

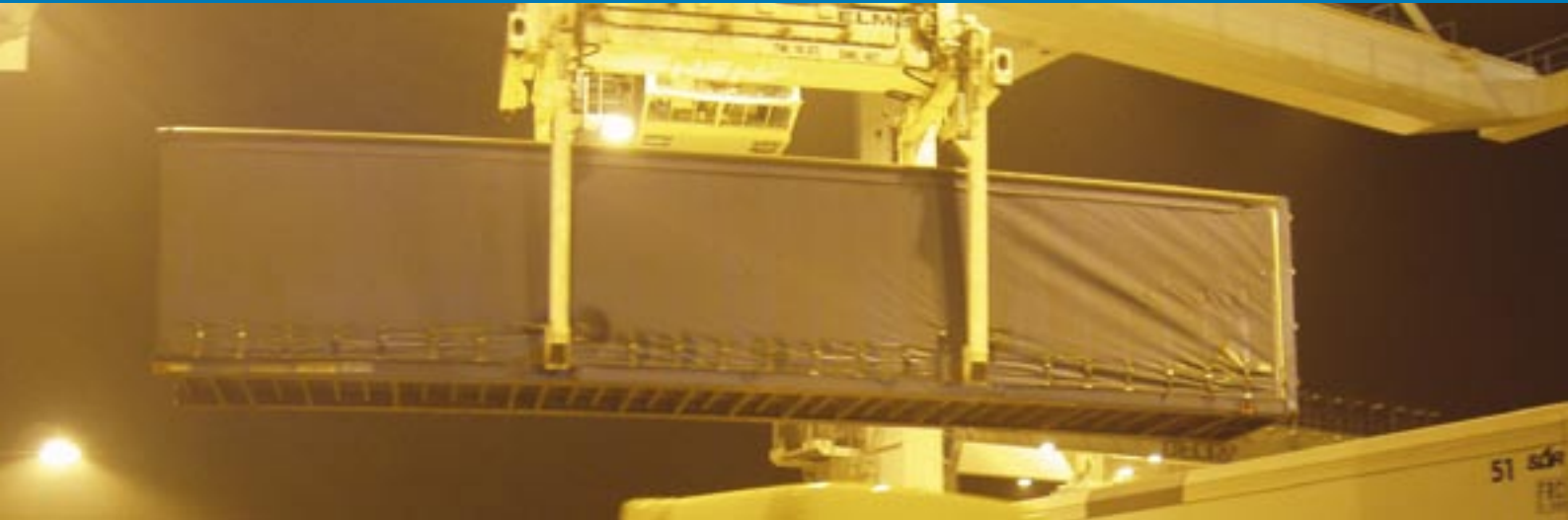


Report 2005 **DE**

Internationale Vereinigung der Gesellschaften
für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße

UIRR





IMPRESSUM

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

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

Grafische Gestaltung: Tostaky s.a., Brüssel

In Belgien auf chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt.



VORWORT

Eugenio Muzio

Vorsitzender des Rates

2005 war für die UIRR und viele ihrer Mitgliedsgesellschaften ein sehr bedeutungsvolles Jahr.

Mit Herrn J. Barrot, Vize-Präsident der Kommission und EU-Verkehrskommissar, konnten ausgezeichnete Beziehungen aufgebaut werden. Herr Barrot beehrte uns im Juni letzten Jahres mit seiner Teilnahme an unserm Galadiner und einer sehr engagierten Rede über die wichtige Rolle, welche die Kommission dem Kombinierten Verkehr (KV) weiterhin zur Verbesserung des Modalsplits im europäischen Güterverkehr einräumt. Dies hat er noch mal bei einem nachfolgenden Treffen mit mir in Begleitung der Herren R. Colle und J.-L. Mélard und in Anwesenheit seines Beraters Herrn M. Sagredo und dem Intermodalitäts-Referatsleiter der GD TREN, Herrn Trestour bestätigt und erklärt, er sei genau wie wir bemüht, die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene durch stärkere Interoperabilität und Liberalisierung, durch besser den Bedürfnissen des Marktes angepasste Servicequalität sowie durch einheitliche Hilfen auf europäischer Ebene zu unterstützen.

Die Kommission führt derzeit eine Revision des Weißbuches zur Verkehrspolitik durch und stützt sich dabei auf drei Schlüsselkonzepte: Entwicklung, Sicherheit und Innovation. Der KV und somit die UIRR können aktiv zur Realisierung dieser Ziele beitragen. Dazu muss die Kommission jedoch entsprechende Maßnahmen verabschieden.

So wird auch die ERA (Europäische Eisenbahnagentur), die Empfehlungen auf dem Gebiet der Sicherheit und Interoperabilität für die Vorbereitung gemeinschaftlicher Gesetze formulieren soll, eine fundamentale Rolle bei der Integration des europäischen Eisenbahnsystems und der Ausarbeitung möglichst homogener und funktioneller Betriebsparameter spielen. Damit die ERA effizient auf die

KV-Themen reagieren kann, hat sich die UIRR für die Errichtung einer speziell für diese Fragen zuständigen Abteilung eingesetzt.

