Internet als Übertragungsmedium ermöglicht direkte On-Line Buchungen und Statusabfragen von Kunden für ihre Sendungen bei den KV-Operateuren. Der erste Projektabschnitt wurde Anfang 2000 mit einer Pilotanwendung auf der Gotthardachse abgeschlossen und das System steht den Kunden der beteiligten Gesellschaften Cemac, Hupac und Kombiverkehr wenige Monate später über die Internetadresse <http://www.cesar-online.com> zur Verfügung. Die drei Partner entwickeln in einem Folgeprojekt zusammen mit Novatrans, Swe-Kombi und Hungarokombi die Funktionalitäten des Systems weiter, das auch anderen Operateuren offensteht.

Aktuelle Informationen über Projektergebnisse, sowie eine Vielzahl weiterer Themen können auf dem Internetserver <http://www.uirr.com> eingesehen werden.

“ZEIT DES AUFBRUCHS” IN UNGARN

Die ungarische Wirtschaft hat sich in den letzten zwei Jahren schwunghaft entwickelt. Das Wirtschaftswachstum wird sich voraussichtlich um 3-4 % jährlich erhöhen und Ungarn damit auf den direkten Weg in die Europäische Union führen.

Die sich seit Jahren niederlassenden multinationalen Unternehmen haben eine bisher noch nicht dagewesene internationale Arbeitsteilung mitgebracht. Das stellt selbstverständlich auch an den Warentransport verstärkte Ansprüche. Wir wollen hauptsächlich, dass die Menge der kombiniert transportierten Güter zunimmt, denn dadurch werden die Vorteile von Eisenbahn- und Straßentransport vereint und die Umwelt sowie die Straßen und Grenzübergänge weniger belastet.

Um KV auf hohem Niveau zu leisten ist eine gut funktionierende Eisenbahn erforderlich. In Ungarn gibt es derzeit 2 Eisenbahngesellschaften von nationaler Bedeutung: die staatliche Eisenbahngesellschaft MÁV und die Eisenbahngesellschaft GYSEV in ungarischem und österreichischem Gemeinschaftseigentum.

Die Güterverkehrsleistung der MÁV hat sich ähnlich wie bei den anderen osteuropäischen Eisenbahngesellschaften seit Mauerfall 1989 um 60 % verringert. Die ungarische Regierung hat erkannt, dass die Eisenbahn ohne umfassende Reform ihre frühere Transitrolle verlieren und nach der EU-Liberalisierung auch vom internationalen und nationalen Transportmarkt verdrängt werden kann. Zielsetzung ist die komplette Trennung von Infrastruktur und Betrieb, die Stabilisierung der finanziellen Situation sowie die stärkere Berücksichtigung der Forderungen des Marktes mit gleichzeitiger Anpassung an EU-Standards.

In Ungarn wurde die Entwicklung des KV infolge des 1990 mit der EG abgeschlossenen Beitrittsvertrages und durch die Unterzeichnung des AGTC-Abkommens* 1991 in Prag beschleunigt. Die Tatsache dass Ungarn eine Schnittstelle wichtiger Straßen- und Schienenkorridore darstellt, verstärkt diese Rolle noch. Die Zielsetzungen des ungarischen Konzepts für den KV lauten:

- Realisierung des ungarischen Teilnetzes im europäischen KV auf entsprechendem Niveau;
- Gewährleistung einer umweltfreundlichen Warentransportalternative;
- Verlagerung aller Straßentransporte auf Schienen- und Wasserwege, was dem



ISTVAN TOMCSANYI

Generaldirektor Hungarokombi, Budapest

Umweltschutz und der Verkehrssicherheit dient.

Der RoLa-Verkehr begann 1992 mit der Einführung der in gemeinsamer Organisation von Hungarokombi und Ökombi gestarteten Strecke Budapest-Wels. Die damals noch ausschließlich im Transitverkehr verkehrende Pionierrelation gibt es auch heute noch im Angebot der ungarischen Kombigesellschaft. Doch hat sich ihre Bedeutung beträchtlich verändert. Heute dient sie in erster Linie dem aus Ungarn in Richtung Europa fließenden Export- und Importverkehr. Die nächste bedeutende Station der RoLa-Aktivitäten war der Beginn des Verkehrs zwischen Sopron und Wels Ende 1994. Durch diese Relation sollten sich die ungarischen Spediteure an die Eisenbahn gewöhnen. Das schnelle Anlaufen der wichtigen österreichischen Verbindungen und die gesammelten Erfahrungen spornten zum Erforschen neuer Märkte an. Mit Unterstützung der ungarischen Regierung und



durch eigene zuversichtliche Versuche ist es gelungen, gemeinsam mit Adria Kombi eine RoLa-Verbindung mit Slowenien zu organisieren.

