



UIRR JAHRESBERICHT

Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße

2008



IMPRESSUM

Verantwortlicher Herausgeber:

UIRR s.c.r.l., Brüssel
c/o Grégory Gosp

Fotos:

UIRR s.c.r.l. und
Mitgliedsgesellschaften

Grafische Gestaltung:

Tostaky s.a., Brüssel

In Belgien auf chlorfrei
gebleichtem Papier gedruckt.

VORWORT

Eugenio Muzio - Vorsitzender des Rates UIRR



Die Satzung der UIRR legt fest, dass der Vorstandsvorsitzende nach zwei Amtsperioden von jeweils drei Jahren nicht wiedergewählt werden darf. Dies wird im Juni 2009 auch für mich gelten und gibt mir die Gelegenheit, die Ereignisse, die die Arbeit der UIRR im Verlauf der letzten sechs Jahre geprägt haben, zusammenzufassen.

Zwischen 2003 und 2008 stieg der Verkehr, der Mitgliedsgesellschaften stark an (+32 %). Ganz besonders galt dies für den internationalen Verkehr (+42,3 %). Diese Zahlen verdeutlichen das Potential des Kombinierten Verkehrs (KV) und das wachsende Interesse des Marktes für dieses umweltfreundliche System, welches den Straßenverkehr entlastet, eine hohe Sicherheit bietet und dennoch ebenso flexibel und zuverlässig ist.

In diesem Zusammenhang sind die Bemühungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die Leistungsqualität zu verbessern, positiv hervorzuheben: der Anteil der internationalen Züge, die ihr Ziel pünktlich erreichen, ist auf 65 % gestiegen. Unsere Vorgabe von mindestens 85 % ist noch unerreicht.

Der beobachtete Zeitraum zeichnete sich auch durch wichtige Veränderungen bei der Kapitalbeteiligung einiger unserer Mitgliedsgesellschaften aus. In mehreren Fällen gelang es den EVU der ersten Stunde ihre Beteiligung soweit zu erhöhen, dass sie heute über eine Mehrheit verfügen. Diese Entwicklung bestätigt die große Bedeutung, die der Eisenbahnsektor dem KV beimisst und verändert grundlegend die Rolle der Betreiber, die für ihn zu strategischen Instanzen werden, die nicht mehr alle über ihre bisherige vollständige Unabhängigkeit verfügen.

Der Zeitraum 2003 bis 2008 war für die UIRR ebenso geprägt von umfangreichen Studien und Forschungsarbeiten, die von der EU finanziert wurden. Dabei konnten wir durch die enge Zusammenarbeit unseres Büros und unserer Mitgliedsgesellschaften bessere Ergebnisse erzielen.

Unsere Mitgliedsgesellschaften haben auch intensiv in leistungsfähigere Systeme und Ausrüstungen investiert, so z. B. in moderne Waggons, die den Ansprüchen der Straßentransporteure, der Spediteure und der Logistikunternehmen gerecht werden und die Vorgänge sowie die Auslastungen im Verkehr optimieren. Ihre Zahl hat die beeindruckende Grenze von 14.000 Einheiten überschritten.

Zu unterstreichen sind außerdem die sehr konstruktiven und auch privilegierten Beziehungen, die die UIRR über die Jahre mit den Gemeinschaftsbehörden bilden konnte. Die Treffen unseres Brüsseler Büros mit verschiedenen Kommissaren und ihrem Kabinett sowie in regelmäßigeren Abständen mit Vertretern der DG TREN förderten das gegenseitige Verständnis, was auch für unsere Beziehungen mit dem Europäischen Parlament gilt. Wir dürfen uns freuen, dass wir für diese Behörden nunmehr eine unumgängliche Referenz im Bereich KV geworden sind: So durfte die UIRR bei der Bildung der ERA den Vizepräsidenten stellen und kann so im Verwaltungsrat die Schienen-güterverkehrskunden vertreten.

Ich würde gern mit einem Gedanken an die Zukunft schließen. Die schwere Krise, in der sich die Welt seit Ende 2008 befindet, hat natürlich den KV nicht verschont. In Anlehnung an den folgenden Artikel möchte ich unterstreichen, dass ein Engagement der Gemeinschaftsbehörden und der nationalen Behörden beispielsweise in Form von befristeten Sonderbeihilfen unabdingbar für die größtmögliche Erhaltung des Bahnnetzes des KV in Europa ist und auch benötigt wird, damit der KV nach dem Ende der Krise, deren Dauer wir als relativ kurz erhoffen, bei Eintreten eines Aufschwungs sofort als strategisches Instrument für eine nachhaltige Mobilität genutzt werden kann.

Eugenio Muzio

KOMBINIERTER VERKEHR IN GEFAHR

Rudy Colle - Generaldirektor UIRR



Es war zu erwarten, dass die globale Finanzkrise auch den Transportsektor treffen würde, der in seiner für die Wirtschaft tragenden Rolle direkt vom Güterkonsum und folglich von der Produktion und der Verteilung der Güter abhängig ist.



Über den Zeitraum der letzten sechs Monate voller Unruhe lässt sich Ende April feststellen, dass auf einer Mehrheit von nationalen und internationalen Strecken der Verkehr im Vergleich zu Normalzeiten um bis zu einem Viertel abgenommen hat.

Ein ähnlicher Rückgang ist auch in zahlreichen Produktionssektoren, unter ihnen die Bereiche, die Verkehrsdienstleistungen in großem Maße in Anspruch nehmen, wie z. B. die Stahl-, die Chemie und die Automobilindustrie, zu beobachten und trifft den Kombinierten Verkehr besonders hart.

Im Laufe der Jahre hat die intermodale Konkurrenz die Operateure in der Tat dazu veranlasst, ihre ursprünglichen Angebote zu überdenken. Diese basierten auf dem Verkehr mit Ganzzügen, die teilweise an Knotenpunkten umgestellt werden, was eine umfassende Kontrolle der Weiterleitung sowie Ersparnisse durch Mengenvorteile ermöglicht.

Ein Verkehrsrückgang, wie wir ihn jetzt erleben, schwächt dieses System: bereits ein paar Ladeeinheiten weniger pro Zug können ihn zu einem Verlustgeschäft werden lassen und somit seine Streichung herbeiführen. Dies wiederum hat negative Auswirkungen auf die anderen, eng miteinander verzahnten Dienstleistungen.

Die verschiedenen Risiken, die nicht nur theoretisch bestehen, müssen so klein wie möglich gehalten werden. Bei gleichzeitigem Warten auf den Aufschwung muss erreicht werden, die Betriebskosten zu reduzieren, was den Operateuren allein nicht gelingen wird.

Eine Krise kann auch positive Auswirkungen haben, denn sie ermöglicht es, seine Partner zu erkennen.

So sind die Haltungen unterschiedlich:

- Einige Eisenbahnen haben ihre Preise gesenkt, während andere diese erhöht haben.
- Die Infrastrukturbetreiber scheinen vorerst weniger geneigt zu reagieren, obwohl sie ein Interesse haben müssten, den Kunden zu helfen, um ein Maximum an Verkehr zu behalten.
- Auf Seiten der Behörden gab es Sympathiebekundungen, aber bisher wenig konkrete Hilfen.

Das Fehlen von unmittelbarer finanzieller Unterstützung, die unserem Bereich dabei helfen würde, die schätzungsweise 12 bis 18 Monate andauernde Krise zu überstehen, gefährdet stark das sorgfältig ausgearbeitete Konzept des KV. Gleichzeitig droht dadurch das Scheitern eines Transportsystems, welches doch durch seine beachtliche Senkung der Belästigungen durch den Straßenverkehr einen Eckpfeiler der gemeinschaftlichen Politik darstellt.