Ein gemeinsames, im Juli vom Vorsitzenden der G.KLV/UIC und mir unterzeichnetes Engagement, stellte einen weiteren wichtigen Meilenstein dar und beinhaltet zu beachtende Grundregeln für die Qualität der KV-Serviceleistungen, wie zum Beispiel die Verpflichtung, Entschädigungen zu Lasten des für die Mängel Verantwortlichen zu vereinbaren. Die UIRR betrachtet dieses Dokument, dessen Umsetzung kontrolliert wird, als ersten Schritt zur vom Markt geforderten Zuverlässigkeit.

Die Eisenbahnliberalisierung wurde 2005 fortgesetzt und hat einigen UIRR-Gesellschaften die Möglichkeit geboten, mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in Konkurrenz zu setzen und das wettbewerbsfähigste Angebot für internationale durchgehende Traktion zu wählen. Dieser neue Rahmen hat auch zahlreiche Operateure veranlasst, ihre interne Organisation zu überprüfen, um sich auf die rentabelsten Tätigkeiten zu konzentrieren, sich am Kapital von Schwestergesellschaften zu beteiligen, neue internationale Dienstleistungen anzubieten oder die Verbindung mit den EVU noch zu vertiefen.

Diese Entwicklungen sind der Beweis dafür, dass das Umfeld des Kombinierten Verkehrs und der UIRR eine starke Evolution durchgemacht hat, die bei guter Steuerung – wofür wir uns einsetzen – zu neuen, vielversprechenden Ergebnissen führen wird.

Eugenio Muzio



DYNAMIK DER UIRR

Rudy Colle

Generaldirektor

Gemeinsam haben die UIRR-Gesellschaften 2005 ihr Verkehrsvolumen im Vergleich zum Vorjahr merklich erhöht. Warum erachten wir dieses Ergebnis als zufriedenstellend?

Weil die Umstrukturierung eines bedeutsamen Partners in Frankreich eine wesentliche und nicht auszugleichende Verringerung seines Verkehrs zur Folge hatte. Weil die Qualität im zweiten Halbjahr auf verschiedenen Strecken aus mehreren Gründen, die derzeit behoben werden, erneut einen leichten Rückgang erfahren hat. Und zuletzt weil der negative Einfluss der EU-Erweiterung auf den begleiteten Verkehr sich im Jahr 2005 fortgesetzt hat, mit dem Ergebnis, dass bei dieser speziellen Form der Straßenentlastung in 18 Monaten die Anzahl der Sendungen um ca. ein Drittel zurückging.

Zum Glück ist der unbegleitete Verkehr überproportional, und zwar international um über 15% und insgesamt um 9% angestiegen. Die Bedeutung dieser Ergebnisse lässt sich besser beurteilen, wenn man sie mit den Zahlen der UIC-Statistik vergleicht, die 2005 einen Rückgang des Eisenbahngüterverkehrs von insgesamt 1,5% ausweist. Dies bestätigt, dass die Schiene über den KV Marktanteile zurückgewinnen wird.

Die UIRR hat die Absicht mit ihrer Dynamik – Leitmotiv dieses Reports – zu beweisen, dass auch im KV die Beharrlichkeit letztendlich erfolgreich zum Ziel führt. Den sichtbarsten Teil unserer Arbeit leisten vor allem die Mitgliedsgesellschaften, die ständig weitere Verkehre zu gewinnen versuchen, um neue bzw. zusätzliche Züge einsetzen zu können, damit ihre Kunden und sie selbst von der Kostendegression profitieren können.



Das Jahr 2006 kann unsere Erwartungen nach einem noch größeren Aufschwung des KV-Sektors aufgrund von Innovationen verschiedener Serviceangebote, Wachsamkeit auf dem Gebiet der Qualität oder der noch wenig genutzten Möglichkeit der freien Wahl des Eisenbahnunternehmens erfüllen. Als logistische Unterstützung dieser Aktionen ist das Büro mit der gleichen Beharrlichkeit bemüht, sich bei den politischen Entscheidungsträgern Gehör zu verschaffen. Wie zum Beispiel bei der Konferenz EIM/ERFA/ERFCP/UIRR in Brüssel zum Thema "Öffnung der Schienennetze", haben wir darauf hingewiesen, dass eine effiziente Liberalisierung der Schiene auch die Möglichkeit für einen KV-Operator erfordert, für einen ausreichenden Zeitraum über Trassen zu verfügen, die er mit eigenem finanziellen Risiko vermarktet. Er muss somit diese Trassen direkt bei den Infrastrukturmanagern buchen können oder bei ihnen in ein Register für Trassen-Antragsteller aufgenommen werden, damit er die Trasse auch bei EVU-Wechsel behalten kann, aber auch um zu verhindern, dass im Falle einer Ausschreibung die EVU nicht mehrere Trassen für den gleichen Service blockieren.

Diese Stellungnahme entspricht unseren Bemühungen nach transparentem Dialog, damit die Behörden unter Berücksichtigung unserer Marktkennntnisse dort, wo es noch nötig ist, die für einen dauerhaften Aufschwung des KV geeigneten Rahmenbedingungen schaffen. Der UIRR-Newsletter und unsere neue Website sind Teil dieser von uns offen und interaktiv gewünschten Kommunikation.