1999-2000 entwickeln wir ein neues, die Zentrale mit den Terminals und Agenturen verbindendes EDV-System, das zur besseren Leitung der Aktivitäten und zur umfassenden Bedienung unserer Partner dient. Wesentlicher Bestandteil ist die eigene Website www.hungarokombi.hu, die regelmäßig alle Interessenten über die Anzahl der in den einzelnen RoLa-Zügen reservierbaren freien Plätze informiert. Durch den Anschluß an das UIRR-Projekt CESAR-II wollen wir unseren Kunden über das Internet die Möglichkeit geben, Statusmeldungen zu allen Sendungen zu erfragen, Platzreservierungen vorzunehmen und Rückbestätigung der reservierten Plätze zu erhalten.

Der überwiegende Teil des unbegleiteten Verkehrs ist Seeverkehr: Großcontainer, die in Richtung Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam, Triest und Koper transportiert werden.

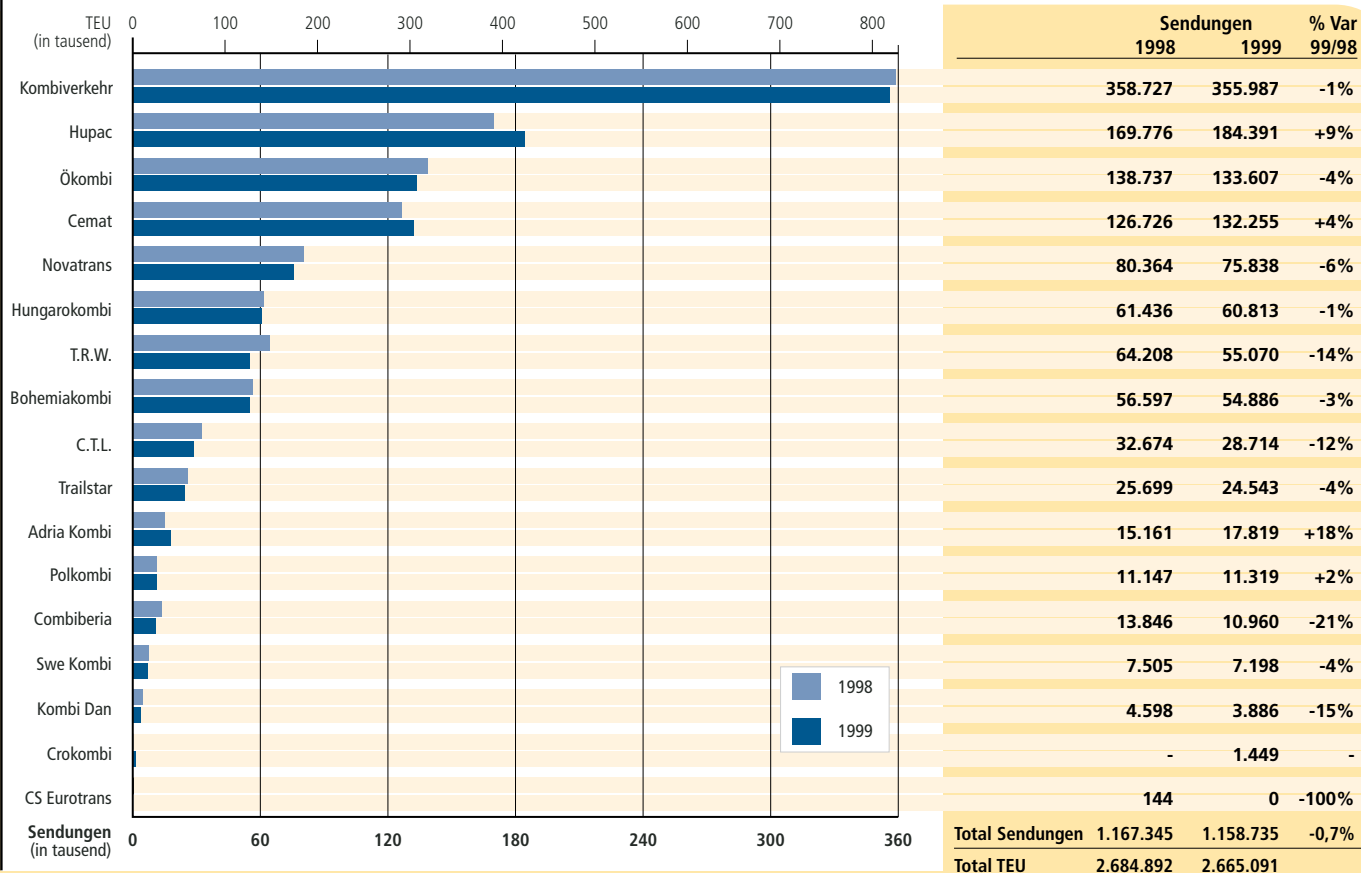
Eine wichtige Aufgabe von uns ist der Aufbau des KV nach Osten. Mit den bisher gesammelten Erfahrungen sehen wir in unserer günstigen geographischen Lage eine Chance zum Aufbau von Verkehren nach Rumänien, Bulgarien, Griechenland, der Türkei, in die Ukraine und nach Rußland. Die Normalisierung der Situation in Jugoslawien bringt ebenfalls eine gewaltige Transportnachfrage mit sich.

