

Internationale Vereinigung der Huckepackgesellschaften



UIRR Bericht 1995



Impressum

Verantwortlicher Herausgeber: UIRR, Brüssel

Fotos: UIRR, Brüssel

Grafische Gestaltung: Monkey, Brüssel

Gedruckt in Belgien

VORWORT



Werner Külper,
Präsident der UIRR

Der kombinierte Verkehr konnte 1994 einen erfreulichen Aufschwung verzeichnen. Während der relativen Stagnation im Vorjahr hatten sich die Kombiverkehrsgesellschaften, betrieblich, organisatorisch und kommerziell auf ein weiteres Wachstum vorbereitet. Die Chancen der sich belebenden Konjunktur konnten so genutzt werden, um hohe Aufkommenssteigerungen zu realisieren. Beeindruckend ist dabei wieder die Entwicklung in Italien,

wo die Kooperationsstrategie zwischen Bahn und Kombiverkehrsgesellschaft Cemate schon seit Jahren kontinuierlich international und national dem kombinierten Verkehr beachtliche Erfolge beschert.

Gemessen an den hoch gesteckten Zielen zur politisch gewünschten Verkehrsverlagerung auf die Schiene reicht dieses gute Ergebnis noch nicht aus. Es bleibt weiterhin dringender Handlungsbedarf, um das Wachstum auch langfristig abzusichern. Der kombinierte Verkehr lebt von der Kooperation zwischen Straße und Schiene, der betrieblichen Leistung der Operateure und Bahnen und verkehrspolitischen Rahmenbedingungen, die für einen fairen Wettbewerb der Verkehrsträger sorgen sollten. Die Kooperation ist mit dem Aufbau von neutralen Kombiverkehrsgesellschaften, in siebzehn europäischen Ländern, an denen Tausende von Straßentransporteurern direkt und noch viel mehr über ihre Verbände beteiligt sind, bereits weit vorangeschritten. Weitere Gesellschaften sind mit Unterstützung der UIRR in Bulgarien, Rumänien und Tschechien in der Gründungsphase. Neutrale Operateure sichern den diskriminierungsfreien Zugang aller Straßentransporteurern zum kombinierten Verkehr.

Diese Zusammenarbeit wurde ebenfalls durch eine gemeinsame Erklärung bekräftigt, die die Internationale Straßentransport Union IRU und die UIRR am 4. Mai 95 in Brüssel unterzeichneten. Beide Verbände wollen sich zur Förderung des kombinierten Verkehrs in Zukunft enger abstimmen. Um ein hohes Leistungsniveau zu erreichen, müssen weit größere Verkehrsmengen als bisher transportiert werden. Beide Verbände hoffen durch eine Verbesserung des KV-Angebotes künftig mehr Verkehre auch auf mittleren Entfernungen von 250 bis 500 km wirtschaftlich auf die Schiene verlagern zu können. Züge mit KV-Sendungen müssen so gut ausgelastet und ihre Kosten so weit gesenkt werden, daß der Beförderungspreis einerseits im Verhältnis zu den Kosten eines Lastzuges konkurrenzfähig ist und andererseits eine angemessene Kostendeckung der Bahnen erreicht wird.

Die Kooperation mit den Bahnen ist mit deren Privatisierung in eine schwierige Phase eingetreten. In vielen Ländern stellt die Eigenvermarktung der Bahnen die erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen Straße und Schiene infrage. Solange es noch nicht zu einem Wettbewerb von Eisenbahnunternehmen gekommen ist, bleibt die duale Rolle der Bahnen als Monopollieferant und gleichzeitig als Konkurrent für die UIRR Gesellschaften ein Problem. Bahnen und UIRR bemühen sich um einen Verhaltenskodex, der das partnerschaftliche Verhältnis wieder auf ein solides Fundament stellen soll. Parallel dazu sind die Bahnen dabei, ihre Zusammenarbeit im internationalen kombinierten Verkehr und das Verhältnis zu den Operateuren in sogenannten UIC-Merkblättern zu regeln. Dies könnte zu mehr Transparenz führen. Die ersten Entwürfe zeugen allerdings von dem Versuch der Bahnen, die althergebrachten nationalen Strukturen zu zementieren.

Wie sehr der kombinierte Verkehr von den verkehrspolitischen Rahmenbedingungen abhängt, wurde gerade am Jahresanfang 1995 beim EU-Beitritt von Österreich deutlich. Die Transitgebühren wurden auf EU-Niveau gesenkt, mit dem Effekt, daß der Straßenverkehr im Verhältnis zum kombinierten Verkehr viel billiger wurde. Die Kontrolldichte von Sozialvorschriften und technischer Sicherheit der Fahrzeuge sank, und darüber hinaus wurden viele Verkehre im kombinierten Verkehr mehrwertsteuerpflichtig, die es im durchgehenden Straßenverkehr nicht sind. Resultat des EU-Beitritts: auf einigen Relationen die Rückverlagerung von kombinierten Verkehren auf die Straße! Es bleibt zu hoffen, daß die EU zumindest die Versuche aufgibt, den Alpenländern ihre verkehrspolitischen Rahmenbedingungen aufzuzwingen und dieses eher als Lektion begreift, nach der Liberalisierung auch die viel schwierigere Harmonisierung voranzubringen. Je schneller faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern hergestellt werden, desto eher kann auf Subventionen verzichtet werden.

Nur gemeinsame Anstrengungen von Straßentransporteurern, Operateuren, Bahnen und der Verkehrspolitik werden langfristig ein Wachstum des kombinierten Verkehrs sichern, das ihm erlaubt, einen entscheidenden Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme zu leisten.

Werner Külper, Präsident der UIRR

DIE ROLLE der Behörden



Rudy Colle, Generaldirektor der UIRR

Mit einem Produktionsunternehmen ist es wie mit einem sportlichen Wettkampf. Der Einsatz ist es, der den Teilnehmern den erforderlichen Reiz bietet. Ohne individuelle Anteilnahme oder Gruppendynamik, wäre gar kein echter Wille da, etwas in Angriff zu nehmen, und noch weniger, sich bestimmten Vorschriften und Verpflichtungen unterzuordnen.

Diese Regel gilt um so mehr im Transportbereich als daß sein gemeinsames Ziel, das darin besteht, durch Sicherstellung einer dauerhaften Mobilität von Personen und Gütern zum allgemeinen wirtschaftlichen Fortschritt beizutragen, - in einem kürzlich veröffentlichten Weißbuch der Kommission wird daran erinnert -, mit der eindeutigen Aussicht auf materiellen Wohlstand und Wachstum für seine verschiedenen Akteure einhergehen würde.

Gleiche und gerechte Erfolgsaussichten für alle schaffen am besten eine positive Einstellung und fördern die Suche nach Effektivität. Es ist die Aufgabe der Behörden, die Einführung und die Einhaltung solcher Bedingungen für einen gesunden Wettbewerb zu überwachen. Sie haben sich auf gemeinschaftlicher Ebene durch die Wettbewerbsbestimmungen des Vertrages von Rom und den jüngeren Texten bezüglich der Liberalisierung des Eisenbahnbereichs und der ausgewogenen Weiterentwicklung der Infrastruktur mit den dazu notwendigen Instrumenten ausgestattet.