DYNAMIK DURCH PROJEKTE

Martin Burkhardt

Generaldirektor

Terrorismus, die Bedrohung ist da, auch im Transportsektor, aber blinde Panik nutzt niemandem.

Die UIRR hat frühzeitig reagiert und bereits 2004 "Vorschläge zur Erhöhung der Sicherheit im Kombinierten Verkehr" vorgelegt. Darauf aufbauend arbeiten ADRIA KOMBI, CEMAT, HUPAC, KOMBIVERKEHR, NOVATRANS und TRW unter Leitung der UIRR am Projekt "INSECTT" (INtermodal SEcurity for Combined Transport Terminals), das im Rahmen des Marco Polo Programms der EU-Kommission gefördert wird.

Überall im Verkehrswesen wird zurzeit an neuen Sicherheitsmaßnahmen gearbeitet, doch die Konzepte der internationalen Luft- oder Seehäfen können nicht einfach übernommen werden. Die Situation an den Umschlagplätzen im kontinentalen Verkehr ist eine andere, und die Maßnahmen müssen in Art und Umfang speziell darauf zugeschnitten werden.



Ausgelöst durch die im Jahr 2005 in Kraft getretenen, aktualisierten Gefahrgutvorschriften ADR und RID wurden neue Sicherheitskonzepte an KV-Terminals eingeführt. So wird z.B. die Identitätsüberprüfung der Personen, die Zugang zu Bereichen mit Gefahrgut haben sowie die Erarbeitung von Sicherheits- und Notfallplänen verlangt.

Aufgabe des INSECTT-Projekts ist es, die bereits in verschiedenen Ländern ergriffenen Maßnahmen und Pläne zu analysieren, auf ihre praktische Durchführbarkeit zu überprüfen und die besten Konzepte zugrunde zu legen, um europaweit harmonisierte Verfahren vorzuschlagen. So wird ein euro-

päisches Format für Datenbanken zur Identifizierung von LKW-Fahrern und Ladeeinheiten erstellt, um die Terminalsoftware zu vereinheitlichen. Die Fahreridentifizierung oder die Vergabe von Passwörtern für die Abholung von Ladeeinheiten gestaltet sich als schwierig, da in einigen Fällen auf wechselnde Unterauftragnehmer (Trucker) mit hoher Personalfuktuation zurückgegriffen wird. Es gilt,



praktikable Lösungen zu finden, die Sicherheit mit Flexibilität verbinden.

Belangreich ist auch eine Risikoanalyse zur Kategorisierung der Terminals in unterschiedliche Gefährdungsstufen mit jeweils speziell darauf abgestimmten Sicherheitsmaßnahmen. Dabei wird untersucht, welche für Gefahrgut bewährten Maßnahmen sinnvoll für andere Verkehre übernommen werden sollten. Ebenso wichtig ist die Personalschulung. So werden im Rahmen des INSECTT Projekts Unterrichtsmaterialien erstellt und in der Praxis getestet, die bald schon allen interessierten Operateuren zur Verfügung gestellt werden.

Schienenverkehr weist bereits eine hohe Sicherheit auf. Die UIRR-Gesellschaften sind dabei, diese durch praxisgerechte Maßnahmen, welche die Effizienz und Attraktivität des Kombinierten Verkehrs nicht beeinträchtigen, zu erhöhen.



DYNAMIK DER ROLLENDEN LANDSTRAßE

Wilhelm Patzner

Generaldirektor ÖKOMBI GmbH

Auf eine neue Basis gestellt, wird die Zukunft der Rollenden Landstraße (RoLA) langfristig gesichert.

Nach Übernahme von 100% der Anteile durch die SPEDITIONS HOLDING GMBH der RAIL CARGO AUSTRIA AG (RCA) im September 2005 wurden die Weichen im österreichischen Kombinierten Verkehr neu gestellt.

Der unbegleitete KV mit Containern, Wechselbehältern und kranbaren Aufliegern wandert zur Gänze zur Schwesterfirma ICA, während deren zuletzt aufgebaute RoLA Relationen Salzburg-Triest, Wels-Arad und Wels-Oradea ab 1.10.2005 das bestehende Angebot der ÖKOMBI ergänzen. Seit mich die Eigentümer der ÖKOMBI GmbH zum Geschäftsführer ernannt haben, Sorge ich gemeinsam mit meinem Team und dank meiner bisherigen Erfahrungen (unter anderem als Leiter Controlling, IT, Personal und Recht bei RCA) für den ausschließlichen Ausbau der Rollenden Landstraße, mit welcher wir unsere Führungsposition auf diesem Marktsegment verstärken können. Denn die Straßentransportunternehmen brauchen eine Alternative.



Mit dem neuen Brenner-Shuttle ist die RoLA deutlich billiger als der Straßentransport (Maut und Kraftstoff), wobei die Einsparung sonstiger variabler Kosten (LKW Abnutzung, Reifen, Öl, etc.), höhere Verkehrssicherheit und die Anerkennung der RoLA-Fahrt als gesetzlich vorgeschriebene Ruhezeit für die LKW-Fahrer noch nicht berücksichtigt sind. Somit wird die RoLA auch in liberalisierten Märkten ein langfristiges Marktpotential haben.