Es ist unverständlich, dass die Kommission auf höchster Ebene den Beauftragten für den Transportsektor kein Gehör zu schenken scheint, obwohl Hilfsmöglichkeiten existieren bzw. gefunden werden können, wie dies bereits in anderen Sektoren erkannt wurde.

Wir treten also nicht nur für die Zukunft unserer Mitglieder ein, sondern auch für den Schutz eines Konzepts, das hart erarbeitet wurde und nur schwer wiedereinzuführen wäre, sollte es im Zuge der aktuellen unruhigen Lage verworfen werden.



EFFIZIENZ DURCH STANDARDISIERUNG



Martin Burkhardt - Generaldirektor UIRR

Die Einführung von Containern und deren Standardisierung in ISO¹-Normen haben einen Rationalisierungsschub ermöglicht, der Grundlage für die enorme Ausweitung des Welthandels wurde.



Für kontinentale Verkehre haben sich in Europa CEN²-genormte Wechselbehälter durchgesetzt, die den erlaubten Maßen für Straßenfahrzeuge besser angepasst sind sowie leichter und flexibler in der Beladung. Gemeinsame Merkmale sorgen dafür, dass viele Kräne und Wagons für alle Ladeeinheiten geeignet sind. Durch Konstruktionsnormen und Typenprüfungen können sich die verschiedenen Akteure in der Transportkette auf deren Betriebssicherheit verlassen.

Im Zuge der Liberalisierung des Schienenverkehrs werden technische Merkblätter, die bisher nur für UIC-Mitglieder gelten, in europäische Normen überführt, die für alle Verkehrsträger Bedeutung haben - und bei der Gelegenheit modernisiert.

So wird auch die Kodifizierung von Ladeeinheiten neu geordnet, die aus drei Schritten besteht:

1. Prüfung ob der Behälter den Sicherheitsanforderungen entspricht (z.B. gebaut und geprüft nach EN12642 und EN283)
2. Zuteilung eines Profilkodes. Dieser zeigt an, auf welchen Schienenstrecken der Behälter fahren darf.
3. Eigentümermarkierung (EN13044)

In Zukunft wird jede Ladeeinheit gleich mit Zulassungszertifikat und Profilkode vom Hersteller ausgeliefert. Die Identifizierung von Wechselbehältern und Sattelaufliegern soll zukünftig wie bei Seecontainern erfolgen. Für diese gibt es den weltweiten,

vom „Bureau International des Containers“ in Paris vergeben, BIC-Code. Er besteht aus drei Buchstaben, die den Eigentümer identifizieren, plus ein „U“, ergänzt um 6 Ziffern, mit denen der Eigentümer seine Container selbständig durchnummeriert sowie eine Prüfziffer.

Die Kapazität des BIC-Codes würde gesprengt werden, wenn in Zukunft alle europäischen Transporteure, die Ladeeinheiten besitzen, einen solchen Code erwerben wollten. Darüber hinaus sind dessen Gebühren für kleine Unternehmen zu hoch.

Für alle Unternehmen, die nur Europaverkehre durchführen, wird die UIRR einen kompatiblen EUROCODE (mit A, B, D, E oder K an der vierten Stelle) vergeben.

Von den Vorteilen profitieren alle an der Transportkette beteiligten Akteure:

- Alle Ladeeinheiten, auch wenn sie vom Transportunternehmen zunächst nur für Verwendung im Straßenverkehr beschafft werden, sind „kombifähig“;
- Logistikunternehmen können ihre Ladeeinheiten nach eigenen Kriterien durchnummerieren (die 6 Ziffern);
- Keine neue Kodifizierung beim Verkauf/Kauf gebrauchter Ladeeinheiten;
- Kompatible Eigentümercodes BIC-/EUROCODE erleichtern die Datenverarbeitung;
- Einsparung an Arbeitszeit: EDV-gerechter Code verringert Eingabefehler, da 95% möglicher Tippfehler durch die Prüfziffer erkannt werden;
- Eignung für OCR³;
- Kompatibilität mit der „Informatisierung des Schienenverkehrs“ TAF-TSI;
- Erfüllt erhöhte Anforderungen für Sicherheit und Gefahrenabwehr.



¹ ISO International Organization for Standardization

² CEN Comité Européen de Normalisation – Europäisches Komitee für Normung

³ OCR Optical Character Recognition – Automatische Schrifterkennung

HERAUSFORDERUNG FÜR DEN KOMBINIERTEN VERKEHR



Bernhard Kunz, Generaldirektor Hupac

Nach einer fünfjährigen Phase lebhaften Wachstums mit zweistelligen Steigerungen verzeichnete Hupac im Geschäftsjahr 2008 erstmals einen Wachstumsstillstand.



Insgesamt beförderte das Unternehmen 702.308 Strassen-sendungen, was einem Zuwachs von 1,8% gegenüber 2007 entspricht. Grund für dieses nur sehr kleine Wachstum ist die Wirtschaftsrezession und die direkt damit einhergehende Abnahme der Güterströme. Während im ersten Quartal noch zweistellige Zuwachsraten erzielt wurden, verflachte sich das Wachstum im Laufe des Jahres. Im letzten Quartal sank das Verkehrsvolumen rapide und lag schliesslich rund 16% unter den Vorjahreswerten.

Angesichts des Konjunkturabschwungs ergriff Hupac rasch Massnahmen, um die Kapazitäten an die drastisch gesunkene Nachfrage anzupassen. Das Verkehrsangebot war für beträchtlich höhere Volumen ausgelegt worden und musste in mehreren Etappen zurückgefahren werden, um wirtschaftlich tragbare Zugauslastungen zu erreichen. Durch Neustrukturierungen und Gateway-Lösungen konnte das Netzwerk in allen wichtigen Märkten aufrechterhalten werden.

Trotz Krise haben wir 2008 weiterhin in den Ausbau des Verkehrssystems investiert. Die eigene Wagenflotte wurde vergrößert, das wichtigste Terminal Busto Arsizio-Gallarate modernisiert und der Ausbau neuer Terminalkapazitäten in Angriff genommen. Im September begannen die Bauarbeiten für die Errichtung des HTA Hupac Terminal Antwerp. Im Oktober beteiligte sich Hupac an der Gründung der Joint Venture Combinant, deren Zweck der Bau eines weiteren Terminals im Hafengebiet von Antwerpen ist.

Damit hat Hupac wichtige Weichen für ihre Zukunft im rasch wachsenden Benelux-Markt gestellt.

Die Verschärfung der Rezession im Jahr 2009 macht weitere Massnahmen unumgänglich, so etwa die Reduktion des Mietwagenbestands und die Aufschiebung eines Teils der geplanten Investitionen in Rollmaterial und Infrastruktur. In einigen Bereichen wurde auch Kurzarbeit eingeführt.

Das Ende der Wirtschaftskrise erwarten wir nicht vor 2010. Das ganze Jahr 2009 wird für alle Partner der Logistikkette eine grosse Herausforderung bleiben. Der europaweite Einbruch des Güterausstauschs erfordert ein koordiniertes Vorgehen, um das System des kombinierten Verkehrs aufrecht zu erhalten. Wir stellen mit Befriedigung fest, dass sich verschiedene Bahnen angesichts der Rezession partnerschaftlich für den Erhalt des Kombi-Netzwerks einsetzen.