Es ist also eigentlich nicht mehr die Zeit für ständiges Diagnostizieren, sondern für kohärente und einschneidende Aktionen. Die Transportnachfrage wird sich nicht legen, weder auf den bestehenden innergemeinschaftlichen Strecken, wo sich die Gefahr einer Sättigung abzeichnet, noch auf den Strecken, die neue gemeinschaftliche Märkte anbinden und für die sogar eine Verfünffachung bis zum Jahr 2010 prognostiziert wird. Eine billigere Inanspruchnahme aller Verkehrsmittel muß also ermöglicht werden, ohne die der im Grunde ja sehr effiziente Straßengüterverkehr aber im eigenen Wachstum ersticken wird. Der kombinierte Verkehr bietet erstklassige Möglichkeiten, denn dieses Transportangebot schont insgesamt die Umwelt und bringt die Stärken der einzelnen beteiligten Transportsysteme über ein bemerkenswertes Kooperationssystem zum Einsatz.

Im Infrastrukturbereich sollten sich die Behörden nun insbesondere um die Schaffung des transeuropäischen Schienennetzes kümmern, das am besten den gemeinsamen politischen und sozialen Zielsetz-

ungen entspräche. Prestigeträchtigen oder rein regional ausgerichteten Projekten sollte dabei jedoch nicht der Vorzug gegeben werden.

Zum Thema Chancengleichheit kann man die politischen Erklärungen, die eine gerechte Kostenübernahme durch jede Verkehrsart fordern, gar nicht mehr zählen. Dies würde nämlich den Verkehrsarten und -kombinationen Gerechtigkeit widerfahren lassen, die am wenigsten Umweltschäden und Unfälle verursachen. Unter den Ereignissen der letzten Zeit erinnern wir uns aber insbesondere an das traurige Spektakel bei der Einführung einer einheitlichen Benutzungsgebühr für die Straßeninfrastruktur in fünf Ländern der Gemeinschaft. Die zuständigen Behörden haben dabei selbst die Möglichkeit nicht wahrgenommen, kurzfristig den kombinierten Verkehr durch Freistellung der Gebühr für den Straßenvor- und -nachlauf zu unterstützen.

Auch bezüglich der vergleichenden Wirtschaftlichkeit der Transportarten können die Behörden eine entscheidende Rolle spielen. Die Eisenbahnrichtlinie 91/440 geht deutlich in diese Richtung. Man muß jedoch feststellen, daß diese für die Zukunft der bestehenden Eisenbahngesellschaften grundlegende Bestimmung fast drei Jahre nach Ablauf ihrer Durchführbarkeitsfrist im allgemeinen in zweierlei Geschwindigkeiten angewendet wird: mit Eifer, wenn es darum geht, die Autonomie der Betriebsführung und die Befreiung von Lasten der Vergangenheit zu fordern, mit starkem Widerstand, wenn es um die Trennung von Infrastruktur/Verkehrsleistung und den freien Zugang zur Schiene geht. Um auf dem Wege zu leistungsstärkeren Eisenbahnen voranzukommen, sollten sich die Behörden gegenüber allen Ausnahmeersuchen, durch die in der Tat nur ihre bestehende Monopole gefestigt werden, reserviert zeigen. Sie sollten vielmehr diejenigen Schienenverkehrsbetreiber durch jedwede Hilfe unterstützen, die versuchen, unter ihrer eigenen kommerziellen Regie Dienstleistungen außerhalb ihres nationalen Territoriums anzubieten oder ihre technischen Systeme mit dem Ziel einer wachsenden Interoperabilität zu verändern. Könnte die Kommission nicht als eine Art Incentive-Maßnahme zugunsten der Internationalisierung von der strengen Anwendung der Wettbewerbsregeln für eine gewisse Zeit absehen und die Bahnunternehmen ermächtigen, in gegenseitiger Exklusivität über internationale Dienstleistungen, die parallel zwischen ihren Ländern erbracht werden, Vereinbarungen zu schließen ?

Die ersten Erklärungen des neuen EU-Kommissars für Verkehrsangelegenheiten, Neil Kinnock, haben den Eindruck eines Mannes der Tat gegeben, der eine Öffnung unterstützt. Er hat hierin die vollste Unterstützung der UIRR. Ohne jeden Zweifel wird der Transportsektor umso leistungsfähiger, je stärker er sich im Sinne des gesunden, ausgewogenen und zielgerichteten freien Unternehmens weiterentwickelt. Diese Philosophie, die sich die UIRR-Gesellschaften auf die Fahnen geschrieben haben, hat sich wieder einmal bestätigt, denn die Feststellung, daß der kombinierte Verkehr sich 1994 mit der Intervention der in unserer Union zusammengeschlossenen privaten Operateure am besten entwickelt hat, ist keineswegs nur ein Zufall.



DIE ROLLE des Straßensektors

Die Rolle des Straßensektors im kombinierten Verkehr ist vielfach noch von traditionellen Rollenbildern geprägt. Dabei ist die klassische Frontstellung - hier LKW, dort Bahn - längst einem neuen Gegensatz gewichen: Dem Interessenkonflikt zwischen qualitäts- und zukunftsbewußten Transportanbietern auf der einen Seite und denjenigen, die aus unterschiedlichen Gründen den Modernisierungsschritt bisher nicht vollzogen haben, auf der anderen.



Stefan Hofer, Geschäftsführer von Ökombi

An der Gründung der nationalen Kombiverkehrsgesellschaften hatte auch das Straßenverkehrsgewerbe einen maßgeblichen Anteil. Der Wunsch aktiv zur dynamischen Entwicklung eines zukunftsweisenden Verkehrssystems beizutragen, war allerdings nur eine der Triebfedern. Vielen der Pioniere aus dem LKW-Gewerbe ging es auch darum, der - aus ihrer Sicht - günstigeren Lösung den Vorzug zu geben: Besser ein Kombioperator, den man über eine Beteiligung kontrollieren kann, als eine im Alleingang agierende Bahn. Bezeichnend dafür ist die Tatsache, daß so mancher Mitgesellschafter aus dem Straßenverkehrsbereich kaum oder überhaupt keine Sendungen im kombinierten Verkehr befördert.

Dieser Zugang prägt auch heute noch vielfach das Verhalten des Straßensektors gegenüber dem kombinierten Verkehr: Allzuoft geht es mehr um die Durchsetzung von Einzel- und Gruppeninteressen als um das Wohl der Kombigesellschaften. Damit wird die Erfüllung der vorgegebenen Unternehmensziele für die Kombigesellschaften zur hürdenreichen Gratwanderung. Diese Widerstände machen es sehr schwierig, mit der erforderlichen Konsequenz optimale Rahmenbedingungen für den kombinierten Verkehr durchzusetzen und zu erhalten.