Viele weitere interessante Ideen liegen auf dem Tisch.



So ist der Start der ersten Transit-RoLA von Trento nach Deutschland bereits für 2006 vorgesehen; zusätzliche Angebote zwischen Trento und Wörgl sind Gegenstand einer Marktanalyse. Das Konzept einer "Notfall-RoLA" ist ebenso in Ausarbeitung wie ein Pilotprojekt des Tracking & Tracing der Brenner-RoLA.

Auch abseits des Brenners stehen die Räder nicht still. Neben den bestehenden Linien Wels-Szeged, Wels-Maribor, Wels-Arad und Wels-Oradea wird seit 2.11.2005 die RoLA Graz-Regensburg neu angeboten.

2005 wurden die Weichen für den zukünftigen Erfolg des Unternehmens ÖKOMBI gestellt, dank der engagierten und höchst motivierten Mitarbeiter und dank der RCA, die die RoLA als strategisches Zukunftsprodukt sieht.

Am 6.11.2005 wurde das Angebot des RoLA-Shuttles Brenner-Wörgl von drei auf zehn tägliche Zugpaare ausgeweitet. Nachdem die Auslastung ständig steigt und Mitte Januar 2006 bereits über 70% erreicht wurden, wurde Anfang März 2006 auf 12 Zugpaare erweitert und ein Zwei-Stunden-Taktfahrplan über den Brenner angeboten.



DYNAMIK OSTEUROPAS

Grigore Stoica

Generaldirektor Rocombi SA

Die Zusammenlegung des Güterverkehrs von/zum Constanta Hafen auf bestimmten Verbindungen durch Ganzzüge zur Reduzierung der Transportdauer und der Kosten ist eine wichtige Voraussetzung zur Steigerung des Transportvolumens im KV.

Der Constanta Hafen ist das wichtigste Tor Rumäniens für den Güterimport und -export per Container. Im Constanta Hafen gibt es 4 Seeterminals. Dort werden die abgeladenen Container direkt zu verschiedenen Zielorten per Bahn oder LKW befördert. Bestimmungsorte der Ladeeinheiten sind 22 Kombiterminals sowie über 40 Bahnhöfe in ganz Rumänien, in welchen die Kunden private Anschlussgleise haben oder speziell eingerichtete Lagerhäuser besitzen.



Die Vorbereitung auf den EU-Beitritt ist für alle internationalen Handelsgesellschaften, besonders für Transportunternehmen, notwendig. Eine Voraussetzung dazu ist die Entwicklung des nationalen Verkehrs, da Rumänien, dessen Fläche mit der Großbritanniens vergleichbar ist, ein relativ hohes Transportvolumen vorweisen kann. Wie die meisten KV-Operateure musste auch Rocombi ihre Transporte aus Effizienz- und Wirtschaftlichkeitsgründen in Ganzzügen organisieren, wobei zwei Hindernisse auftreten:

- die große Anzahl von Bestimmungsorten hat eine weite Streuung der Warensendungen von/nach Constanta zur Folge, wodurch die Organisation von Ganzzügen erschwert wird.
- der Eintritt von neuen privaten Eisenbahnoperatoren hat den Markt gespalten und die Lage zunächst komplizierter gemacht.



Einige Verbindungen umfassen ständig große Verkehre wie z.B. Vintu de Jos - Constanta, wo die Container in Ganzzügen für einen einzigen Kunden befördert werden. Dies sind aber Einzelfälle und die Rocombi hat deshalb geplant, durch eine bessere Zusammenarbeit mit CFR MARFA, mehrere Kunden pro Transportrichtung zu gewinnen. Die Zusammenlegung des Containerverkehrs im Constanta South Container Terminal (C.S.C.T.) soll dabei helfen. Dieser Terminal wurde vor zwei Jahren eröffnet und bietet eine Kapazität von 580.000 TEU/Jahr. Zur Zeit ist er der größte Kombiterminal am Schwarzen Meer, dessen Kapazität letztes Jahr jedoch überschritten wurde. Daher wurde der notwendige Ausbau des Terminals begonnen. Gleichzeitig findet auch eine Erweiterung und Modernisierung des Eisenbahnnetzes und des Bahnhofes Constanta Süd statt.

Durch die Zusammenlegung des Verkehrs auf weniger Transportrouten und in Ganzzügen kann der KV weiter an Effizienz gewinnen und noch attraktiver werden, um durch gezielte Maßnahmen im Einklang mit der EU-Verkehrspolitik mehr Güter auf die Schiene zu verlagern.



DYNAMIK DURCH INNOVATION

Marco Gosso

Generaldirektor CEMAT SPA

Trotz des derzeitigen, durch einen Rückgang des Handelsvolumens und eine Steigerung der Lebenshaltungskosten gekennzeichneten Wirtschaftsklimas, konnte CEMAT sein Geschäftsjahr aufgrund einer bedeutsamen Umsatzsteigerung mit positiven Zahlen beenden.

Dieses Ergebnis ist effizientem Management der drei Grundpfeiler des Erfolges in komplexen und dynamischen Marktbedingungen, nämlich Entwicklung, Kostenkontrolle und Innovation, zu verdanken.