Neben grossen Herausforderungen birgt das laufende Jahr auch neue Chancen. Zu Beginn des Jahres konnten wir eine Verbindung zwischen Taulov und Verona ins Shuttle Net integrieren. Weitere Verbindungen sind in Planung, sowohl auf der Nord-Süd- als auch auf der Ost-West-Achse. Wir werden das laufende Jahr aber auch nutzen, um zentrale Unternehmensprozesse neu zu gestalten und dem Markt noch grösseren Mehrwert zu bieten. Wir sind überzeugt, mit dieser Strategie gestärkt aus der Krise hervorgehen zu können.



DIE ROLLENDE LANDSTRASSE (ROLA) HAT WIEDER ZUKUNFT!



Franz Dirnbauer, Generaldirektor Ökombi

Als im Jahr 2005 das Unternehmen ÖKOMBI vom ÖBB/Rail Cargo Austria übernommen wurde, war das Aufkommen mit 200.000 beförderten LKW an einem Tiefpunkt angelangt. Viele Experten gaben dem Transportsystem RoLa kaum mehr eine Überlebenschance. Trotzdem wurden 2008 330.000 LKW befördert, eine Rekordzahl von + 14% verglichen mit 2007.



Ihr Markt:

steigende Treibstoffpreise und europaweite Veränderungen wie die Einführung von LKW-Mauten und einheitlichen Lenk- und Ruhezeiten sowie der digitale Tacho sind erklärende Faktoren dieses Wiederauflebens. Die Struktur des LKW-Marktes ist ein weiterer, da mehr als 80% aller heute auf den europäischen Straßen fahrenden LKW keine kranbaren Aufbauten haben. Dieser Anteil wird sich auch in Zukunft nur langsam verändern, da mehr als 50% der europäischen Transporteure inhabergeführte Kleinunternehmen sind, welche eine Umstellung auf den unbegleiteten Kombinierten Verkehr scheuen.

Ihre Vorteile:

die Kunden schätzen die RoLa wegen der Kostenersparnis, Planbarkeit, Zuverlässigkeit – Pünktlichkeitsquote: 85% in 2008 – im Rahmen einer optimierten Logistikkette. Unsere RoLa haben wenig leer bleibende Waggons und erlauben dem LKW seinem Bestimmungsort näher zu kommen, während sein Fahrer sich erholt. Dieses System zur raschen Verlagerung des Straßenverkehrs auf die Schiene trägt zum Erreichen der Kyoto-Ziele und zur Einsparung von CO₂-Ausstoß sowie zur Reduktion von weiteren externen Kosten (toxische Abgase, Staus, Unfälle) bei.

Ihre Effizienz:

unsere Niederflurwagen, die sich für den Einsatz auf Entfernungen von 100 bis 700 Kilometern eignen, werden pro Jahr im Durchschnitt 550 mal beladen und legen dabei pro Wagon und Jahr fast 200.000 km zurück. Sie sind scheinbremst

und daher liegt der Lärmpegel eines RoLa-Zuges zwischen dem eines Güter- und eines Personenzuges. Ein RoLa-Zug mit 20 LKW kann in nur 20 Minuten be- oder entladen werden und so in kurzer Zeit eine hohe Verlagerungsleistung erbringen! Die Züge verkehren mit einer Fahrplangeschwindigkeit von 100 Km/h.

Ihre Zugänglichkeit:

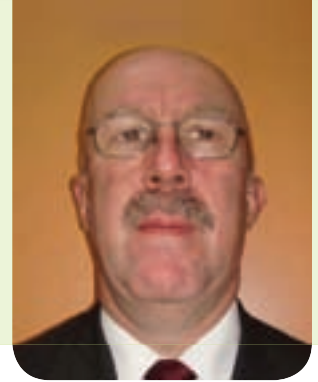
die Reservierung und Buchungsbestätigung können mit nur 3 Mouse-Clicks auf unserer Homepage www.oekombi.at bewerkstelligt werden.

Ihr Potenzial:

die in den letzten Jahrzehnten errichteten Terminals entsprechen nicht mehr den heutigen technischen Möglichkeiten. RoLa-Züge können das Potenzial der neuen Hochleistungslokomotiven nicht voll ausschöpfen. Dies bringt mit sich, dass die RoLa zu Vollkosten mit den variablen Kosten des LKW nicht mithalten kann und daher eine finanzielle Unterstützung benötigt. Die EU, die 2008 zum ersten Mal die RoLa im Rahmen des RoMo-Net Projektes im Marco Polo Programm fördert, sowie Staaten wie Schweiz, Österreich, Ungarn und italienische Provinzen wie Trento und Triest tragen diesem Umstand Rechnung. RoLa-Züge mit bis zu 1.900 Tonnen Gesamtzuggewicht und bis zu 30 Niederflurwagen pro Zug sollten künftig verkehren können. Damit wird der Unterstützungsbedarf reduziert und die Chancengleichheit von RoLa-Zügen um Güterzugtrassen sichergestellt.



2008 ERFOLG MIT EINEM NEUARTIGEN GESCHÄFTSMODELL



Christian Dufour, Vorstandsvorsitzender Naviland Cargo

Nach einem strategisch bedingten Rückgang verzeichnet NAVILAND Cargo 2008 Ergebnisse, die den Erfolg seines Geschäftsmodells im Seehafenhinterlandverkehr im KV bezeugen. Diese positive Entwicklung findet in einem von sehr starker intermodaler Konkurrenz und sozialen Konflikten im Zusammenhang mit der Hafenreform geprägten Umfeld statt.



Die 2007 herbeigeführte industrielle Integration der Produktion im Eisenbahnbereich (durchgehende Traktion und Bedienung der Fläche im Vor- und Nachlauf) hat zu einer Reduzierung der Kosten beim aufwändigsten Bereich des Unternehmens geführt und ebnet den Weg, durch große Anpassungsfähigkeit bestmöglich auf die Anforderungen des Marktes reagieren zu können:

- In der Qualität wurde eine Vorreiterstellung auf dem Markt erreicht (96 % der von NAVILAND Cargo betriebenen Züge haben eine Verspätung von weniger als einer Stunde),
- Es konnte eine hohe Auslastung, auf einigen Strecken fast Vollauslastung erzielt werden.
- Mehr Züge verkehren (Aufnahme neuer Verbindungen, so zum Beispiel fünf Züge pro Woche zwischen Paris und Marseille),
- Man kann auf neue Marktanforderungen reagieren, z. B. Neuausrichtung der Betriebsmittel auf Antwerpen aufgrund der Lähmung französischer Häfen durch Streiks.
- Der internationale Marktanteil stieg zwischen 2007 und 2008 um 62 %.

Dank unserer Bemühungen wurden 2008 ein ausgeglichenes Betriebsergebnis sowie ein Umsatz von 95,8 Millionen € erzielt, was einem Anstieg von 22 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Die Auftragsvolumina stiegen um 17 % auf über 310.000 TEU.

2009 wird sich als entscheidendes Jahr erweisen: aufbauend auf dem Erfolg von 2008 muss eine Ausweitung auf Gebiete erfolgen, in denen bisher noch kein KV stattfand.

Der weltweite wirtschaftliche Abschwung seit Oktober 2008 lastet schwer auf dem Geschäft, und die Konkurrenz durch den

Straßenverkehr ist äußerst hart. Trotzdem hat NAVILAND Cargo gute Chancen:

- Die Qualität der Unternehmensleistungen ist mittlerweile anerkannt.
- Der Markt kann auf das Unternehmen bauen, da es vollkommene Neutralität und Verlässlichkeit bietet.
- Es verfügt über die komplette Kontrolle des Schienenbetriebs und hat direkten Einfluss auf seine Reaktionsfähigkeit und seine Wirtschaftlichkeit.
- Es ist in der Lage, sein Leistungsspektrum zu vervollständigen, um noch besser auf Kundenwünsche einzugehen. So wird NAVILAND Cargo in 2009 über das dichteste Netz Frankreichs an Terminals mit temporären Zolllagern verfügen.