Um unsere Kunden auf hohem Niveau zu bedienen, haben wir ein Qualitätsgewährleistungssystem entwickelt, das wir vom TÜV Österreich erfolgreich (gemäß ISO 9000) überprüfen ließen. Es soll aber noch weiterentwickelt werden, damit das neueste Ziel das kundenorientierte Zertifikat ISO 9000 Version 2000 erreicht werden kann.

Durch die erwähnten Bemühungen wollen wir unsere Marktposition inmitten des sich immer mehr zuspitzenden Wettbewerbs und der ungünstigen Tendenzen des Schienenmarktes festigen, während wir gleichzeitig beabsichtigen, mit den UIRR-Mitgliedern Schritt zu halten, um stets ein zuverlässiger und nahestehender Partner in Ungarn zu sein.

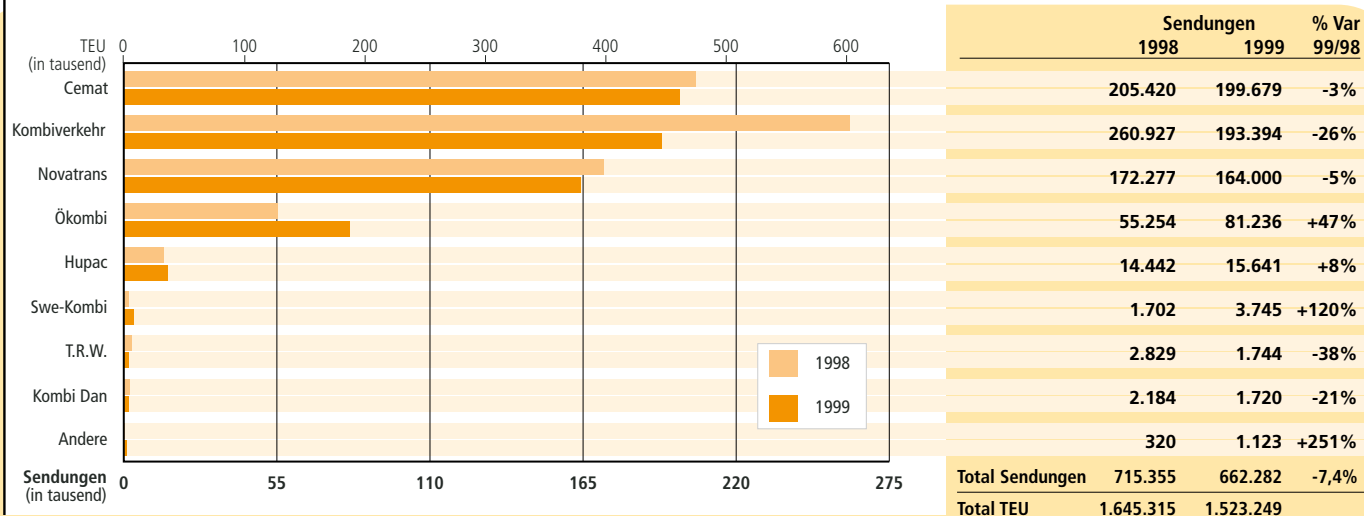
* *European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations*

INTERNATIONALER VERKEHR



Die gegenwärtige Krise des Schienenverkehrs, hat nach nur noch geringem Wachstum im Vorjahr, 1999 zu einer Stagnation geführt. Probleme bereiten häufige Verspätungen in Kombination mit Preiserhöhungen der Bahnen. Während von den Operateuren eine Reihe neuer Märkte erschlossen wurden, mußten sogar einzelne bestehende Ganzzugsverkehre eingestellt werden. Besonders sind Züge auf langen internationalen Entfernungen betroffen, die sich theoretisch zwar am besten für den KV eignen, aber aufgrund der Leistungserbringung durch mehrere, noch nationale Bahnen, Kosten und Verspätungen akkumulieren. Deutlich ausgeweitet haben sich nur die Verkehre auf der Gotthardachse, wo die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen noch wesentlich von der Schweiz beeinflusst werden.

NATIONALER VERKEHR

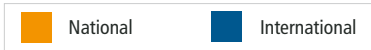
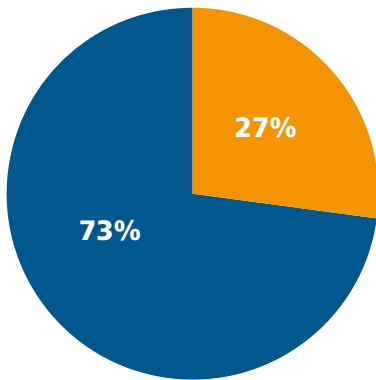


In den drei europäischen Ländern mit großen nationalen Verkehren, mußten Rückgänge hingenommen werden. Während sie in Frankreich und Italien noch relativ gering ausfielen, wanderte in Deutschland ein Viertel des Verkehrs zurück auf die Straße. Dort ist Kombiverkehr dabei, die Qualität und Produktivität durch ein neues Produktionsschema zu erhöhen, das am Jahresanfang 2000 auf einem Kernnetz erste Erfolge zeigt.

