

# Bahn & Kombiverkehr Special



Foto: Hof

- 9 Nach der EU-Osterweiterung:  
Neuorientierung im Kombiverkehr
- 11 Bahn- und Kombi-News
- 13 Intercontainer: Es geht wieder aufwärts
- 15 Kombiverkehr in Frankreich:  
Novatrans nimmt einen neuen Anlauf
- 17 Crokombi: Wachstum und neue Projekte
- 19 «Evolution»-Loks von General Electric:  
1000. Lok an BNSF
- 21 Adria Kombi:  
Für ganz Südosteuropa im Einsatz

Nach der EU-Osterweiterung

## Neuorientierung im Kombiverkehr

Die Osterweiterung der EU hat durch den Wegfall aller Restriktionen sehr schnell zu einem enormen Boom im Strassengüterverkehr und damit zu Problemen für den Kombiverkehr geführt. Dagegen kämpfen die Operateure heute mit neuen Partnerschaften und Projekten in Richtung Ost- und Südosteuropa an.

Die Osterweiterung um zehn neue Mitgliedstaaten im Mai 2004 war eines der wichtigsten Ereignisse in der EU-Geschichte und bedeutet ein wirtschaftliches und politisches «Wiederzusammenwachsen». So sehr dieses im Prinzip von allen Seiten begrüsst wird, hat diese Entwicklung dem Kombinierten Verkehr (KV) doch einen grossen Rückschlag gebracht. Die internationalen Verkehre der zentral- und osteuropäischen Operateure der

UIRR (Union Internationale Rail-Route) haben sich seither fast halbiert, vor allem jene auf den Rollenden Landstrassen (RoLa), die vor der EU-Öffnung 85% der Verkehre der Operateure Zentral- und Osteuropas ausgemacht hatten.

### Hindernisse sind weggefallen

Basis für eine florierende RoLa war ein Mangel an Lkw-Genehmigungen, vor allem in Österreich und einigen Nachbarländern. Nicht-EU-Lkw mussten Umwege in Kauf nehmen oder die Bahn nehmen. Mit dem Beitritt der zehn neuen Staaten fielen die meisten Restriktionen für den internationalen Lkw-Verkehr weg, der praktisch sofort liberalisiert wurde. Während sich der Ost-Lkw nun in der gesamten EU frei bewegen kann, kann ein Ost-Lokomotivführer mit seiner Lokomotive dies noch nicht.

Diese Ungleichheit hat die Bedingungen für den KV dramatisch verschlechtert.

Aufgrund der grossen Lohnunterschiede zwischen Ost und West wird sich dies auch nicht so schnell ändern. Die Einführung oder Erhöhung von Mauten (Österreich und Deutschland) ändern daran nur wenig. Die UIRR-Gesellschaften reagieren auf diese Situation mit zwei Massnahmen. Sie verlegen die RoLa an die EU-Aussengrenzen und bauen den Unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) aus.

In Österreich und Ungarn hat sich die KV-Welt neu geordnet. Ökombi und Hungarokombi konzentrieren sich neu ausschliesslich auf die RoLa, die weitgehend an die neuen Ostgrenzen der EU verlagert wurden, wo hauptsächlich Lkw von Drittstaaten befördert werden. Darüber hinaus versucht man, Spezialmärkte zu entwickeln oder RoLa dort anzubieten, wo Regierungen bereit sind, die