Die durch den Wettbewerbsdruck der letzten Jahre bedingte starke Tendenz, sich auf die Haupttätigkeit zu konzentrieren, macht eine Zusammenlegung der Verkehrsflüsse notwendig. In ernsten Bemühungen um eine Geschäftssteigerung im Jahr 2005 hat CEMAT ihr nationales Betriebsschema stärker rationalisiert. Dabei wurden die Achsen verstärkt, die Verkehrsgebiete mit hohem Potential verbinden, sowie neue, sehr konkurrenzfähige Produkte auf den Markt gebracht. Sicherlich hat die Gesellschaft auch von der Staatshilfepolitik in Italien profitiert; das Ergebnis wurde jedoch durch eine weit unter den Erwartungen des Marktes liegende Qualität der Traktionsdienstleistungen stark negativ beeinflusst. Trotzdem lag das nationale Wachstum über 5%.

Auf internationaler Ebene wurden die Beziehungen mit ausländischen Partnern verstärkt, die Produktpalette erweitert und die Produktionsmittel vermehrt, wobei eine verfeinerte Abstimmung der Verwaltungs- und Kontrollinstrumente es ermöglichte, die Organisation diesem Wandel anzupassen. Die Ergebnisse sprechen für sich: das Verkehrsvolumen ist im Vergleich zu 2004 um über 9% gestiegen, der Verkehr wurde auf den internationalen wichtigen Achsen ausgebaut und neue Verbindungen nach Osteuropa wurden eingesetzt.

Die zu Veränderungen der Nachfrage zeitlich versetzte Anpassung des Angebotes vollzieht sich auch durch eine



effiziente Verwaltung der Kosten. 2005 hat CEMAT dank verschiedener, auf allen Ebenen der Gesellschaft durchgeführter Maßnahmen, diese Aufgabe mit Erfolg erfüllt: strenge Programmierung der Züge, Rationalisierung des Netzes, Optimierung der Terminaltätigkeiten, Wartung der Wagons und Einschränkung der Gemeinkosten.



Eine kostensenkende Politik sollte dennoch von Innovationsmaßnahmen begleitet werden, welche die Grundlage für Wettbewerbsfähigkeit und Wachstum eines Unternehmens bilden. Dies könnte ein neuer Wagon bzw. ein neues Produkt sein – auf diesem Gebiet war CEMAT immer schon sehr aktiv – oder einen Primär- oder Unterstützungsprozess betreffen. Dieser Weg, den CEMAT neuerdings eingeschlagen hat, wird einen großen Teil ihrer Bemühungen mobilisieren, damit Innovation systematisch den Aufschwung der Serviceleistungen im Kombinierten Verkehr unterstützt.



DAS JAHR 2005 IM ÜBERBLICK

UIRR

Bei der ordentlichen Generalversammlung vom 16. Juni 2005 haben die UIRR-Anteilseigner die Verkehrsergebnisse der Mitgliedsgesellschaften sowie die Qualität der Serviceleistungen untersucht. Das Thema "Qualität" wurde ebenfalls während der Sitzung des INTERUNIT-Koordinationskomitees am gleichen Tag von Vertretern der UIRR und UIC heftig debattiert. Es hat sich bestätigt, dass dieser Vorstoß, der am 5. Juli 2005 zur Unterzeichnung eines *"Gemeinsamen Engagements der dem Forum Güterverkehr der UIC angehörenden Eisenbahnverkehrsunternehmen und der in der UIRR zusammengeschlossenen Operateure des Kombinierten Verkehrs zur Qualitätsverbesserung von programmierten Zügen des Kombinierten Verkehrs und der für sie geltenden Verträge"* führte, eine konsequente Überwachung und neuen Anreiz erforderte, um seine Umsetzung sowie die erwarteten Ergebnisse zu erreichen.

Zahlreiche Treffen zwischen der UIRR und der Europäischen Kommission zwecks Austausch über die KV-Entwicklung haben 2005 stattgefunden. Wie bereits im Vorwort dieses Reports erwähnt, hat Herr Jacques Barrot, Vize-Präsident der Europäischen Kommission und EU-Verkehrskommissar bei mehreren Gelegenheiten auf die Bereitschaft der Kommission hingewiesen, die Weiterentwicklung des KV bei seiner Aufgabe, Güter auf die Schiene zu verlagern, zu unterstützen. Am 9. Februar 2006 wurde eine Begehung der Terminals von Genk und Bierset (B) für eine Vertretung des Referats "Intermodalität" der GD TREN organisiert. Bei einem Treffen im April mit

dem Generaldirektor der GD TREN, Herrn Matthias Ruete, hatte die UIRR erneut die Gelegenheit zu betonen, dass sie an weiterer enger Zusammenarbeit mit den Behörden sehr interessiert sei, damit für den KV geeignete Rahmenbedingungen geschaffen werden.