Bei einem großen Teil der Verkehre in der Schweiz und Österreich handelt es sich um internationale Transportketten, bei denen nur der Hauptlauf auf der Schiene "national" stattfindet.

TRENDS

GESAMTVERKEHR



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

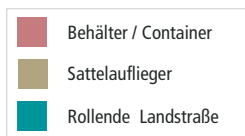
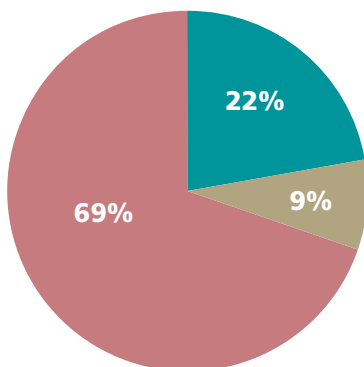
Jahr	Int.	Nat.	Total
1990	11.708	6.969	18.677
1991	11.902	7.170	19.072
1992	13.206	7.043	20.249
1993	14.490	6.844	21.334
1994	17.077	7.606	24.683
1995	17.720	7.250	24.970
1996	19.584	7.583	27.167
1997	21.527	8.334	29.861
1998	21.926	8.308	30.234
1999	20.742	7.846	28.588

Der wachsende europäische Binnenmarkt und die zunehmende Globalisierung der Wirtschaft führen zu einem ständig steigenden Anteil internationaler Verkehre, die nun mit 21 Mrd. Tonnenkilometern rund drei Viertel der Verkehrsleistung ausmachen.

Die Durchschnittsentfernungen liegen international bei 700 km und national bei 600 km. Letztere sind von der jeweiligen Struktur/Geografie beeinflusst und länderspezifisch recht unterschiedlich und liegen in Deutschland bei 530 km, in Frankreich um 650 km und in Italien bei 800 km.

Die in der UIRR vertretenen Operateure verlagern rund 8.800 Lkw-Fernfahrten pro Verkehrstag auf die Schiene.

TECHNIKEN

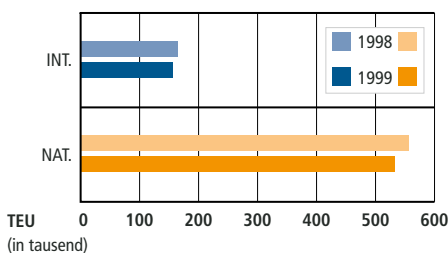


ANTEIL DER KOMBITECHNIKEN AM GESAMTVERKEHR IN TAUSEND SENDUNGEN

Jahr	Behälter/ Container	Sattelaufzieger	Rollende Landstraße	Total
1990	727	242	214	1.183
1991	765	235	226	1.226
1992	835	229	225	1.289
1993	884	202	211	1.297
1994	1.057	219	253	1.529
1995	1.079	224	312	1.615
1996	1.160	207	344	1.711
1997	1.333	185	346	1.864
1998	1.335	166	382	1.883
1999	1.260	155	406	1.821

Der unbegleitete Verkehr mit Wechselbehältern und Containern stellt mit 69% den größten Anteil der transportierten Ladungseinheiten der UIRR-Vollmitglieder dar. Nimmt man die anders strukturierten Verkehre der CNC hinzu, so sind es drei Viertel des kombinierten Verkehrs. Der Anteil beförderter Sattelaufzieger liegt nur noch im einstelligen Bereich. Die Rollenden Landstraßen, bei denen komplette Lastkraftwagen "Bahn fahren" und die Fahrer die Sendung in einem Liegewagen begleiten, nehmen einen immer bedeutenderen Platz ein. Einige dieser "Fährverbindungen auf Schienen" tragen mit zwölf Abfahrten pro Tag und Richtung erheblich zur Straßentlastung bei.

ASSOZIIERTE MITGLIEDER



NATIONALER (NAT.) UND INTERNATIONALER (INT.) VERKEHR IN TEU

Jahr	Int.	Nat.	Total
1998	165.495	556.200	721.695
1999	156.794	532.334	689.128
	-5,3%	-4,3%	-4,5%

Die Verkehre von CNC, als Bahntochter assoziiertes Mitglied der UIRR, sind gesondert dargestellt, da sie eine andere Struktur aufweisen. Während die UIRR Vollmitglieder Terminal-Terminal-Schienerverkehre für Logistikunternehmen und Spediteure organisieren, bietet CNC die komplette Transportkette inkl. Straßenvor- und -nachlauf mit Containern an. Ein weiterer Teil sind maritime Hinterlandsverkehre.