- Ständig ansteigende Zahl von Linien die dem Eisenbahn/Seemanifest unterliegen und den Kunden beim Im- und Export zur Verfügung stehen.
- Das Unternehmen kann dedizierte Züge für den Einsatz in bestimmten Zeitfenstern bereitstellen und so sein Angebot an kombinierten Produkten erweitern.

Das Know-how von NAVILAND Cargo reicht nun auch über Europas Grenzen hinaus. Ab Mitte 2009 wird das Unternehmen den Umschlag auf dem Eisenbahnterminal TANGER MED durchführen.

Innovation und ein hohes Qualitätsniveau werden NAVILAND Cargo dazu verhelfen, die derzeit schwere und tiefe Wirtschaftskrise zu meistern.

VON DER REGLEMENTIERTEN ZUR LIBERALEN VERKEHRSPOLITIK

Vladimir Fišer, Generaldirektor Bohemiakombi



Die Güterverlagerung von der Straße auf die Schiene - das Ziel der Gründung von Bohemiakombi – beruht auf einem beiderseitig vorteilhaften Kooperationsprinzip zwischen Spediteuren und Eisenbahnunternehmen (EVU).



Transportiert werden kranbare Sattelaufleger (auch Megatrailer), Wechselbehälter, Tank- und ISO-Container.

Die 1992 gegründete Kombiverkehr-CS wurde 1995 unter dem Namen BOHEMIAKOMBI spol.s r.o. umstrukturiert, von der die ČD Cargo und ČESMAD Bohemia je 30 Prozent der Anteile besitzen. Hierbei wird deutlich, wie eng das nationale EVU mit den tschechischen Straßenunternehmern kooperiert. Die bedeutendsten Operateure aus den Nachbarländern – Kombiverkehr (DE) und ICA (AT) – sind nicht nur Gesellschafter mit je 20 Prozent, sondern auch die größten ausländischen Geschäftspartner auf den Achsen nach West- und Südeuropa.

Das anfängliche Einzelwagenangebot hatte sich zu Ganzzügen im begleiteten KV entwickelt, zwischen České Budějovice und Villach von 1993 bis 1999 und zwischen Lovosice und Dresden von 1994 bis 2004. Infolge der Liberalisierung der Straße im Rahmen der EU-Osterweiterung 2004 nahm das Interesse der Straßenunternehmer an dieser zweiten leistungsfähigen, im staatlichen Auftrag betriebenen Rollenden Landstraße erheblich ab. Auf einmal verlor Bohemiakombi 96% ihrer Sendungen und musste ihre Aktivitäten neu konzipieren. Es wurde schnell klar, dass nur der unbegleitete KV Aussicht auf Erfolg hatte. 2005 entwickelte Bohemiakombi gemeinsam mit Kombiverkehr ein neues Ganzzugprodukt namens „Bohemia-Express“, als zukunftsorientiertes Angebot für den liberalisierten Markt.

Die Entwicklung der Bohemiakombi ist ein Beispiel der Entwicklung des KV-Marktes, vom Einzelwagen hin zum Ganzzug sowie von der begleiteten zur unbegleiteten Transportvariante und zwar parallel mit dem Übergang von einer reglementierten zu einer liberalen Verkehrspolitik. Solche Umstrukturierungen waren für alle Beteiligten nicht einfach, sie verlangten Verständnis seitens der EVU für den kontinentalen Verkehr und bedeuteten für Kunden Investitionen in kranbares Equipment.

Neben den bilateralen Direktzügen gewährleistet Bohemiakombi auch die Verknüpfung des bestehenden europäischen Ganzzugnetzes der Operateure mit dem tschechischen Netz. Das Angebot „Bohemia-Express“ beinhaltet heute Direktzüge zwischen Lovosice und Duisburg, Hamburg-Billwerder sowie Triest.

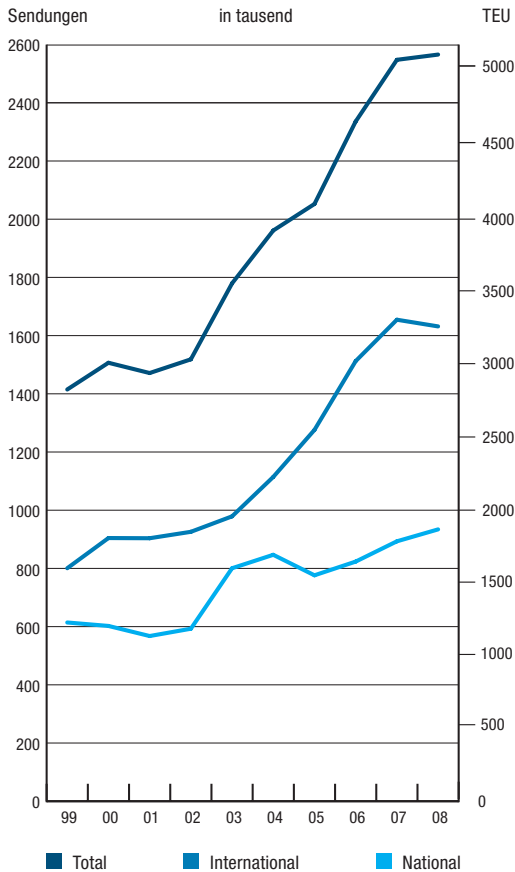


In Richtung Osten werden die Sendungen aus Lovosice über die Schiene von/nach den Terminals in Mähren, Polen, Österreich, Ungarn und in die Slowakei weiter befördert. Auf Wunsch wird auch die Straßenzustellung bis zum Endkunden vermittelt.

Langfristige Strategie von Bohemiakombi ist die eines neutralen Operateurs, der sich auf den kontinentalen KV im tschechischen und slowakischen Markt konzentriert. Seit 1996 ist Bohemiakombi das einzige tschechische Mitglied der UIRR. Sinn und Zweck dieser Mitgliedschaft ist die stabile Zusammenarbeit mit vertrauenswürdigen Partnern in Europa im Sinne der Spediteure und Transportunternehmer.

DAS JAHR 2008 IM ÜBERBLICK - STATISTIK

UNBEGLEITETER KV 1999-2008



Unbegleiteter Verkehr (Sendungen)

Jahr	International	National	Total
1999	800.624	614.183	1.414.807
2000	904.339	602.314	1.506.653
2001	903.708	567.642	1.471.350
2002	925.742	592.731	1.518.473
2003	978.915	800.612	1.779.527
2004	1.114.364	846.775	1.961.139
2005	1.275.927	776.318	2.052.245
2006	1.512.370	823.406	2.335.776
2007	1.654.553	893.106	2.547.659
2008	1.631.593	934.087	2.565.680

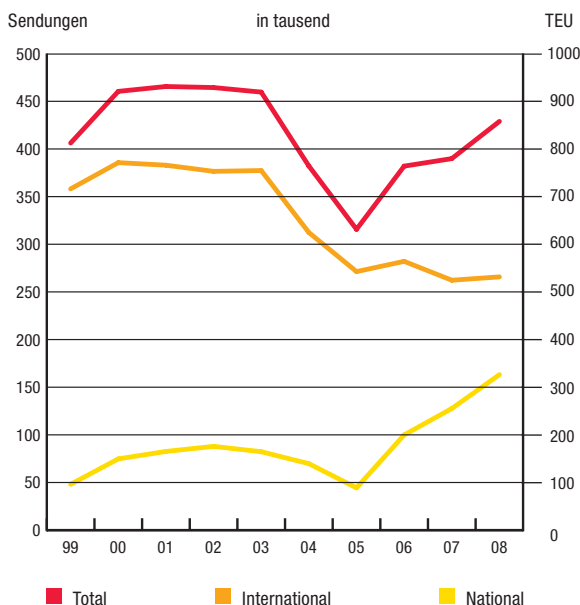
Die Beförderung von Wechselbehältern, Containern und Sattelanhängern hat 2008 zwei sehr unterschiedliche Entwicklungen durchlaufen: Auf eine außerordentliche Steigerung des Sendungsvolumens im ersten Halbjahr 2008 folgte ein starker Rückgang, dessen Ursachen in den Auswirkungen der Wirtschaftskrise im zweiten Halbjahr zu suchen sind.