Unterstützt und verschärft wird diese Situation dadurch, daß ein beachtlicher Teil des Geschäfts im kombinierten Verkehr nicht von den Gesellschaftern kommt. So zählte ÖKOMBI 1994 knapp 8.000 Kunden, denen rund 400 Kommanditisten gegenüberstanden. Auch wenn die Mitgesellschafter rund ein Drittel des Aufkommens einbringen und dieses Mißverhältnis in anderen Ländern weniger extrem sein mag, offenbart sich darin doch ein Interessenwiderspruch :

- Hier eine Gruppe von Straßenverkehrsunternehmen - aktive Kommanditisten und andere Kombi-Kunden -, die engagiert kombinierten Verkehr betreiben und denen viel an einem optimalen Angebot und stabilen Rahmenbedingungen gelegen ist, schon allein um die Amortisation der von ihnen getätigten Investitionen in Equipment zu gewährleisten;
- dort eine Gemeinschaft traditionalistischer LKW- Unternehmer, die den Schritt zum kombinierten Verkehr bisher nicht machen konnten oder wollten und argwöhnisch gegen jede Veränderung, die sich gegen ihr scheinbares Eigeninteresse richtet, Sturm laufen.

Das Festhalten an dogmatischen Frontstellungen schadet nicht nur der Umwelt und verkehrsgeplagten Transitstraßenanrainern, sondern auch den verantwortungsbewußten und zukunftsorientierten Unternehmen des Straßenverkehrsgewerbes und damit der gesamten Branche, zumal ein ungebremstes Wachstum des LKW-Verkehrs wohl nicht möglich sein wird. So gefährden die

ständigen Vorstöße auf europäischer Ebene zur Erhöhung zulässiger Maße und Gewichte für LKW die wirtschaftliche Existenz von Straßenverkehrsunternehmen, die in größerem Maßstab in kombifähige Ausrüstung investiert haben. Denn die Lebensdauer und damit der Erneuerungsrhythmus von Schienenequipment ist vier mal länger als bei klassischen LKW.

Jede größere Liberalisierungswelle für den Straßengüterverkehr hat zu einem Rückschlag für den kombinierten Verkehr geführt. So geschehen 1991 in der Europäischen Gemeinschaft und ebenso 1995 in Österreich. Und so wird es wiederum sein, wenn es nicht gelingt, die bestehende Kontingentierung im Straßenverkehr mit Osteuropa weiter aufrecht zu erhalten. Denn Nutznießer der Liberalisierung sind immer die am schlechtesten ausgerüsteten und organisierten Straßenverkehrsanbieter, die die neue Freiheit nutzen, um sich mit Tiefpreisen ins Geschäft zu drängen. So zwingen sie auch die Qualitätsbewußten und Zukunftsorientierten der Branche dazu, auf „Teufel komm raus“ um jeden Preis zu fahren: Noch jeder Rückschlag für den kombinierten Verkehr ging mit einem kräftigen Verfall der Straßentransportpreise einher - das sollte doch zu denken geben.

Daß sich die Einstellung unter den Vordenkern des Straßensektors auf internationaler Ebene schon gewandelt hat, beweist die gemeinsame Erklärung IRU/UIRR zur Förderung des kombinierten Verkehrs. Darin betonen die Internationale Straßentransport Union und die Vereinigung der Kombigesellschaften gemeinsam, daß der kombinierte Verkehr im Bereich des Güterverkehrs „einen wichtigen Betrag leisten“ kann und daß künftig viel mehr Nutzfahrzeugbetreibern die Möglichkeit geboten werden soll, am kombinierten Verkehr teilzunehmen. Wenn sich diese Überzeugung auch bei jedem einzelnen Straßentransporteur durchgesetzt haben wird, dann sind die Brücken zwischen Straße und Schiene wirklich dauerhaft geschlagen.



DIE ROLLE der Bahnen



Eugenio Muzio, Geschäftsführer von Cemmat

Die Beziehungen zwischen Huckepackgesellschaften und Eisenbahnen müssen von einer sinnvollen und tatkräftigen Zusammenarbeit geprägt sein, damit beide gemeinsam auf dem Markt ein innovatives Produkt von hoher Qualität anbieten können. Eine derartige Kooperation ist eine der wesentlichen Voraussetzungen für die Weiterentwicklung des kombinierten Verkehrs Straße-Schiene, was an den hervorragenden Ergebnissen, die im Jahre 1994 erzielt werden konnten, deutlich wird.

Der Begriff «Innovation» steht ganz zu recht, denn der kombinierte Verkehr erhält aufgrund der im Bereich der technischen Entwicklung und der Betriebsarten erzielten Leistungen seine neue Bezeichnung eines wirklichen «Transportsystems» - übrigens dank der hinzugewonnenen Marktanteile und der Typologie der Kunden.

Innerhalb dieses Systems hat jeder eine besondere Rolle zu übernehmen: Diejenige der Eisenbahnen besteht in der Gewährleistung eines raschen, pünktlichen, zuverlässigen und wettbewerbsfähigen Transports per Schiene mittels einer effizienten Verwaltung der Züge und gegebenenfalls auch der Infrastrukturen. Die Rolle der Operateure ist es, den Eisenbahngesellschaften zu deren Vorteil einen gut strukturierten, konzentrierten und möglichst kostengünstigen Verkehr anzubieten, und zwar durch sinnvollen und effizienten Einsatz der vorhandenen Eisenbahnkapazitäten sowohl auf den nationalen als auch auf den internationalen Achsen.

Die Entwicklungsstrategien des kombinierten Verkehrs werden daher mit dem wachsenden Einfluß dieser Transportart am gesamten

Eisenbahnverkehr zwischen den Huckepackgesellschaften und den Eisenbahnen immer besser aufeinander abgestimmt werden müssen.

In der Vergangenheit hat sich diese Wechselwirkung auch in handelsechnischer Hinsicht positiv ausgewirkt, insoweit die Huckepackgesellschaften ihren Kunden gegenüber stets ein transparentes und unparteiisches Angebotsverhalten gezeigt haben, die Eisenbahnen erkannt haben, daß es sich bei ihnen um den besten auf dem Markt verfügbaren Partner handelte und ihrerseits eine unparteiische Handelspolitik betrieben haben. Diese Transparenz und Neutralität der Bahnen muß auch in Zukunft weiterbestehen.

Da es sich beim kombinierten Verkehr um ein System handelt, das sich eher an Transportzwischenhändler - Verkehrsunternehmer und Versandspediteure - als an Verlader richtet, ist hier gegenüber den Kunden eine Angebotspolitik erforderlich, die der aufgrund der Komplexität des betreffenden Marktes notwendigen Neutralität und Unparteilichkeit Rechnung trägt.

Sobald ein Verkehrsunternehmer oder Versandspediteur die Struktur seines Unternehmens ändert und die zur Anpassung seiner Tätigkeit an den kombinierten Verkehr erforderlichen Investitionen tätigt, da er das Transportsystem für wirtschaftlich, unparteiisch und nach den Bedürfnissen des Marktes strukturiert hält, wird er zum Verbündeten des Systems, und es ist diese operationelle und handelsechnische Verbindung, die seine Grundlage darstellt und seine Weiterentwicklung fördert.