BERICHTE DER GESELLSCHAFTEN

Adria Kombi, Ljubljana, konnte nach einem schwächeren Jahr 1998 wieder einen Zuwachs, vor allem auf der RoLa Ljubljana-Salzburg, verzeichnen. Gemeinsam mit der slowenischen Eisenbahn bietet Adria Kombi als neues Produkt den Shuttlezug KO-MAR an, der den Hafen Koper mit den Hinterlandterminals Ljubljana, Celje und Maribor verbindet. Im Rahmen dieses Angebots werden tägliche Haus/Haus Verbindungen offeriert und viele Straßentransporte konnten somit auf die Schiene verlagert werden. Für 2000 ist der weitere Ausbau des Konzeptes „Gateway Ljubljana“, die Anbindung des Hafens Koper an ein Ganzzugsystem, das sich derzeit im Aufbau befindet sowie die Einführung einer neuen RoLa Verbindung Maribor-Wels vorgesehen.

Bohemiakombi, Prag. Die 1994 in Betrieb genommene RoLa Lovosice-Dresden, die hauptsächlich zur Entlastung der Straßen vom Schwerlastverkehr zwischen Nordböhmen und Sachsen dient, konnte das hohe Verkehrs-

aufkommen des Vorjahres halten und die Zugauslastung verbessern. Dieser Verkehr mit 10 Zugpaaren täglich, wird weiterhin im Auftrag des Freistaates Sachsen und in Abstimmung mit dem tschechischen Verkehrsministerium betrieben. Im Herbst wurde der 45000ste Lkw befördert. Der unbegleitete Verkehr weist einen kleinen Verkehrsrückgang aus. Ein grenzüberschreitender Logistikzug zwischen Tschechien und Polen konnte stabilisiert werden.

Cemat, Mailand, hat 1999 mit gemischtem Resultat abgeschlossen. Der nationale Verkehr mußte wieder einen wenn auch kleinen Rückgang verzeichnen, der internationale dagegen ist gestiegen. Dies sind die Auswirkungen einer Übergangsperiode, in der die Eisenbahngesellschaften bestimmte Entscheidungen getroffen haben und die Qualität zu wünschen übrig ließ. Die Aussichten sind aber positiv, da die Bahnen einsehen, dass der KV eine strategische Rolle spielt. In Vorbereitung auf ein zukünftiges

Wachstum hat der italienische Kombi-Operateur umfangreich in rollendes Material investiert. In Zusammenarbeit mit dem schweizer Partner Hupac wird ab Anfang 2000 zwischen Singen und dem italienischen Hafen Genua ein wöchentlicher Zug verkehren. Die Tochtergesellschaft Combimare und ihr Partner T.C.E.T. (Transport Combiné Europe-Tunisie) übernehmen von dort aus den Weitertransport nach Tunis.

Combiberia, Madrid. Wie im vorhergehenden Jahr ist das Resultat für 1999 durch soziale Konflikte bei den Bahnen, aber auch durch einige Naturkatastrophen wie die Überschwemmungen in Südfrankreich, negativ beeinflusst worden. Obwohl die ersten Monate verheerend waren, verbesserte sich die Situation ab dem 2. Quartal, wodurch der spanische Operateur ein Transportvolumen wie zwei Jahre davor erreichen konnte. Die umfangreichen Investitionen auch der Bahnen in rollendes Material, bilden die zukünftige Wachstumsgrundlage für den KV. Einige geplante Projekte wie z.B. die Wiederaufnahme von Verkehren durch den Kanaltunnel wurden bis 2000 aufgeschoben.

CTL, London, konnte seine Position als führender KV-Operateur im Kanaltunnelverkehr beibehalten. In einem Umfeld, in dem sich der Marktanteil des intermodalen Verkehrs um 8% verringerte, gelang es aufgrund guter Zusammenarbeit mit den Eisenbahnen, die Zuverlässigkeit der Angebote nach Italien und Frankreich zu verbessern. Man ist dabei, einen neuen Service nach Spanien vorzubereiten. CTL hat außerdem ergänzende Dienstleistungen wie Straßentransporte und Lagerhaltung in seine Servicepalette aufgenommen. Die Überwachung von Ladeeinheiten via Internet ist bei den Kunden auf großes Interesse gestoßen, da es ihnen erlaubt, ihre Güter in „real time“ zu verfolgen.