*Fortsetzung S. 11*

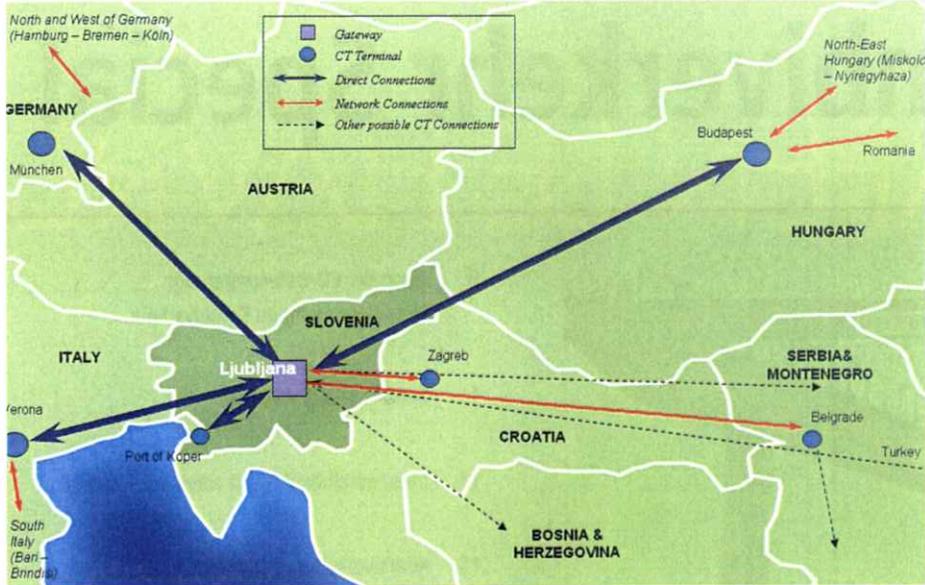


Foto: UIRR

Das «Singer»-Projekt macht den Terminal von Ljubljana zu einem Hub für Südosteuropa.

Betriebskosten zu subventionieren, um Verkehrsverlagerungen zu erreichen.

Der UKV wird nun von spezialisierten Operateuren organisiert, in Österreich von ICA und in Ungarn von Hungaria Intermodal, die Anfang 2006 gegründet wurde und als Partner von Kombiverkehr, Cemate und ICA agiert.

Adria Kombi (Slowenien) hat zusammen mit der UIRR, Cemate, Kombiverkehr und Hungaria Intermodal das «Singer»-Projekt (Slovenian Intermodal Gateway to European Rail) beim EU-Pro-

gramm Marco-Polo eingereicht (vgl. Seite 21). Kernstück ist die Verlagerung von Lkw-Verkehren auf die Schiene, mit der slowenischen Hauptstadt Ljubljana als Gateway. Von hier aus werden Ganzzüge nach München, Verona und Budapest aufgebaut, die wiederum als Drehscheiben für die Weiterleitung in nationale Netze fungieren.

Auf diese Weise ist es möglich, ein Netz leistungsfähiger Ganzzüge mit wettbewerbsfähigen, kurzen Laufzeiten aufzubauen und attraktivere Preise von den

Bahnen zu erhalten, da sich deren Leistung auf die Traction kompletter Züge beschränkt. Arbeitsintensive Rangierarbeiten von Einzelwaggons oder Zugteilen fallen weg, und es lässt sich durch direkte Verbindungen eine hohe Qualität erzielen: Die Pünktlichkeit steigt und im Falle von Unregelmässigkeiten können die Kunden zumindest schnell informiert werden.

### «Singer» interessiert auch die Nachbarn

Vor wenigen Tagen wurde das Singer-Projekt in Ljubljana vorgestellt. Es stiess auch bei den Nachbarbahnen und Operateuren von Kroatien, Serbien und der Slowakei auf Interesse. Diese wollen auf Basis des Konzeptes weitere Antennen entwickeln. Insgesamt hoffen die Projektpartner, innerhalb von zwei Jahren 330 Mio. tkm (Tonnenkilometer) von der Strasse auf die Schiene zu verlagern und damit zu demonstrieren, dass selbst unter den aktuellen, schweren Bedingungen mit einer guten Organisation im KV wieder zweistellige Wachstumsraten möglich sind.

Adria Kombi wurde 1989 unter dem Namen Yukombi gegründet und trat 1990 als erste osteuropäische Gesellschaft der UIRR bei (siehe auch Seite 21 dieser Ausgabe).

Martin Burkhardt/hof

www.adriakombi.si, www.uirr.com