Die Eisenbahngesellschaften müssen darauf bedacht sein, diese Kette der auf Vertrauen basierenden Beziehungen nicht zu zerstören, und sich mit allen Kräften für eine Verbesserung der Dienstleistungsqualität und für eine operationelle Optimierung einsetzen.

In den vergangenen Jahren war auf dem Transportmarkt eine tiefgreifende Entwicklung zu beobachten, welche durch zwei Ereignisse ausgelöst wurde, die zu einer Zunahme des internationalen Handels und der Transportnachfrage führten: Es handelt sich um die auf dem zu einem Binnenmarkt gewordenen Markt allmählich aufgetretenen Formen der Liberalisierung und um die Erweiterung des operationellen Gebiets aufgrund der Öffnung zum Osten Europas.

Dadurch daß der kombinierte Verkehr der Schiene Verkehr zuführt, der ihr andernfalls entgehen würde, stellt er zudem eine technologische und operationelle Stütze für die betroffenen Unternehmen dar und verschafft ihnen so eine Grundlage, auf der sie die Art der Warenbeförderung organisieren können.

Es handelt sich hier um eine Aufgabe, die der kombinierte Verkehr - mit Hilfe von Huckepackgesellschaften und Eisenbahnen - wie bereits in der Vergangenheit erfolgreich erfüllen wird. Er wird dabei - innerhalb der Grenzen seiner operationellen Kapazitäten - Leistungsniveau und Wettbewerbsfähigkeit der Dienste stetig verbessern und weitere neue Transportprodukte auf den Markt bringen.



DIE ROLLE der Operateure

Seit mehr als fünfundzwanzig Jahren leisten die in der UIRR zusammengeschlossenen Organisations- und Vertriebsgesellschaften des kombinierten Verkehrs einen entscheidenden Beitrag zum Aufschwung dieser Transporttechnik.



István Tomcsányi, Geschäftsführer von Hungarokombi

Die stetige Steigerung ihrer Anzahl auf nunmehr siebzehn Gesellschaften, aktiv in ebenso vielen europäischen Ländern, ist in erster Linie auf die Tatsache zurückzuführen, daß die zueinander in Konkurrenz stehenden Transportarten, die sie mittels des kombinierten Verkehrs in einer gemeinsamen Zielsetzung miteinander verbinden, ihnen die erforderliche Neutralität, Wirtschaftlichkeit und engagierten Professionalismus zuerkennen und daß diese Transportarten überall, wo die politischen und marktbeherrschenden Rahmenbedingungen dies ermöglichen, die Gründung derartiger privater Einheiten, gegebenenfalls mittels finanzieller Beteiligung, unterstützen. Zusätzlich zu den bereits genannten Eigenschaften stellt die bi- und multilaterale Zusammenarbeit, die von den in der UIRR zusammengeschlossenen Unternehmen untereinander entwickelt wird, einen wichtigen Schlüssel zu ihrem Erfolg dar.

Mit dem Fall des eisernen Vorhangs konnten derartige Operateure des kombinierten Verkehrs somit in verschiedenen sogenannten «Ländern des Ostens» geschaffen werden und tragen dort in großem Maße zur Verbreitung dieser zukunftsorientierten Technik bei, so daß auf der Ebene des intermodalen Verkehrs mehr und mehr von einem geeinten Europa gesprochen werden kann, eine Annäherung, die mit der zunehmenden wirtschaftlichen Integration einhergeht. Von allen Ländern des ehemaligen Comecon war es Ungarn, wo der erste Operateur, der Mitglied der UIRR ist, geschaffen wurde; es handelt sich um Hungarokombi. Mit seinem Eintritt hat dieses Unternehmen von allen der bereits durch die zuvor vorhandenen Partner geschaffenen Formen der Erleichterung profitieren können - wie etwa operationelle Verbindungen mit dem nationalen Netz, ein kohärentes Tarifsysteem, harmonisierte allgemeine Bedingungen, einen einheitlichen CIM/UIRR-Frachtbrief - was ihm einen entschlosseneren Markteintritt ermöglichen dürfte.

Die im «Westen» auf dem Gebiet der Kenntnis der Marktmechanismen und der Beziehungen zwischen Bahnen, Operateuren und Kunden erworbenen Erfahrungen tragen ebenfalls zu einer effizienten Einrichtung neuer Linien bei. Die Beispiele der Entwicklung von Diensten des unbegleiteten kombinierten Verkehrs zwischen Ungarn und Norddeutschland in Zusammenarbeit mit Kombiverkehr und der rollenden Straße zwischen Ungarn und Österreich in Kooperation mit Ökombi haben die volle Bedeutung der Bereitschaft von bereits seit langem bestehenden Gesellschaften zu einer offenen Zusammenarbeit mit erst in jüngerer Zeit geschaffenen Unternehmen, die sie von ihren Technologien profitieren lassen, gezeigt, wodurch gemeinsam und zum Nutzen aller die bestmögliche Dienstleistung erreicht wird.

Die neue Mitgliedsgesellschaft hat aber auch Vorteile für die westlichen Partner gebracht: Kenntnisse eines neuen vielversprechenden Marktes, gute Beziehungen mit den einheimischen Bahnen und Behörden sowie der Empfang bzw. der Versand eines immer größeren Anteils des Warenstromes mittels eines kompatiblen Logistiksystems. Das Beispiel von Hungarokombi schafft sicherlich einen Anreiz zur weiteren Einrichtung von Operateuren nach dem Vorbild der UIRR-Gesellschaften.

Bei der Zusammenarbeit, wie sie innerhalb der UIRR vorgesehen ist, gehen die Anstrengungen nicht nur in eine Richtung. Die neuen Mitglieder müssen so bald wie möglich darauf bedacht sein, sich unter Berücksichtigung ihrer spezifischen Bedürfnisse und Mittel an die fortschrittlichsten Leistungs- und Verwaltungsnormen anzupassen; hierbei kann es sich, wenn die Einführung eines kombinierten Verkehrssystems gewünscht wird, das nach und nach wettbewerbsfähiger wird als die Straße, nur um einen kontinuierlichen Prozeß handeln. So versucht Hungarokombi derzeit, ein computergestütztes System zur Verarbeitung und zum Austausch von Informationen einzuführen, das an dasjenige der UIRR-Partner angepaßt ist; es wird damit gerechnet, daß eine der mit diesem neuen System verfolgten Zielsetzungen, die genaue Überwachung der Sendungen, eine Förderung des unbegleiteten Verkehrs, der schließlich für die wirtschaftlichste Variante gehalten wird, zur Folge haben wird.

Es ist positiv, daß festgestellt werden kann, daß die UIRR-interne Kooperation nicht nur den Mitgliedsgesellschaften und ihren Kunden zugute kommt. Da sie das Anbieten eines zuverlässigen und wirtschaftlichen Transportsystems erlaubt, begünstigt sie die Ansiedlung von Produktionszentren an Orten, die vom Verbrauch der Güter entfernt sind, und trägt so zum Wohlstand der wirtschaftlich weniger begünstigten Regionen bei. Zudem kommt der Erfolg des kombinierten Verkehrs auch der Infrastruktur zugute, nämlich wenn er deren Verwalter zu einer quantitativen und qualitativen Verbesserung der Kapazitäten der vorhandenen Einrichtungen veranlaßt, so daß die Weiterentwicklung der Expansion, die der beste Träger ihrer Finanzierung ist, ermöglicht wird.