Hungarokombi, Budapest, verzeichnete im Gegensatz zum Vorjahr im unbegleiteten Verkehr ein Plus und im RoLa-Verkehr ein Minus. Der disponible RoLa-Waggonpark reichte nicht aus, um die im zweiten Halbjahr stark gestiegene Nachfrage voll befriedigen zu können. Überschattet wurde die Marktsituation ebenfalls von den Krisen in Rußland, der Türkei und Rumänien sowie dem Krieg in



Jugoslawien. Durch flexible Änderung der Fahrpläne und optimierte Waggonposition wird versucht, die bestehende Kapazität maximal zu nutzen. Der Systemzug zu den nord-deutschen Seehäfen konnte dagegen eine zweistellige Wachstumsrate verzeichnen. Der ungarische Kombi-Operateur rangiert mittlerweile mit seinem Volumen an 6. Stelle unter allen UIRR-Gesellschaften. Geplant für die Zukunft sind neue RoLa's in Richtung Ukraine, Rumänien und Bulgarien und die Schaffung eines Pools für Wechselbehälter, aus dem sich Kombi-Kunden mit Ausrüstung versorgen können.

Hupac, Chiasso, konnte dank einer kräftigen Aufholjagd gegen Ende des Jahres, begünstigt durch einen regen Gütertausch und die punktuelle Anpassung des Angebots, ihr Jahresziel erreichen, ja sogar übertreffen. So schließt das Unternehmen das Jahr 1999 mit einer Verkehrssteigerung von fast 5% ab. Das Entwicklungspotential im intermodalen Verkehr für das Jahr 2000 ist groß. Einziger Vorbehalt ist die immer noch mangelnde Qualität bei einigen Bahnen. Negative Auswirkungen von dieser Seite sind nach wie vor auch im Jahr 2000 zu erwarten. Hupac ist überzeugt, dass durch Reduzierung der Bahninfrastrukturkosten (Trassenpreise) und die Erhöhung der Produktivität der intermodale Verkehr mit der Straße mithalten kann. Um für die neuen Marktszenarien gerüstet zu sein, wurde Ende Dezember die Hupac Intermodal SA gegründet. Ziel ist es, die operative Tätigkeit aus dem Mutterhaus Hupac SA auszulagern und eine selbstverantwortliche, transparente Verkaufsgesellschaft zu betreiben, die markt- und kundenorientiert handelt. Ein weiterer Meilenstein für die Hupac Gruppe konnte durch die Hupac GmbH in Singen gesetzt werden: Sie erhielt Mitte des Jahres die Lizenz als Eisenbahnbetriebsunternehmen.

Kombi Dan, Padborg, wurde nach Auflösung von Skan Kombi selbstständiges UIRR Mitglied. Auch wurde der 1985 gegründete dänische Operateur von einer Genossenschaft in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, um den Eigentümerkreis aktiver zu gestalten und seine Rolle als Vermittler zwischen den Eisenbahnen und der Straße besser zu spielen. Die Liberalisierung im Schienenverkehr, die Vollendung des Binnenmarktes, die zuneh-

mende Globalisierung der Wirtschaft sowie die Verkehrsauswirkungen auf die Umwelt haben diese Rolle verstärkt und erhöhte Ansprüche der dänischen Kunden in Bezug auf Qualität und Preise zur Folge gehabt. Die Bemühungen nach bestmöglichen Transport- und Preisbedingungen haben sich trotz eines Rückgangs im Verkehrsvolumen in einem positiven Bilanzergebnis niedergeschlagen.

Kombiverkehr, Frankfurt. Die anhaltenden Umbrüche infolge der Umstrukturierung der nationalen Eisenbahnen spiegeln sich im Geschäftsverlauf des deutschen Kombi-Operateurs wider. Während auf den internationalen Relationen die Mengen insgesamt gefestigt werden konnten, haben im nationalen Verkehr eine zweimalige Preisanhebung durch den Schienenanbieter und weitere Preisrückgänge im Straßenverkehr Mengeneinbußen verursacht. Zum Jahresende setzte dann ein Umschwung ein. Mit der DB wurde ein Vertrag über den Einkauf eines kompletten nationalen Ganzzug-Netztes unterzeichnet. Dieses ab Februar laufende Kombi-Netz 2000+ beinhaltet in der ersten Phase ein System von 26 nationalen Ganzzügen mit täglich 58 Verbindungen, das eigenständig vermarktet wird, um den Kunden dauerhaft marktgerechte Dienstleistungen anzubieten. Es ist außerdem wesentlicher Bestandteil in einer grenzüberschreitenden Netzstruktur. Die Erfolge im internationalen Verkehr zeigen, dass die Voraussetzungen für eine dynamische Weiterentwicklung gegeben sind, wo es gelingt, die immer noch auftretenden



Qualitätsmängel bei der Schienentraction zu überwinden. Im November wurde die Zulassung als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) gewährt.