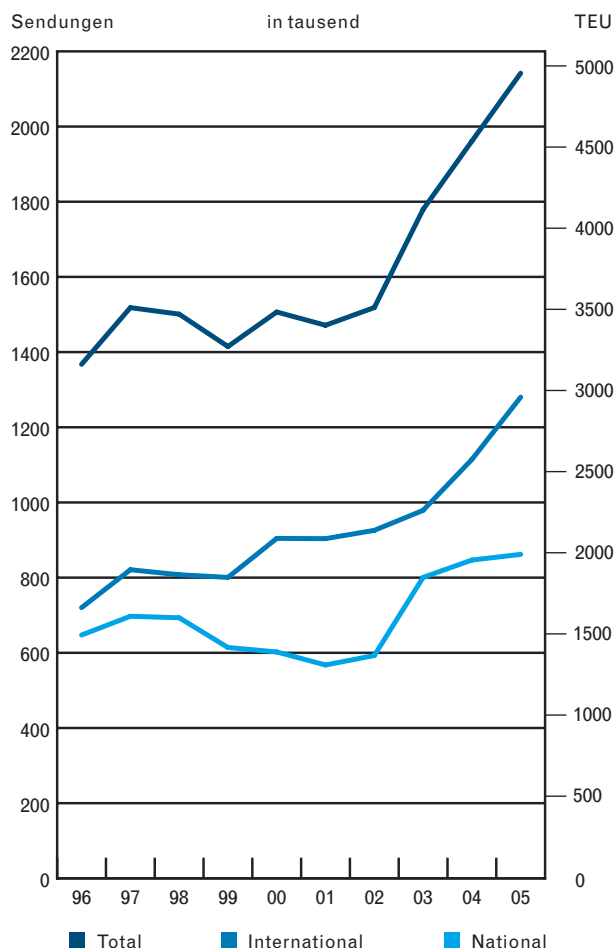
Dieses Engagement kommt täglich durch die Mitarbeit des Brüsseler Büros in verschiedenen, europäischen Projekten zum Ausdruck, welche u.a. die Sicherheit in den Terminals (INSECTT), den Ausbau der KV-Leistungen auf bestimmten Achsen (SINGER, von/nach Slowenien, BRAVO auf der Brennerachse) oder die Infrastrukturkapazitäten (DIOMIS) betreffen. Der Dialog zwischen den verschiedenen KV-Akteuren erfolgt übrigens über die Veröffentlichung von Informationsmaterial, wie z.B. die Beladeanleitung für den KV, das Faltblatt zum Gefahrgut und die Statistiken der Mitgliedsgesellschaften; alle diese Dokumente stehen auf der Website (**www.uirr.com**) zur Verfügung, die völlig neu überarbeitet wurde.

Über die Gesellschaft CIS (Cesar Information Services) laufen inzwischen die Informationen von über 2,3 Mio Ladeeinheiten pro Jahr, das entspricht rund Zweidrittel des gesamten Verkehrsvolumens der UIRR.



DAS JAHR 2005 IM ÜBERBLICK - TRENDS

Unbegleiteter Verkehr 1996-2005
(Behälter, Container, Sattelaufleger)



Unbegleiteter Verkehr (Sendungen)

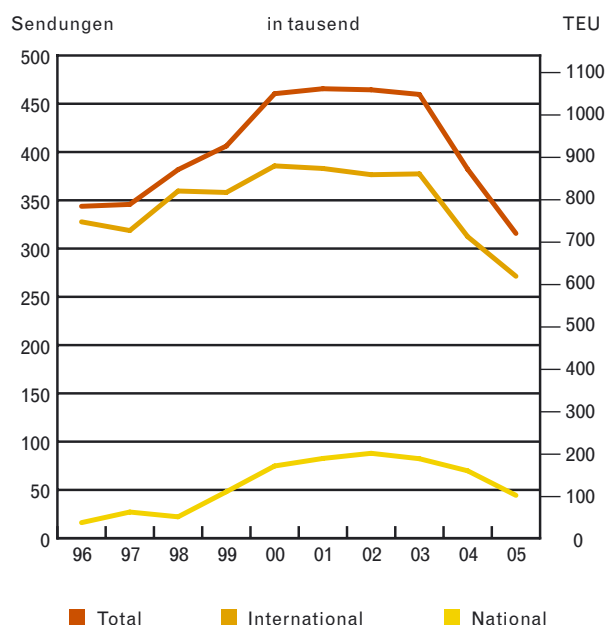
Jahr	International	National	Total
1996	720.190	647.287	1.367.477
1997	821.009	697.191	1.518.200
1998	807.739	693.233	1.500.972
1999	800.624	614.183	1.414.807
2000	904.339	602.314	1.506.653
2001	903.708	567.642	1.471.350
2002	925.742	592.731	1.518.473
2003	978.915	800.612	1.779.527
2004	1.114.364	846.775	1.961.139
2005	1.280.069	861.830	2.141.899

Der unbegleitete Verkehr der UIRR-Gesellschaften ist international um 15% gestiegen, d.h. um 166.000 Sendungen zwischen 2004 und 2005. In diesem Transporttyp befördern die UIRR-Gesellschaften über 50% des Gesamtverkehrs. Dank neuer Produktionssysteme (durchgehende Traktion durch einen einzigen Vertragspartner auf der Gotthard-Achse) hat der Verkehr Deutschland-Italien über Gotthard und Brenner von über 30% der Sendungen eine weitere starke Steigerung von 7% verzeichnet. Die Entwicklung des Verkehrs von/zu den ARA-Häfen beweist, dass der Markt der Maritimcontainer für den KV Schiene-Straße immer vielversprechender wird. Dies zeigt auch der Anstieg von 18% zwischen BeNeLux und Italien (d.h. 36.000 Sendungen mehr als 2004). Durch eine Optimierung des Transportplans stiegen die Sendungen von und nach der Iberischen Halbinsel um beachtliche 40% (+15.000 im Vergleich zu 2004). Die neuen Mitgliedstaaten nutzen den unbegleiteten Verkehr stärker, vor allem zwischen Deutschland und Tschechien/Slowenien (+45% insgesamt), zwischen Belgien und Polen (neues Angebot) und Kroatien und Slowenien (+45%). Die Verbindungen mit den skandinavischen Ländern in Richtung Deutschland und Italien sind um 40% erheblich gestiegen.