Insgesamt verzeichnete der unbegleitete Verkehr dennoch ein Wachstum von fast 1%, d. h. plus 18.000 Sendungen verglichen mit 2007.

Für den internationalen unbegleiteten Verkehr – seit mehr als 30 Jahren die zugkräftigste Komponente des KV Schiene-Straße – war 2008 von Schwierigkeiten und Spannungen geprägt. Folge war ein geringfügiger Rückgang des Verkehrs um 1%, d. h. 23.000 Sendungen. Der transalpine Verkehr, der mehr als Dreiviertel des Gesamtvolumens bestreitet, hat unter dem rückläufigen Wirtschaftsverkehr in Europa besonders stark gelitten: -14% auf der Verbindung Belgien - Italien (30.000 Sendungen weniger als 2007), -13% auf der Verbindung Frankreich - Italien (oder 8.000 Sendungen weniger) und -2% auf der Verbindung Italien - Österreich/Dänemark/Niederlande/Schweden (d. h. insgesamt 4.000 Einheiten weniger). Dagegen konnte die Schlüsselstrecke Deutschland – Italien, auf der alleine knapp 500.000 Sendungen befördert werden, ein leichtes Wachstum (1%) verbuchen. Der Verkehr von und nach der iberischen Halbinsel stieß wiederholt auf Probleme im französischen Netz: -13% auf der Verbindung Belgien-Spanien (d. h. 3.000 Sendungen weniger als im Vorjahr) und -7% bei Deutschland-Spanien (d. h. ebenfalls 3.000 Sendungen weniger als 2007). Dennoch konnten 2008 bemerkenswerte Steigerungen verzeichnet werden, in erster Linie bei der Beförderung von Seecontainern ins Hinterland, z. B. zwischen Belgien und Frankreich (+38%, +16.000 Sendungen, zwischen Deutschland/Österreich und den Niederlanden (+6% bzw. +48%) und zwischen Deutschland und der Tschechischen Republik (+17%).

Der nationale unbegleitete KV konnte dagegen um 5%, d. h. um weitere 41.000 Sendungen gesteigert werden. Der Einsatz von schnellen und regelmäßig verkehrenden Zubringerzügen zwischen den Häfen und dem Hinterland hat zu einem deutlichen Anstieg des Volumens in Frankreich und Slowenien geführt (in Slowenien durch den Einsatz eines dritten Zugpaars zwischen dem Hafen Koper und dem Gatewayterminal von Ljubljana im Rahmen des Marco Polo-Projekts SEEIS). Ferner hat die Zunahme der kontinentalen KV-Serviceleistungen, die wichtige Wirtschaftsgebiete in Deutschland und der Schweiz miteinander verbindet, zu diesem positiven Ergebnis beigetragen. Es ist festzuhalten, dass die Umstrukturierung des italienischen KV-Sektors zu einer Verunsicherung der KV-Kunden und demzufolge zu einer ganzjährig erheblichen Beeinträchtigung des Kombinierten Verkehrs geführt hat.

BEGLEITETER KV 1999-2008



Begleiteter Verkehr (Sendungen)

Jahr	International	National	Total
1999	358.111	48.099	406.210
2000	385.643	74.777	460.420
2001	382.964	82.589	465.553
2002	376.512	87.922	464.434
2003	377.348	82.308	459.656
2004	312.329	69.786	382.115
2005	271.311	44.369	315.680
2006	282.064	99.911	381.975
2007	262.255	127.628	389.883
2008	265.765	163.180	428.945

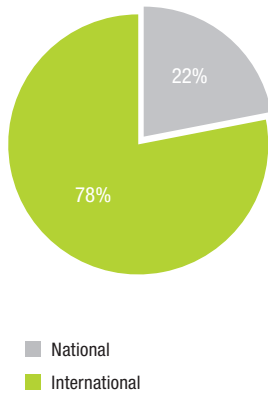
Dank einer starken und berechtigten Unterstützung von Seiten der Politik konnte der begleitete KV 2008 mit einem sehr zufriedenstellenden Ergebnis abschließen, d. h. mit einem Wachstum von 10% bzw. einem Zuwachs von 39.000 Sendungen gegenüber dem Vorjahr.

Das Verkehrsvolumen der UIRR-Gesellschaften, die Strecken im internationalen begleiteten KV anbieten, hat um 1% bzw. um 3.000 Sendungen zugenommen, ein Wachstum, das vor allem auf die neuen, umfangreichen Aktivitäten zwischen Österreich und Ungarn (Marco Polo-Projekt RoMo-Net) und auf den Ausbau der bestehenden, leistungsfähigen Verbindungen zwischen Deutschland und Italien zurückzuführen ist. Durch die progressive Umbildung des slowenischen KV-Marktes zu unbegleiteten KV-Serviceleistungen ist der begleitete KV weiterhin rückläufig (-6% zwischen Slowenien und Österreich, d. h. 6.000 Sendungen weniger als im Vorjahr).

Für den nationalen begleiteten KV hingegen ist das Jahr mit einem Wachstum von 28%, d. h. 36.000 zusätzlichen Sendungen, außerordentlich positiv verlaufen - dank der erneuten hohen Steigerung in Österreich, ein Land, dessen Regierung die Entwicklung dieser kombinierten Lösung stets vehement unterstützt hat.

DAS JAHR 2008 IM ÜBERBLICK - STATISTIK

GESAMTVERKEHR (IN TKM)



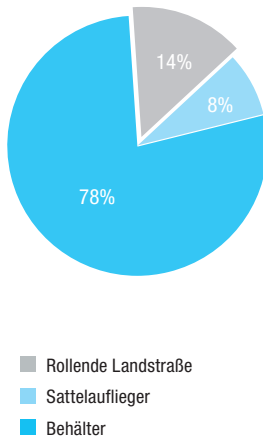
Internationaler und Nationaler Verkehr in Mio. TKM

Jahr	International	National	Total
1999	20.742	7.846	28.588
2000	24.330	8.156	32.486
2001	24.663	7.217	31.880
2002	25.027	8.047	33.074
2003	25.248	7.671	32.919
2004	26.173	8.338	34.511
2005	28.871	8.086	36.957
2006	35.558	9.836	45.394
2007	36.273	9.796	46.069
2008	35.722	10.249	45.971

Der Anstieg der Sendungen im internationalen begleiteten KV (mit einem Gewicht von knapp 30 Tonnen auf einer durchschnittlichen Entfernung von ca. 480 km) konnte die rückläufige Beförderung im unbegleiteten KV (leichtere Einheiten von ca. 20 Tonnen auf längeren Strecken von ca. 920 km) nicht auffangen. Die Entwicklung des Verkehrsvolumens (in TKM) ist deshalb **international** leicht rückläufig (-2%). Diese Abwärtsbewegung ist in erster Linie auf den Rückgang bestimmter Verkehre mit Italien (-14% von/nach Frankreich, -17% von/nach Belgien) und Spanien (-17% von/nach Belgien) zurückzuführen sowie auf die Abnahme des sogenannten Hinterlandverkehrs, vor allem zwischen den deutschen Häfen und Ungarn (-21% im Vergleich zum Vorjahr) und zwischen Koper (Slowenien) und der Slowakei (-46%). In diesem Marktsegment sind jedoch auch einige positive Ergebnisse hervorzuheben: Deutschland – Italien (+4%), Österreich-Niederlande (+70%) und Frankreich – Belgien (+23%).