Eine weitreichende Zusammenarbeit schafft eine bemerkenswert konkrete Brücke zwischen den verschiedenen Gesellschaften und Ländern, sei es, was die Größe, das Niveau der Entwicklung oder die Lokalisierung betrifft, und führt so alle Teile Europas in einer einzigen Entwicklung zum Fortschritt zusammen.





BERICHTE der Gesellschaften

ADRIA KOMBI,

Ljubljana, konnte unter anderem dank fiskalischer Fördermaßnahmen und einer wirksamen Marktpolitik Fortschritte erzielen. Besonders die unbegleiteten Verkehre Slowenien/Deutschland entwickelten sich gut und Adria Kombi hofft einen Ganzzug einrichten zu können, der auch eine Öffnung nach Skandinavien, den Niederlanden, Belgien und Großbritannien hin ermöglicht. Slowenien verfügt nun über ein dichtes Netz an Terminals, die für alle Umladetechniken ausgebaut sind.

CEMAT,

Mailand, führt 60% ihres erfolgreichen gesamten Aufkommens mit den seit 1991 eingesetzten Shuttlezügen. Cemat hat 4 neue Umschlagbahnhöfe in ihr Angebot aufgenommen und versucht, neue Bereiche (Obst/Gemüse usw.) zu erschließen. Nach dem erfolgreichen Einsatz in Busto in Zusammenarbeit mit Hupac wurde auch in Turin das speziell für den Betrieb ohne Rangiervorgänge von kürzeren Shuttlezügen geeignete Gateway-Konzept umgesetzt. Eine eigene Direktion «Forschung und Entwicklung» wurde eingerichtet und in spezielle Waggons und Wechselbehälter investiert.

COMBIBERIA,

Madrid, hat seine Marktconsolidierung zur Iberischen Halbinsel mit einer Verkehrssteigerung hauptsächlich dank des Zuges

Tarragona-Granollers / Mannheim-Köln fortgesetzt. Es wurden auch drei wöchentliche Züge zwischen Zaragossa-Pamplona-Irun und Mannheim-Köln eingesetzt, die eine Öffnung des Atlantikraumes für die Verbindung Iberische Halbinsel - Deutschland darstellen. Der Ärmeltunnel hat jedoch den Wettbewerb von und nach Großbritannien verschärft und einige erworbene Verkehre abgelenkt. Die Gesellschaft befaßt sich mit den aufgrund der erforderlichen Expansion und des Ausgleichs von mangelnden Bahnleistungen verringerten Margen.

CTL,

London, hat sich in enger Zusammenarbeit mit anderen UIRR - Gesellschaften auf Kombidienste via Ärmelkanaltunnel seit dessen Öffnung für den Güterverkehr konzentriert. Mit Novatrans-Italia und Cemat fährt CTL inzwischen 32 Züge pro Woche zwischen England und Italien und hat sich somit dank konkurrenzfähiger Preise und schneller Laufzeiten zum Marktführer im Italien-Verkehr entwickelt. Andere wichtige Verbindungen von den fünf englischen Terminals bestehen nach Frankreich und Österreich. CTL bietet außerdem weiterhin konventionelle Dienste via Fähre über Le Havre, Zeebrügge, Antwerpen und Rotterdam an.

HUNGAROKOMBI,

Budapest, hatte ein eher moderates Wachstum, wobei der unbegleitete Verkehr zugenommen hat, die Rola aber einen Rückgang aufgrund einer erhöhten Anzahl Transitgenehmigungen zu verzeichnen hatte. Am Jahresende wurde auf der Relation Sopron/Wels eine zweite Rola eröffnet und schon nach 5 Monaten konnten vier Abfahrten pro Tag angeboten werden. Im Terminal Budapest - Jozsefváros ist Hungarokombi nun ebenfalls vertreten und hat in das Raaberbahn-Kombiterminal in Sopron investiert. Hungarokombi ist dabei, neue Linien mit Rumänien, Bulgarien und Ukraine aufzubauen.

HUPAC,

Chiasso, übertraf im Alpen transit eindrucksvoll die Zuwachsrate des Straßentransportes. Der zu Jahresbeginn geöffnete Bahn-Transitkorridor sowie infrastrukturelle und betriebliche Verbesserungen auf der Gotthardstrecke, die längere und somit wirtschaftlichere Züge mit bis zu 1 600 Bruttotonnen Kapazität ermöglichen, sind Grund für eine äußerst positive Entwicklung. Mit zum Erfolg beigetragen haben auch neu- und ausgebaute Terminals und die lancierte Ganzzugpolitik. Auf den Trend zu mehr Volumen reagierte Hupac mit 60 Megawagen und 100 Taschenwagen. Eine komplett neue mehrsprachige Programmpalette ist Grundlage für einen real-time Datenaustausch mit der Kundschaft.

KOMBIVERKEHR,

Frankfurt, verzeichnete das höchste Aufkommen seit ihrer Gründung vor 25 Jahren. Die Erweiterung des Ganzzugangebotes in die europäischen Wirtschaftszentren erwies sich als erfolgreich. Der



BERICHTE der Gesellschaften

Ausbau qualitativ hochwertiger Relationen in die osteuropäischen Länder gehörte zu den Aktivitätsschwerpunkten. Neu ist die Anbindung von dem bedeutenden Terminal Duisburg an London und Birmingham durch den Kanaltunnel. Neben dem Alpenransit erwies sich die neue ROLA zwischen Dresden und dem tschechischen Lovosice als Wachstumsträger.

NOVATRANS,

Paris, verdankt sein Wachstum erneut dem internationalen Verkehr. Aber voluntaristische im technischen und tariflichen Bereich angewendete Hilfe der französischen Behörden zur Verbesserung bzw. Schaffung von Angeboten führte zu einer Wiederbelebung des nationalen Verkehrs. Die bimodale Technik Kombirail wurde zwischen Paris und Bordeaux getestet und interessante Entwicklungen werden von den neuen Verbindungen von Marseille, Avignon und Lyon nach Belgien und den Niederlanden erwartet. Novatrans hat Wechselbehälter und Behälterchassis für potentielle Kunden erworben, die sich in diese Technik einarbeiten möchten.

ÖKOMBI,

Wien, bietet mit ihrer Aufkommenssteigerung eine gute Ausgangsbasis für den folgenreichen EU-Beitritt Österreichs. Positive konjunkturelle Erholung und eigene Anstrengungen in Rationalisierung und Kostenkontrolle sind Gründe für den Aufwärtstrend. Die Bedeutung des internationalen Verkehrs ist überragend. Trotz Einbrüche bei den traditionellen Rola-Verbindungen wie Wels - Mainz hat Ökombi gemeinsam mit Hungarokombi die Rola Wels / Sopron eingerichtet. Mangelnde Markttransparenz der ÖBB führt zu einem angespannten Verhältnis zwischen der ÖBB und Ökombi.