Der nationale unbegleitete Verkehr verzeichnet ein 2%iges Wachstum. Die hervorragenden Ergebnisse in Deutschland (+10%, besonders aufgrund bedeutsamer Terminal-Investitionen) und Italien (+6%) konnten nicht die Auswirkungen der großen Umstrukturierungen in Frankreich (-22%) kompensieren.

Insgesamt ist der unbegleitete Verkehr um 9% gestiegen. Der UIRR-Beitritt von Intercontainer Austria hat entscheidend zu dem in diesen Statistiken angeführten Wachstum beigetragen.

Begleiteter Verkehr 1996-2005
(Rollende Landstraße)



Begleiteter Verkehr (Sendungen)

Jahr	International	National	Total
1996	327.676	16.103	343.779
1997	318.657	27.087	345.744
1998	359.606	22.122	381.728
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

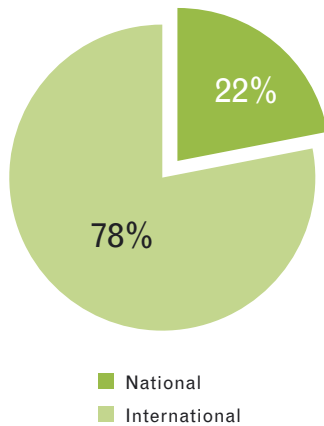
Für den begleiteten Verkehr war 2005 international mit einem Verkehrsrückgang von 13% erneut ein schwieriges Jahr. Nach dem EU-Beitritt neuer Mitgliedstaaten im Mai 2004, musste der Markt bedeutsame Umstrukturierungen auf allen Korridoren erfahren (Positionierung der Gesellschaften und der Transportpläne). Der Wegfall wichtiger Verbindungen (Dresden - Lovosice und Manching-Brennersee) entspricht schon allein einer Einbuße von über 85.000 Sendungen. Einige Partner haben zudem auf diesen Markt verzichtet, um sich vorzugsweise nur dem unbegleiteten Verkehr zu widmen. Die Situation auf dem Gotthard ist sehr unterschiedlich: die Verbindungen Freiburg-Lugano, Singen/Freiburg-Mailand haben einen Rückgang von 20% verzeichnet (begrenzte LKW-Höhe von 3,80m), wobei der Verkehr auf der Verbindung Freiburg-Novara (LKW-Höhe von 4m) um 22% gestiegen ist (14.000 Sendungen mehr als 2004).

Der nationale begleitete Verkehr hat sehr gegensätzliche Resultate erzielt: Zuwachs um 12% auf der Verbindung Basel-Lugano, auf welcher LKWs von 4m Höhe befördert werden können und dagegen einen Rückgang um 45% aufgrund der Veränderung der österreichischen Verkehrslandschaft.

DAS JAHR 2005 IM ÜBERBLICK - TRENDS

Gesamtverkehr

(Begleitet und Unbegleitet)



Internationaler und Nationaler Verkehr in Mio. TKM

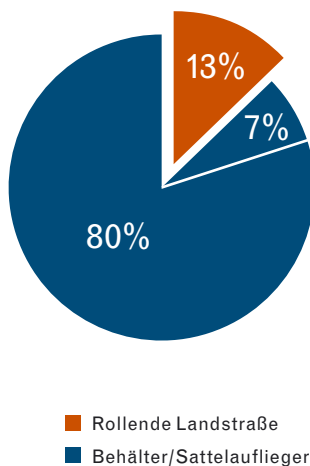
Jahr	International	National	Total
1996	19.584	7.583	27.167
1997	21.527	8.334	29.862
1998	21.926	8.308	30.234
1999	20.742	7.846	28.588
2000	24.330	8.156	32.486
2001	24.663	7.217	31.880
2002	25.027	8.047	33.074
2003	25.248	7.671	32.919
2004	26.173	8.338	34.511
2005	28.871	8.086	36.957

Trotz der Umstrukturierung des Marktes der RoLa, welche ein höheres Durchschnittsgewicht aufweist, hat sich der Verkehr (Angabe in tkm) international positiv entwickelt (+10%). Der alpenquerende Verkehr hat dazu beachtlich beigetragen: +20% von/nach Belgien, +12% von/nach Deutschland und +2% von/nach den Niederlanden.

National hat sich das Verkehrsvolumen um 3% verringert, hauptsächlich aufgrund des deutlichen Rückgangs der Sendungen in Österreich und Frankreich.