Dank eines spürbaren Anstiegs der beförderten Sendungen nahm der **nationale** Verkehr (in TKM) um 5% zu, insbesondere aufgrund einer erhöhten Frequenz der bestehenden Serviceleistungen und/oder der Einführung neuer Gateway-Verbindungen vor allem in Deutschland, Österreich, Frankreich und Slowenien.

TECHNIKEN



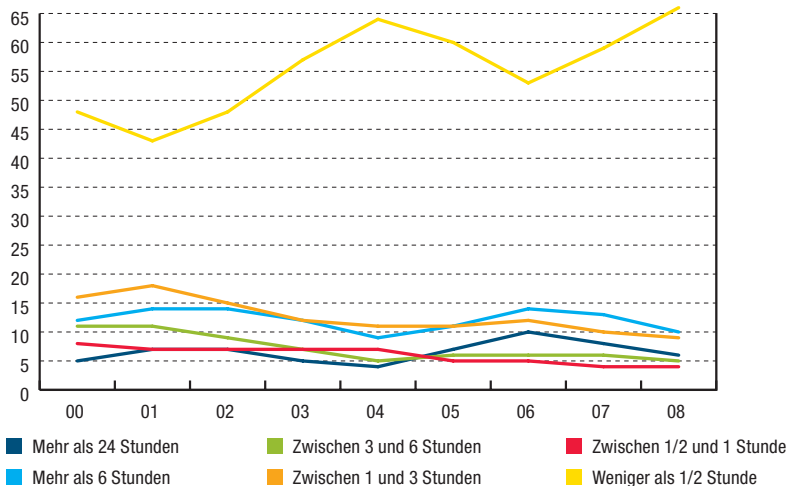
Anteil der Kombitechniken im Gesamtverkehr in Tausend Sendungen

Jahr	Behälter	Sattelaufleger	Rollende Landstraße	Total
1999	1.260	154	406	1.821
2000	1.333	172	460	1.964
2001	1.300	171	466	1.937
2002	1.367	152	464	1.983
2003	1.405	145	460	2.010
2004	1.806	155	382	2.343
2005	1.978	164	316	2.458
2006	2.136	200	382	2.718
2007	2.327	221	390	2.938
2008	2.319	247	429	2.995

2008 betrug der Anteil des **unbegleiteten KV** 86% der insgesamt beförderten Sendungen. Davon entfielen 78% auf Wechselbehälter sowie auf See- und Binnencontainer (leicht unter Vorjahresniveau) und 8% auf meist kranbare Sattelanhänger (unverändert verglichen mit 2006 und 2007). Auf den unbegleiteten KV entfallen **international** mehr als 1,5 Mio. Sendungen mit Wechselbehälter und Container (Rückgang um 3% gegenüber 2007 durch geringere Nutzung langer Einheiten) und 180.000 Sattelanhänger (+6% durch zunehmende Nutzung dieses Typs auf den Strecken zwischen Deutschland und Österreich/Italien). Auf **nationaler Ebene** ist der Anteil der Behälter im unbegleiteten Verkehr um mehr als 3% gestiegen, wobei die Sattelanhänger eine noch stärkere Zunahme verzeichneten (+33% im Vergleich zum Vorjahr), vor allem in Deutschland und der Schweiz.

Im **begleiteten KV** führte der kräftige Anstieg der Sendungen national (insgesamt 163.000 Sendungen, d. h. +28% im Vergleich zu 2007), gekoppelt mit einer leichten Zunahme der international beförderten Sendungen (insgesamt 266.000) und einem rückläufigen Gesamtvolumen im unbegleiteten Verkehr zu einem Wachstum der Technik der Rollenden Landstraße, die ihren Anteil um 1% erhöhen konnte (von 13% 2007 auf 14% 2008).

PÜNKTLICHKEIT



Bereits seit 10 Jahren erfasst das UIRR-Büro auf den wichtigsten europäischen KV-Achsen aufgeschlüsselte und konsolidierte Daten zur Pünktlichkeit der Züge im internationalen unbegleiteten Kombinierten Verkehr. Die 2007 erzielte Verbesserung der Pünktlichkeit konnte 2008 glücklicherweise fortgesetzt werden. Von 22.000 Zügen, die 2008 kontrolliert wurden (8 wichtige europäische Achsen, jedoch ohne die Daten für den Brenner) waren 66% pünktlich, d.h. eine Verbesserung von 7 Prozentpunkten im Vergleich zum Vorjahr, während 21% eine Verspätung von über 3 Stunden (6 Prozentpunkte weniger als im Vorjahr) und 6% von mehr als 24 Stunden (Rückgang um 2 Punkte) hatten. Diese Verbesserung gilt für fast alle kontrollierten Achsen, vor allem für die Gotthard-Achse. Dieses ermutigende positive Ergebnis ist den Bahnen zu verdanken, die zudem durch eine Umstrukturierung der „Produkt“-Gruppen auf den betroffenen Achsen nun präzisere Daten erfassen, die Ursachen analysieren und wirkungsvollere Interventionen als zuvor durchführen können.

Die Freude angesichts dieser Zahlen für 2008 erhält jedoch einen Dämpfer, wenn man bedenkt, dass viele internationale Züge mit sehr großen Verspätungen von den Operateuren gestrichen werden mussten, so dass die Statistik die Realität nicht vollständig widerspiegelt.

DAS JAHR 2008 IM ÜBERBLICK

Die UIRR und die Europapolitik

Auf der ordentlichen Generalversammlung in Portorož (Slowenien) am 5. Juni 2008 wurden die Verkehrsentwicklung und die Strategie der UIRR für die kommenden Jahre angesprochen. U.a. wurde beschlossen, die konstruktive Wechselwirkung zwischen den Tätigkeiten zur Förderung des KV und den Beteiligungen an europäischen Projekten zu verstärken.

Parallel zur oGV tagte das Generalkomitee der Interunit, bestehend aus den Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Mitglieder der Gruppe kombinierter Ladungsverkehr (G.KLV) der UIC sind, und den UIRR-Operateuren. In den Diskussionen ging es hauptsächlich um die Verstärkung der Zusammenarbeit zwischen diesen beiden Berufsverbänden. Das Aussetzen des Qualitätslabel-Projekts, die Präsentation des des DIOMIS-Schlußberichtes und die Strategie für seine Durchführung kamen zur Sprache. Bei diesem Anlass wurde auch noch einmal die große Besorgnis angesichts der Liberalisierungsvorhaben bei den Massen und Gewichten der Straßenfahrzeuge deutlich.