Novatrans, Paris, mußte aufgrund von Qualitätsproblemen der Eisenbahnen leichte Einbußen hinnehmen, die sich allerdings im Laufe des Jahres etwas verbesserten. Verschiedene Angebote haben allerdings zu einem Wiederaufschwung beigetragen: Verdopplung der Züge auf der Achse Lille-Avignon-Marseille, Erhöhung der Zugfrequenzen zwischen Le Havre und Novara etc. Außerdem wurden mehrere Terminals modernisiert und durch die Einrichtung von



Zugangskontrollen technisch verbessert. Den Betrieb erleichtert seit einiger Zeit ein neues Informatiksystem, das zusammen mit den Partnern Hupac und Cemat eingeführt wurde. Die Kunden können jetzt jederzeit via Internet den Stand ihrer Sendungen abfragen. Im Jahr 2000 steigt Novatrans ins Informatikprojekt CESAR ein und wird dadurch mit weiteren Partnern verbunden.

Ökombi, Wien, konnte auch 1999 eine weitere Expansion verzeichnen. Dazu trug insbesondere die „Rollende Landstraße“ bei, die auch durch die beiden Tunnelbrandkatastrophen am Mont Blanc und am Tauern sehr stark nachgefragt wurde. Ökombi reagierte sofort auf diese Umstände und bündelte die RoLa's auf den drei Achsen Brenner, Tauern und Donau (nach Ungarn). Das Angebot wurde sehr gut angenommen und brachte viele Neukunden von der Straße auf die Schiene, die auch in Zukunft diesen Service nützen wollen. Bei ausreichendem Wagenmaterial hätte die Verkehrszunahme noch weitaus höher ausfallen können. Diese Situation und die allgemein steigende Nachfrage nach dieser Verkehrsform im Alpenbereich führte zum Entschluß, weitere 200 Niederflurwagen für die RoLa im Wert von etwa 30 Mio. Euro zu bestellen, die ab Herbst 2000 zur Auslieferung kommen. Im unbegleiteten KV konnte sich nach einem schwachen Jahresanfang der bilaterale und auch der nationale KV wieder erholen. Bilateral wurde fast das Vorjahresergebnis erreicht, national konnte sogar eine Steigerung erzielt werden.

Polkombi, Warschau, konnte trotz der langsamen Entwicklung der polnischen Wirtschaft und der Krise in Rußland einen Anstieg der beförderten Ladeeinheiten registrieren. Dies hat ein verstärktes Interesse von Investoren und einer damit verbundenen Erhöhung des Aktienkapitals mit sich gebracht. Die erfolgreiche Ganzzug-Kooperation mit dem tschechischen UIRR-Partner Bohemiakombi soll bald auf zwei Abfahrten pro Tag ausgeweitet werden. An Projekten mit anderen UIRR-Partnern beteiligt sich Polkombi aktiv. Seit Betriebsaufnahme des eigenen Terminals in Kobylnica bei Poznan wurden inzwischen überdurchschnittliche Mengen umgeschlagen und dieses erfolgreich ins Kombi-Netz eingebunden.



Swe-Kombi, Helsingborg. Seit Eintritt der UIRR-Partner Kombiverkehr und Hupac als neue Gesellschafter, hat sich die Schlagkraft des schwedischen Kombioperators auf dem Kontinent verstärkt. Die Preispolitik der Bahnunternehmen macht derzeit nur den Einsatz von Ganzzügen rentabel. Der Auslastungsgrad der Züge hauptsächlich in südliche Richtung ist noch nicht optimal und man wird versuchen, mit Hilfe technischer Lösungen Verbesserungen zu erzielen. Auch arbeitet man intensiv daran, den skandinavische Kundenkreis zu erweitern, um innerhalb Schwedens mehr Verkehre zu bündeln. Swe-Kombi wird als neuer Projektpartner am erweiterten CESAR II EDV-Projekt teilnehmen.

Trailstar, Rotterdam. Das seit 1998 zur Hupac Gruppe gehörende Unternehmen hat sich im Herbst eine neue Organisationsstruktur gegeben. Die schlanke und kostenbewusste Führung erlaubt eine bessere Nutzung der Synergiepotentiale mit dem Mutterhaus. So werden die Kunden im Italienverkehr neu von der Hupac Intermodal betreut, hingegen bleibt Trailstar Ansprechpartner für den operativen Bereich. 1999 mußte die Relation Born-Italien aus Gründen der ungenügenden

Kostendeckung eingestellt werden. Deshalb verzeichnet Trailstar für 1999 ein rückläufiges Verkehrsaufkommen. Die Aussichten fürs Jahr 2000 sind dennoch gut und man rechnet in Rotterdam mit einem Verkehrszuwachs. Trailstar ist weiterhin offen für neue Zusammenarbeitsformen im Sinne von neuen Betriebsformen - dies im kontinentalen wie auch im maritimen Bereich.