POLKOMBI,

Warschau, hat sich in seinem zweiten Jahr geschäftlicher Aktivitäten finanziell konsolidiert. Der Verkehr von und nach Italien entwickelte sich besonders gut und das Angebot konnte mit neuen Relationen erweitert werden. Zukünftige Projekte sind eine Ganzzugverbindung nach Deutschland, neue Verbindungen nach Österreich und Ungarn sowie nationale von den polnischen Häfen zu den Wirtschaftszentren. Investiert werden soll in Umladevorrichtungen und Taschenwagen.

SKAN KOMBI,

Padborg. Neben der dänischen Gesellschaft Kombi Dan und der schwedischen Swe-Kombi hat die norwegische Kombi Nor nun ebenfalls langsam den Betrieb aufgenommen, denn der Aufbau wird durch die geo- und topografische Lage erschwert. Man hofft, daß die drei skandinavischen Bahnen ebenso wie die drei Gesellschaften zu einer besseren Zusammenarbeit finden. Wichtigste Relation für Skan Kombi ist der Italienverkehr. Skan Kombi setzt große Hoffnung auf eine feste Verbindung zwischen Schweden und dem Kontinent. Schon 1996 wird die erste Verbindung über den großen Belt fortschrittliche Resultate bringen.

TRAILSTAR,

Rotterdam, hat durch die Umstellung auf Shuttle- und Blockzüge an Verkehr hinzugewonnen. Jeweils ein Shuttlezug wurde in Zusammenarbeit mit Hupac zwischen Rotterdam und Busto Arsizio und mit Cemate auf der Verbindung Rotterdam - Verona eingesetzt. Das Angebot konnte ebenfalls qualitativ durch den Terminalwechsel von Rotterdam Nord zu Rotterdam RSC und Maasvlakte verbessert werden. Mit TRW, Novatrans und Combiberia wurden Verkehre nach Spanien aufgebaut. Im Osten versucht Trailstar Verkehre über die Drehscheibe München einzurichten.

TRW,

Brüssel, konnte dank struktureller Entwicklungen das ganze Jahr über ein sehr gutes Ergebnis verbuchen und somit Kundenverluste via Zeebrügge und Tarifierhöhungen der SNCB mehr als ausgleichen. Hauptpfeiler ist vor Spanien und der Schweiz der Italienverkehr. Zufriedenstellend haben sich auch die Verkehre nach den neuen Bestimmungen Skandinavien und Zentraleuropa entwickelt. TRW eröffnete ein neues Terminal in Genk. Da das «Hub-and-spoke» - System, in dem die sieben Terminals ihre Sendungen in den Knotenpunkt Schaarbeek einspeisen, an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit gelangt ist, will TRW eine neue Entwicklungsphase mit Shuttlezügen einleiten.

novatrans



SKANKOMBI



AKTUELLES

Gemeinsame Erklärung IRU/UIRR

Die Internationale Straßentransportunion IRU und die UIRR haben am 4. Mai 1995 eine gemeinsame Erklärung zur Förderung des kombinierten Verkehrs Schiene/Straße in Europa unterzeichnet. Dieses Engagement für eine verstärkte Zusammenarbeit wurde im Rahmen einer gemeinsamen Pressekonferenz zahlreichen Persönlichkeiten, darunter Entscheidungsträger in Politik und Verwaltung der Europäischen Union sowie der CEMT und Vertreter des Eisenbahn- und des Straßenverkehrs näher vorgestellt. Gemeinsam sollen die erforderlichen Voraussetzungen für rentable kombinierte Verkehre geschaffen werden. Zu diesem Zweck sind regelmäßige Strategieberesprechungen und eine gemeinsame Arbeitsgruppe vorgesehen.

Bohemiakombi gestartet

Anfang dieses Jahres entstand mit der «Bohemiakombi» auch in Tschechien eine eigenständige nationale Huckepackgesellschaft. Sie geht aus der «Kombiverkehr CS» hervor, der Tochtergesellschaft von Kombiverkehr. Die Geschäftsführung wird auch weiterhin von Jiri Chroust und Erhard Herrström gewährleistet. Gesellschafter sind neben dem Gründer, Kombiverkehr, die tschechischen Organisationen des Eisenbahn- und Straßenverkehrs und Ökombi. Wichtigstes Angebot ist der Systemzug für den maritimen Containerverkehr zwischen Melnik (Prag) und den deutschen Seehäfen. Andere Verbindungen bestehen nach Österreich und Italien. Die UIRR wünscht Bohemiakombi eine erfolgreiche Zukunft und hofft, sie bald als neues Mitglied aufnehmen zu können.



Personalia

Mag Ireneusz Skwarek ist neuer Präsident der POLKOMBI. Herr Skwarek sammelte seine Berufserfahrung bei der polnischen Bahn und als Marketingdirektor bei der Firma Polnische Spedition.

Strategie für den kombinierten Verkehr mit Südosteuropa

Ein Strategiekonzept in Form einer Broschüre erarbeiteten gemeinsam Adria Kombi, Cemat, Hungarokombi, Kombiverkehr, Kombiverkehr CS (nun Bohemiakombi) und Ökombi. Anlaß ist die Öffnung der osteuropäischen Länder und das somit rasant steigende Transportaufkommen vor allem zugunsten der Straße mangels harmonisierender Sozial- und Berufszugangsvorschriften und technischer Kontrollen. Diese Studie «kombinierter Verkehr von und nach Südosteuropa» ermittelt die Anforderungen der Verkehrswirtschaft Südosteuropas zum Ausbau des kombinierten Verkehrs. Strategische Ansätze zur Schaffung eines Kombiverkehrnetzes mit

Anbindung an das bereits bestehende Netz in Nord- und Westeuropa und erste Maßnahmen für die Markterschließung werden aufgezeigt. Bis heute wurden nun die Verkehre zur tschechischen und slowakischen Republik sowie nach Ungarn erweitert und seit kurzem bestehen Verbindungen nach Griechenland. Rumänien und Bulgarien befinden sich noch im Projektstadium.

Beteiligungen

Bulgarien: Die bulgarische Huckepackgesellschaft Bulkombi hat nach zwei Jahren Inaktivität, verursacht durch das UNO-Embargo gegen Ex-Jugoslawien und durch interne Probleme, wieder ihre Geschäftstätigkeit aufgenommen. Neben den Gründern Cemat und anderen bulgarischen Gesellschaften haben sich nun ferner Ökombi mit 7% und Hungarokombi mit 4% beteiligt. Erste Ziele sind die Organisation eines durchgehend arbeitenden nationalen Terminals und eine Rola auf der Route Bulgarien-Rumänien-Ungarn-Österreich.

Belgien: Durch die Übernahme der Aktien des belgischen Unternehmens Mondia erhöhte sich der Novatrans und Cemat - Anteil an TRW jeweils um 10%. Dies kann nur den Zusammenhalt dieser Gesellschaften auf der wichtigen Verbindung Belgien-Frankreich-Italien verstärken.