Am nächsten Tag hatte der UIRR-Kongress, der unter dem Motto „Für eine grünere Mobilität in Südosteuropa“ stand, die Ehre, den Präsidenten der Republik Slowenien, Dr. D. Türk zu begrüßen, der in seiner Begrüßungsrede vor den zahlreichen Anwesenden auf die bedeutende Rolle der UIRR-Gesellschaften für eine nachhaltige Mobilität hinwies.

2008 wurde Herr Antonio Tajani zum stellvertretenden Präsidenten der Europäischen Kommission mit dem Geschäftsbereich Verkehr ernannt. Er ist damit der Amtsnachfolger von Herrn J. Barrot, dessen bemerkenswerte politische Entschlossenheit sehr geschätzt war und mit dem die UIRR während seiner gesamten Amtszeit konstruktive Beziehungen gepflegt hat. Der regelmäßige Austausch

mit EU-Kommission und EU-Parlament betraf insbesondere die Qualität der Eisenbahndienstleistungen, die Infrastrukturen, die Masse und Gewichte von Straßenfahrzeugen, die Kabotage, die Güterverkehrskorridore und die Internalisierung der externen Kosten. Zum letzten Punkt hat die Kommission in ihrem Paket zur Ökologisierung des Verkehrs, das im Juli vorgestellt wurde, mehrere Ideen übernommen, die die UIRR seit langem vertritt, so z. B. den Wechsel vom Grundsatz „der Benutzer zahlt“ auf „der Verschmutzer zahlt“, um – unter anderem – einen gerechteren Wettbewerb zwischen den verschiedenen Verkehrsarten zu schaffen.

Das UIRR-Büro hat seine umfangreichen Tätigkeiten bei europäischen Projekten in den Bereichen Sicherheit des Güterverkehrs (COUNTERACT), Optimierung der Logistikkette (BELOGIC) und Entwicklung einer langfristigen Vision für einen nachhaltigen Verkehr (FREIGHTVISION) weiter fortgeführt.

Die UIRR ist weiterhin als Vertreterin der Frachtkunden bei der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) aktiv, bei der Herr Dr. János Berényi das Amt des Vizpräsidenten innehat. Sie ist dort mit Experten in mehreren Arbeitsgruppen vertreten, die sich vor allem mit der Interoperabilität im Hinblick auf einen harmonisierten europäischen Eisenbahnmarkt befassen.

Die UIRR hat zu mehreren Arbeiten des Europäischen Normierungsausschusses CEN beigetragen, wo sie den Vorsitz des technischen Komitees für die Normierung der Wechselbehälter innehat. Und schließlich hat der Dienst „tracking & tracing“ von CESAR, der im Büro der UIRR untergebracht ist, nunmehr über 400 regelmäßige Benutzer und deckt bereits drei Viertel der UIRR-Sendungen ab.



DAS JAHR 2008 IM ÜBERBLICK

Die betriebliche Organisation der Mitgliedsgesellschaften

Kombiverkehr hat im zweiten aufeinander folgenden Jahr und trotz eines starken Rückgangs der Nachfrage im vierten Quartal trotz der Wirtschaftskrise seinen Rekord der Anzahl der Sendungen, erneut gebrochen, und der Umwelt damit 993.000 Tonnen CO₂ erspart. Der deutsche Operateur hat mit einer größeren Flexibilität seines Angebots auf die Krise reagiert, um es so an die derzeitige Nachfrage anzupassen, wofür intensive Verhandlungen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen nötig waren. Die zweite strategische Maßnahme bestand darin, keine ganzen Verbindungen zu streichen, sondern eher die Frequenz bestimmter Züge zu verringern.

In diesem Kontext einer rückläufigen Nachfrage hat **Hupac** die Infrastruktur- und Zugbetreiber vor unangemessenen Preiserhöhungen gewarnt. Diese könnten dem Schienengüterverkehr in der Tat fatal werden.

ICA reagiert auf die Krise zum einen mit einer Verkleinerung ihres Angebots und zum anderen mit einer Verbesserung des Informationsaustauschs mit ihren Kunden, um die Qualität der von ihr geleisteten Dienste noch zu verbessern.

In Übereinstimmung mit der italienischen Gesetzgebung hat sich **Cemat** von ihrer Geschäftstätigkeit als Terminalbetreiber getrennt. Dieser Unternehmenszweig gehört nunmehr Terminali Italia srl, die von RFI kontrolliert wird.

Dank neuer Tarife hat **Eurotunnel** einen leichten Anstieg der von ihr beförderten Tonnage verzeichnet, und das trotz des Brands, der im September 2008 ausgebrochen war, und konnte zum ersten Mal eine Dividende an ihre Aktionäre auszahlen.

Ökombi hat ihrerseits die Zertifikate ISO 9001 und ISO 14001 für ihr Qualitätsmanagement- und ihr Umweltmanagementsystem

erhalten. Der österreichische Operateur hat zudem ein Modernisierungsprogramm für seine gesamten Liegewagen eingeleitet, das bis 2010 dauern dürfte.

Hungarokombi hat bei den ungarischen Behörden wirksame Lobbyarbeit geleistet und eine befristete Beihilfe für die Übergangszeit erhalten, bis loyalere Rahmenbedingungen zugunsten einer umweltfreundlicheren Verkehrsart, der Schiene, bestehen werden. Im Rahmen des Projekts RoMo-Net, das vom Förderprogramm der Europäischen Kommission Marco Polo unterstützt wird, haben der ungarische Operateur und Ökombi ein synchronisiertes Reservierungssystem zwischen den beiden Gruppen sowie ein System entwickelt, über das die Sendungen verfolgt werden können, und das auch die voraussichtliche Ankunftszeit angibt. Diese Informationen sind für die Kunden über Internet zugänglich und für die Lastwagenfahrer in den Liegewagen.

RAIpin hat seit ihrer Gründung mit ihrem Dienst der Rollenden Landstraße zwischen Fribourg (CH) und Novara (IT) den fünfhunderttausendsten (500.000) LKW transportiert.

Naviland Cargo hat es geschafft, ihre Betriebsmittel insbesondere auf die Linie Venissieux (F) – Antwerpen (B) zu konzentrieren, die von ihren Kunden bevorzugt wird. So konnte sie sich dank ihrer Beherrschung der Schienenverkehrsprodukte von ihren Wettbewerbern differenzieren.

Polzug Intermodal hat mit ihrer Strategie eines Angebots ab den Hubs der Nordseehäfen in Richtung Russland, Ukraine und Zentralasien zufriedenstellende Ergebnisse erzielt und setzt auf ihre Tochtergesellschaft Silk Road Express Georgia, um das Marktpotenzial im Kaukasus voll auszuschöpfen. **TRW** nutzt inzwischen die Dienstleistungen von ECR für die Traktion in Frankreich und diejenigen von SBB-Cargo Italia in Italien.



DAS JAHR 2008 IM ÜBERBLICK

Entwicklung der KV-Dienstleistungen

Im Rahmen des Projekts SEEIS, das vom Förderprogramm der Europäischen Kommission Marco Polo unterstützt wird, haben **Adria Kombi**, **Cemat**, **Kombiverkehr** und **Rocombi** mit ihren Arbeiten hinsichtlich der Anbindung von Bucarest (RO), Sofia (BG), Istanbul (TR) und Thessaloniki (GR) an Westeuropa mit Ljubljana als Drehscheibe begonnen. Für den Verkehr aus und in die Türkei hat die Firma Europe Intermodal, die von **Kombiverkehr** und **Adria Kombi** gegründet wurde, im März ihren ersten KV-Zug auf die Schiene gebracht und so das Terminal von Halkali (Istanbul, TR) an die Komplettzug-Netze der beiden Operateure angeschlossen. Nach ersten erfolgreichen Versuchen hat **Kombiverkehr** seinen Einzug in das Segment des Güterverkehrs unter kontrollierten Temperaturbedingungen gehalten, insbesondere für die Verbindungen Ludwigshafen (DE) – Budapest (HU) und Bremen (DE) – Verona (IT).