T.R.W., Brüssel, hat nach schwierigen Zeiten das Vertrauen seiner Hauptaktionäre, im Hinblick auf eine effizientere Weiterführung seiner Aktivitäten, zurückgewinnen können. Reorganisation und Kapitalerhöhung sowie eine Konzentration auf die wichtigsten Achsen und die Vergabe von Umschlagarbeiten an Subunternehmer, weisen erste positive Resultate besonders auf der Route Belgien-Italien aus. Die Verkehre von/nach Spanien via Hendaye aber auch entlang der Mittelmeerküste hatten mit Schwierigkeiten aufgrund von Bauarbeiten und mangelnder Dienstleistungsqualität zu kämpfen. Zur Verbesserung der Situation wurde eine Vereinfachung des Betriebsablaufes und des Informationsflusses durchgeführt. Mit Beginn 2000 werden wöchentlich vier Züge nach Perpignan und Port Bou fahren und ein fünfter Zug wurde bereits geplant. Das Cortax-System wurde im Detail überprüft und an die Kundenwünsche angepaßt.

Assoziiertes Mitglieder

CNC (Compagnie Nouvelle de Conteneurs), Vincennes, hat ebenfalls ein kontrastreiches Jahr erlebt. In den ersten sechs Monaten gab es wie im Vorjahr einen Rückgang. Dank einer internen Umstrukturierung und einer leichten Verbesserung der Zuverlässigkeit der Bahnen, nahm die Situation danach jedoch eine Wende. CNC hat in die Entwicklung von wertvollen Partnerschaften investiert. So wurden Abkommen mit verschiedenen Häfen unterzeichnet und man hat sich an einigen Terminalbetreibergesellschaften und Straßentransporteurern beteiligt. Die Erneuerung und Ausweitung des ISO 9002 Zertifikates auf mehrere Terminals wird fortgesetzt.

MITGLIEDER DER UIRR AM 1. JANUAR 2000

SLOWENIEN	ADRIA KOMBI Tivoljska 50 SLO - 1000 Ljubljana	Tel: (+ 386) 1 / 431.01.57 Fax: (+ 386) 1 / 431.01.54 E-Mail: infor@adriakombi.si
TSCHECHISCHE REPUBLIK	BOHEMIAKOMBI Opletalova 6 CZ - 113 76 Praha 1	Tel: (+ 420) 2 / 24.24.15.76 Fax: (+ 420) 2 / 24.24.15.80 E-Mail: bohemiakombi@mbox.vol.cz
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
SPANIEN	COMBIBERIA c/ Rafael Herrera, 11; 3°, Pta 308 E - 28036 Madrid	Tel: (+34) 91 / 314.98.99 Fax: (+34) 91 / 314.93.47 E-Mail: combiberia@infonegocio.com
KROATIEN	CROKOMBI Vodovodna 20a HR - 10000 Zagreb	Tel: (+ 385) 1 / 364.37.37 Fax: (+ 421) 1 / 364.37.35 E-Mail: crokombi@zg.tel.hr
SLOVAKEI	C.S. EUROTRANS Kuzmányho 22, P.O. Box B-2 SK - 010 92 Žilina	Tel: (+ 421) 89 / 622.447 Fax: (+ 421) 89 / 625.138 E-Mail: cseurotrans@za.sknet.sk
GROSSBRITANNIEN	C.T.L. 179/180 Piccadilly UK - London W1V 9DB	Tel: (+ 44) 207 / 355.46.56 Fax: (+ 44) 207 / 629.57.14 E-Mail: info@ctcl.com
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
SCHWEIZ	HUPAC Viale R. Manzoni 6 CH - 6830 Chiasso	Tel: (+ 41) 91 / 695.29.00 Fax: (+ 41) 91 / 683.26.61 E-Mail: info@hupac.ch
DÄNEMARK	KOMBI DAN Thorsvej 8 DK - 6330 Padborg	Tel: (+ 45) 74.67.41.81 Fax: (+ 45) 74.67.07.03 E-Mail: kombidan@post.tele.dk
DEUTSCHLAND	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
ÖSTERREICH	ÖKOMBI Taborstraße 95 A - 1200 Wien	Tel: (+ 43) 1 / 331.560 Fax: (+ 43) 1 / 331.56.300 E-Mail: info@oekombi.at
POLEN	POLKOMBI ul. Targowa 74 PL - 03-734 Warszawa	Tel: (+ 48) 22 / 619.79.14 Fax: (+ 48) 22 / 619.00.00 E-Mail: polkombi@it.com.pol
PORTUGAL	PORTIF Avenida Sidonio Pais, 4-4° - P.3 P - 1000 Lisboa	Tel: (+ 351) 1 / 52.35.77 Fax: (+ 351) 1 / 315.36.13
SCHWEDEN	SWE-KOMBI Hamntorget 3 S - 252 21 Helsingborg	Tel: (+ 46) 42 / 38.12.00 Fax: (+ 46) 42 / 38.12.12 E-Mail: mail@swe-kombi.se
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
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



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-transport.com



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

rue Montoyer 31/bte 11
B - 1000 Brüssel

Tel: (+ 32) 2 / 548.78.90
Fax: (+ 32) 2 / 512.63.93

E-Mail: headoffice.brussels@uirr.com
Internet: <http://www.uirr.com>