Terminals und Verbindungen

Norwegen: Der erste durchgehende Transport von Norwegen via Kristiansand/Hirtshals nach Italien wurde Anfang Juni dieses Jahres durchgeführt.

Niederlande/Italien: Eine europäische Premiere bieten Trailstar und Cemat auf ihrer neuen Shuttlezug-Verbindung Rotterdam - Verona: ein Teil des Zuges ist für maritime Container reserviert. So werden erstmals die zwei wichtigsten Intermodal - «Familien» in einem Angebot kombiniert.

England: CTL möchte ihr Angebot mit Verbindungen via Tunnel nach Deutschland und Spanien erweitern; ein Zug nach Barcelona - Valencia ist schon vor Ende 1995 vorgesehen.

Technik

Ihr Interesse für die technische Entwicklung unterstreichen:

- Hungarokombi, die sich einer Vorstellung eines «Korb»- Konzeptes angeschlossen hatten, das den Transfer von nicht kranbaren Sattelauflegern auf Waggons ermöglicht, und
- TRW, die auf ihrem Stand auf dem kürzlich stattgefundenen Nutzfahrzeugsalon in Brüssel das bimodale Konzept «Modalar» vorstellten: ein Tragwagen, in den sich horizontal ein Sattelaufleger einfügt.

Qualität

Das ständige Qualitätsstreben, das sich in den Hauptobjektiven der UIRR - Gesellschaften wiederfindet, fand seine Bestätigung schon für zwei unter ihnen, HUPAC und KOMBIVERKEHR, durch die Anerkennung der ISO-9002 Norm, um die sich auch mehrere andere Mitgliedsgesellschaften bemühen.

Tendenz 1995

Die in 1994 festgestellte Steigerungsrate setzte sich auch im ersten Halbjahr 1995 fort, wenn auch meistens in leicht geringerem Maße; sie läßt wiederum auf ein gutes Sendungsergebnis hoffen.



Unterzeichnung der Gemeinsamen Erklärung IRU / UIRR

TRENDS

Internationaler Verkehr

Der internationale Verkehr kann erneut die größte Zuwachsrate, bemerkenswerte 26% im Verhältnis zu 1993, aufweisen. Dieser Rekordsatz für die Industrie des kombinierten Verkehrs ist hauptsächlich auf die verstärkte Ganzzug- und Shuttlezugpolitik gepaart mit einer ständigen Qualitätssuche zurückzuführen. Diese Politik ist zur gleichen Zeit die sicherste für die Kundschaft und die wirtschaftlichste für die Bahnen. Von 1985 bis 1994 betrug die jährliche durchschnittliche Zuwachsrate im internationalen Verkehr mehr als 17%.

Gesellschaft *	Sendungen	+/- in %
	1994 **	
Kombiverkehr	302.571	31,8 %
Ökombi	122.093	19,7 %
Hupac	127.462	26,3 %
Cemat	88.434	23,4 %
Novatrans	73.374	21,1 %
T.R.W.	66.223	38,8 %
Hungarokombi	18.377	2,0 %
Trailstar	13.998	19,4 %
Combiberia	13.818	19,9 %
Skan Kombi	12.114	37,5 %
Adria Kombi	10.130	19,1 %
C.T.L.***	1.624	-
Combilux	39	-85,6 %
Polkombi	1.379	-
Total	851.636	26,3 %

Nationaler Verkehr

Nach drei Jahren Rückgang zeichnet sich das Jahr 1994 durch eine Steigerung von rund 9% des nationalen Verkehrs aus, was vor allem auf eine Zunahme von rund 30.000 internen Sendungen in Italien zurückzuführen ist. Deutschland und Frankreich erholen sich eher langsam von den negativen Auswirkungen, vor allem der Straße, auf ihre nationalen Aktivitäten seit 1990.

Gesellschaft *	Sendungen	+/- in %
	1994 **	
Kombiverkehr	309.650	2,8 %
Novatrans	132.888	-0,2 %
Cemat	140.000	24,0 %
Ökombi	43.752	29,1 %
Skan Kombi	36.378	21,8 %
Hupac	14.481	17,7 %
T.R.W.	311	486,8 %
Total	677.460	8,7 %

* Diese Statistik ordnet den Gesellschaften nur ihre Exportsendungen zu, um Doppelzählungen zu vermeiden.

** Eine Sendung in der Statistik entspricht dem Durchschnitt eines Straßentransportes (= +/- 2,3 TEU).

*** Ab 1994 erhebt diese Statistik nur den Verkehr via Eurotunnel.

Gesamtverkehr

Die durchschnittliche Distanz im internationalen Verkehr fällt von 829 auf 802 kms, im nationalen steigt sie unter dem Effekt des kräftig gestiegenen internen Verkehrs in Italien von 639 auf 669 kms. Das Durchschnittsgewicht pro Sendung bleibt relativ konstant und beläuft sich auf 26 Tonnen im internationalen und auf 17 Tonnen im nationalen Verkehr. Diese Parameter zusammen mit der Entwicklung der Sendungsanzahl lassen sich für die gesamten Gesellschaften von einer Steigerung der Tonnenkilometer von 11% im nationalen Verkehr, 17,9% im internationalen und 16% insgesamt von 1993 bis 1994 herleiten.

Nationaler (Nat.) und internationaler (Int.) Verkehr in Mrd. tkm.