Mitte Dezember hat **Hupac** für ihren Verkehr zwischen Duisburg (DE) und Südosteuropa mit täglichen Direktverbindungen nach Wien (AT), Enns (AT), Krems (AT) und Budapest (HU) ein neues Betriebskonzept eingeführt. **Hupac** bereitet auch neue Transportlösungen über den Lötchberg für das Segment der Sattelaufleger vor und hat in Zusammenarbeit mit **Cemat** eine Verbindung zwischen Taulov (DK) und Verona (IT) über den Brenner auf den Markt gebracht. Der italienische Operateur entwickelt seit Ende 2008 sein eigenes Angebot an Verbindungen auf der Strecke Italien-Belgien-Luxemburg.

Seit Oktober bietet **Ökombi** in Partnerschaft mit **Crokombi** einen Dienst zwischen Wels (AT) und Spačva (HR) an, der mit 808 km die längste „Rollende Landstraße“ in Europa ist.

ICA bietet nun einen regelmäßigen Dienst zwischen Graz (AT) und Koper (SI) mit fünf Zügen in jede Richtung an und plant weitere Dienste zwischen Österreich, Rumänien, Polen und Serbien. Ein beachtlicher Durchbruch nach Osten ist mit dem neuen Angebot geschafft, das mit anderen Partnern entwickelt wurde und mit dem China in 20 Tagen erreichbar ist.

Novatrans hat die Verkehrsachse Frankreich - Italien mit der Wiederaufnahme eines Direktzuges zwischen Valenton (F) und Vercelli (I) neu belebt.

TRW hat eine neue Verbindung zwischen Ljubljana (SI) und Zeebrugge (B) sowie eine Verbindung zwischen Antwerpen (B) und Le Boulou (F) eingeführt. Trotz der Krise arbeitet der belgische Operateur an der Aufnahme von Verbindungen zwischen Belgien und Zentral- und Osteuropa (u.a. Rumänien, die Tschechische Republik, Ungarn, Bulgarien).

Terminals

Polzug Intermodal hat ein 45.000 m² großes Terminal in Wroclaw (PL), der fünftgrößten Stadt Polens, eröffnet. Das Terminal ist mit vier Gleisen ausgestattet und kann bis zu 2200 TEU aufnehmen. Über tägliche Verbindungen mit Komplettzügen ist es an die Häfen Hamburg (DE), Bremerhaven (DE) und Rotterdam (NL) angeschlossen.

Novatrans hat zwei neue Portalkräne in Perpignan (F) und drei mobile Umschlaggeräte für Valenton (F), Le Havre (F) und Avignon (F) bestellt.

Hupac hat die Bauarbeiten für ein Terminal in Antwerpen (B) fortgeführt, sowie den Ausbau des Terminals in Busto-Arsizio (IT).



MITGLIEDER DER UIRR

Stand Juni 2008

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: dcm@trw.be
DEUTSCHLAND	KOMBIVERKEHR Laurenburger Hof 76 D-60594 Frankfurt/Main	Tel: (+49) 69 79 50 50 Fax: (+49) 69 79 50 51 19 E-Mail: info@kombiverkehr.de
FRANKREICH	NAVILAND CARGO 8, Avenue des Minimes BP 57 F - 94302 Vincennes	Tel: (+33) 1 43 98 40 00 Fax: (+33) 1 43 74 18 40 E-Mail: cplichon@naviland-cargo.com
	NOVATRANS 21, Rue du Rocher F - 75008 Paris	Tel: (+33) 1 53 42 54 54 Fax: (+33) 1 45 22 45 25 E-Mail: info@novatrans.fr
ITALIEN	ALPE ADRIA Via Santa Caterina n. 1 I - 34122 Trieste	Tel: (+39) 040 63 92 33 Fax: (+39) 040 66 00 08 E-mail: alpeadria@alpeadria.com
	CEMAT Via Valtellina 5-7 I - 20159 Milano	Tel: (+39) 02 668 951 Fax: (+39) 02 668 00 755 E-Mail: info@cemat.it
KROATIEN	CROKOMBI Miramarska 13a HR - 10000 Zagreb	Tel: (+385) 1 615 18 67 Fax: (+385) 1 615 18 69 E-Mail: crokombi@crokombi.hr
NIEDERLANDE	HUPAC INTERMODAL Albert Plesmanweg, 151 NL - 3088 GC Rotterdam	Tel: (+31) 10 495 25 22 Fax: (+31) 10 428 05 98 E-Mail: info@hupac.nl
ÖSTERREICH	INTERCONTAINER AUSTRIA Erdberger Lände 40-48 A - 1030 Wien	Tel: (+43) 1 504 95 60 Fax: (+43) 1 504 95 60 150 E-Mail: global@intercontainer.at
	ÖKOMBI Gmbh Erdberger Lände 40-48 A - 1030 Wien	Tel: (+43) 1 331 56 0 Fax: (+43) 1 331 56 300 E-Mail: info@oekombi.at
POLEN/DEUTSCHLAND	POLZUG INTERMODAL Burchardkai Bürogebäude 1 D - 21129 Hamburg	Tel: (+49) 40 74 11 45 0 Fax: (+49) 40 74 11 45 45 E-Mail: hamburg@polzug.de
SPANIEN	COMBIBERIA c/Rafael Herrera, 11; 2º, Pta 203 E - 28036 Madrid	Tel: (+34) 91 314 98 99 Fax: (+34) 91 314 93 47 E-Mail: combiberia.madrid@combiberia.com
UNGARN	HUNGAROKOMBI Népfürdő u. 22 (Duna Tower Office Building) H - 1138 Budapest	Tel: (+36) 1 224 05 50 Fax: (+36) 1 224 05 55 E-Mail: office@hungarokombi.hu
RUMÄNIEN	ROCOMBI B-dul Dinicu Golescu 38 RO - 010873 București, sector 1	Tel: (+40) 21 312 23 14 Fax: (+40) 21 312 17 74 E-Mail: info@rocombi.ro
SCHWEIZ	HUPAC Viale R. Manzoni 6 CH - 6830 Chiasso	Tel: (+41) 91 695 28 00 Fax: (+41) 91 695 28 01 E-Mail: info@hupac.ch
	RALPIN Martin-Disteli-Strasse 4 CH - 4601 Olten	Tel: (+41) 62 286 88 11 Fax: (+41) 62 286 88 10 E-Mail: info@ralpin.com
SLOWENIEN	ADRIA KOMBI Tivolska 50 SI - 1000 Ljubljana	Tel: (+386) 1 23 45 280 Fax: (+386) 1 23 45 290 E-Mail: infor@adriakombi.si
TSCHECHISCHE REPUBLIK	BOHEMIAKOMBI Opletalova 6 CZ - 113 76 Praha 1	Tel: (+420) 2 42 444 560 Fax: (+420) 2 42 444 924 E-Mail: info@bohemiakombi.cz
ASSOZIIERTES MITGLIED FRANKREICH	GROUPE EUROTUNNEL 19, Boulevard Maeshherbes F - 75008 Paris	Tel: (+33) 3 21 00 60 80 Fax: (+33) 1 55 27 37 75 E-Mail: francois.coart@eurotunnel.com



Your Partners in Combined Transport

UIRR s.c.r.l

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
headoffice.brussels@uirr.com
www.uirr.com