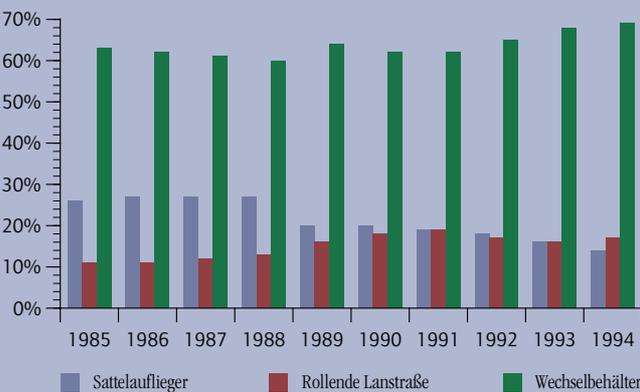
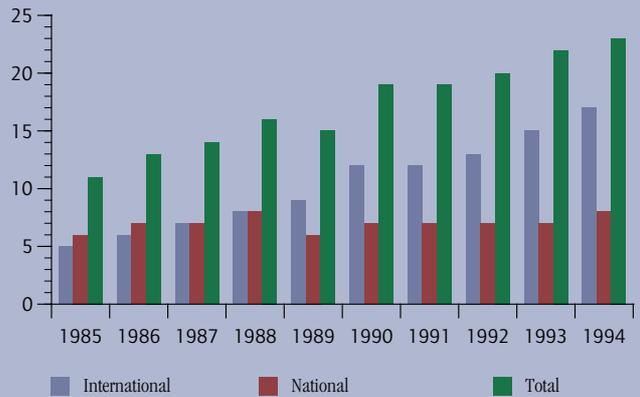
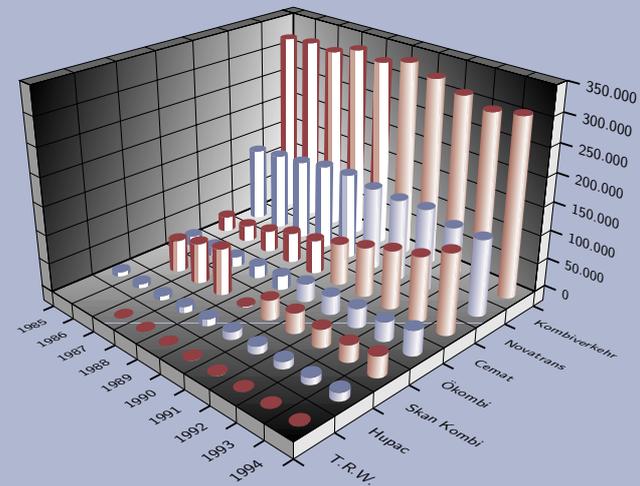
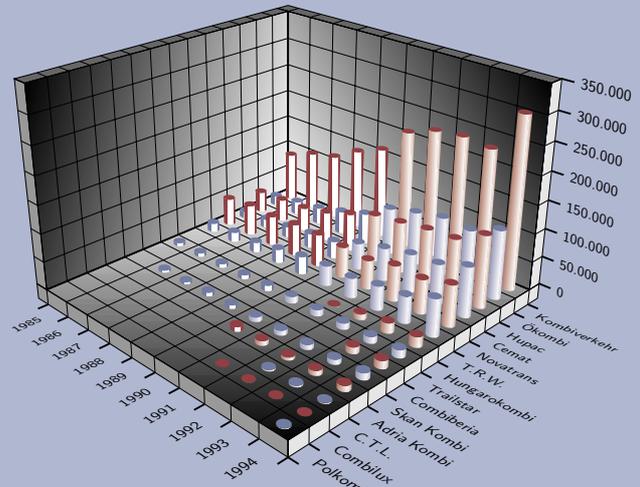
Jahr	Int.	Nat.	Total
1985	5	6	11
1986	6	7	13
1987	7	7	14
1988	8	8	16
1989	9	6	15
1990	12	7	19
1991	12	7	19
1992	13	7	20
1993	15	7	22
1994	17	8	23

Techniken

In absoluten Zahlen steigen die Sendungen per Wechselbehälter (und Container) sowie per Rollende Landstraße von 1993 bis 1994 um ungefähr 20%. Diese beiden Techniken gewinnen mit jeweils 69% und 17% an Bedeutung in der Gesamtanzahl Sendungen, da zur gleichen Zeit die Anzahl der umgeschlagenen Sattelaufleger in einem bescheideneren Verhältnis gestiegen ist (9%), was diese Technik zwei Wichtigkeitspunkte verlieren läßt.

Anteil der Kombitechniken am Gesamtverkehr in %

Jahr	Sattelaufleger	Rollende Landstraße	Wechselbehälter
1985	26%	11%	63%
1986	27%	11%	62%
1987	27%	12%	61%
1988	27%	13%	60%
1989	20%	16%	64%
1990	20%	18%	62%
1991	19%	19%	62%
1992	18%	17%	65%
1993	16%	16%	68%
1994	14%	17%	69%





UIRR
Internationale Vereinigung
der Huckepackgesellschaften

UIRR
Avenue du Port, 100 / bte 3
B - 1210 Bruxelles

Tel: (+ 32) 2 / 425.47.93
Fax: (+ 32) 2 / 425.38.27



SLOWENIEN

ADRIA KOMBI
Tivolska 50
SLO - 61000 Ljubljana

Tel: (+ 386) 61 / 131.01.57
Fax: (+ 386) 61 / 131.01.54
Tlx: 31418



ITALIEN

CEMAT
Via Valtellina 5-7
I - 20159 Milano

Tel: (+ 39) 2 / 66.89.51
Fax: (+ 39) 2 / 668.00.755
Tlx: 33.00.40



SPANIEN

COMBIBERIA
c/ Rafael Herrera, 11; 3º, Pta 308
E - 28036 Madrid

Tel: (+34) 1 / 314.98.99
Fax: (+34) 1 / 314.93.47



LUXEMBURG

COMBILUX
L - 2981 Luxembourg

Tel: (+ 352) 42.39.39.252
Fax: (+ 352) 42.59.94



GROSSBRITANIEN

C.T.L.
179/180 Piccadilly
UK - London W1V 9DB

Tel: (+ 44) 171 / 355.46.56
Fax: (+ 44) 171 / 629.57.14
Tlx: 88.38.36



UNGARN

HUNGAROKOMBI
Szilagy Dezso tér 1
H - 1011 Budapest

Tel: (+36) 1 / 266.08.48
Fax: (+36) 1 / 266.08.49
Tlx: 22.42.49



SCHWEIZ

HUPAC
Viale R. Manzoni 6
CH - 6830 Chiasso

Tel: (+ 41) 91 / 695.28.11
Fax: (+ 41) 91 / 683.26.61
Tlx: 84.20.42



DEUTSCHLAND

KOMBIVERKEHR
Postfach 93 01 05
D - 60456 Frankfurt/Main

Tel: (+ 49) 69 / 79.50.50
Fax: (+ 49) 69 / 70.87.58
Tlx: 41.63.99



FRANKREICH

NOVATRANS
21, Rue du Rocher
F - 75365 Paris Cédex 08

Tel: (+ 33) 1 / 43.87.41.79
Fax: (+ 33) 1 / 45.22.45 25
Tlx: 28.56.25



ÖSTERREICH

ÖKOMBI
Taborstraße 95
A - 1200 Wien

Tel: (+ 43) 1 / 330.75.21
Fax: (+ 43) 1 / 330.75.21 - 80-83
Tlx: 133.295



POLEN

POLKOMBI
ul. Targowa 74
PL - 03-734 Warszawa

Tel: (+ 48) 2 / 619.13.69
Fax: (+ 48) 2 / 619.32.18
Tlx: 81.24.89



PORTUGAL

PORTIF
Avenue Sidonio Pais, 4-4º - P.3
P - 1000 Lisbonne

Tel: (+ 351) 1 / 52.35.77
Fax: (+ 351) 1 / 315.36.13



SKANDINAVIEN

SKAN KOMBI
Thorsvej 8
DK - 6330 Padborg

Tel: (+ 45) 74.67.41.81
Fax: (+ 45) 74.67.08.98
Tlx: 526.70



NIEDERLANDE

TRAILSTAR
Albert Plesmanweg, 151
NL - 3088 GC Rotterdam

Tel: (+ 31) 10 / 495.25.22
Fax: (+ 31) 10 / 428.05.98



BELGIEN

T.R.W.
Avenue du Port, 100 / bte 1
B - 1210 Bruxelles

Tel: (+ 32) 2 / 421.12.10
Fax: (+ 32) 2 / 425.59.59

THE EASY WAY