Die durchschnittlichen Entfernungen betragen international 800 km (Rückgang der Sendungen der RoLa auf kurzen Entfernungen) und national 560 km. Die längste Verbindung befindet sich zwischen Deutschland und Portugal (2200 km), die kürzeste zwischen Kroatien und Slowenien (280 km). Das durchschnittliche Bruttogewicht einer Sendung beträgt international 25 Tonnen und national 19 Tonnen.

Techniken



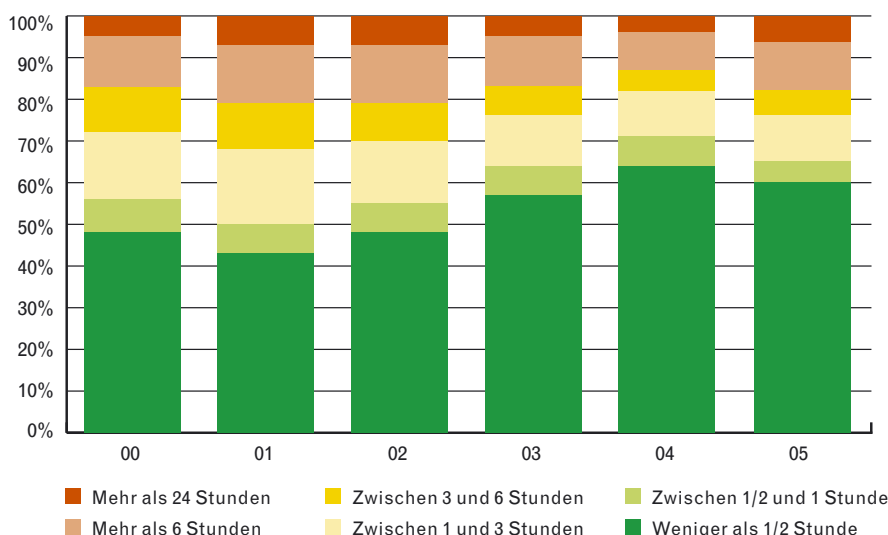
Anteil der Kombitechniken im Gesamtverkehr in Tausend Sendungen

Jahr	Behälter	Sattelaufleger	Rollende Landstraße	Total
1996	1.161	207	344	1.711
1997	1.333	185	346	1.864
1998	1.335	166	382	1.883
1999	1.260	154	406	1.821
2000	1.333	172	460	1.964
2001	1.300	171	466	1.937
2002	1.367	152	464	1.983
2003	1.405	145	460	2.010
2004	1.806	155	382	2.343
2005	1.978	164	316	2.458

Der Gesamtanteil des unbegleiteten Verkehrs beträgt 87% der 2005 beförderten Sendungen. Der Anteil der Wechselbehälter und Container ist aus zwei Gründen stark gestiegen: die Anzahl der Sendungen im begleiteten Verkehr ist beachtlich zurückgegangen und mehrere wichtige KV-Strecken können einen Verkehrsanstieg verzeichnen: Belgien/Deutschland von/nach Italien (+15%, d.h. 62 000 Einheiten mehr als 2004) und Belgien/Deutschland von/nach Spanien (+41%, d.h. 15 000 Einheiten mehr als 2004). Ca. 58% der Wechselbehälter und Container werden international befördert, der Rest national. 7% der Sendungen sind transportierte Sattelaufleger auf den 6 wichtigen Verbindungen, auf denen fast alle Beförderungen von Sattelauflegern fahren (Deutschland/Belgien/Dänemark/Frankreich/Niederlande und Deutschland-Schweiz). Die RoLa ist stark rückgängig (-18%): mit -14% international und noch deutlicheren -36% national.

Pünktlichkeit

(Verspätung)



2005 war ein schwieriges Jahr, sowohl im Hinblick auf die Datenerfassung (Fehlen von Daten für die Brenner-Achse und immer unklarere Gründe für die Verspätungen) als auch in Bezug auf die Pünktlichkeit der Züge. Von 21 000 internationalen Zügen, die 2005 kontrolliert wurden, waren 60% pünktlich (Toleranz von 30 Minuten), 23% verzeichneten eine Verspätung von über 3h und 7% von über 24h, d.h. bei gleichen Grundlagen, eine Verschlechterung im Vergleich zum Vorjahr auf praktisch allen überprüften Achsen. Bestimmte UIRR-Partner haben zudem ihr Produktionssystem aus Gründen der Pünktlichkeit grundlegend verändert, der gesamte alpenquerende Verkehr durch Modane (F) ist auf den Gotthard (CH) verlagert worden. Es scheint, dass der Abschluss der Qualitätsverträge zwischen den KV-Operateuren und den EVU tatsächlich noch keine Verbesserung der Qualität erbracht hat, obwohl dies prinzipielles Ziel der UIRR-Gesellschaften bleibt. Unterschiedliche Auffassungen über die Gründe von Verspätungen in einigen Qualitätsgruppen erschweren die Ausarbeitung von Lösungsansätzen. Die Situation bleibt somit besorgniserregend und erfordert 2006 erneut besondere Aufmerksamkeit.



DAS JAHR 2005 IM ÜBERBLICK

Die Mitgliedsgesellschaften

Im Oktober letzten Jahres hat **CNC** ihre Tätigkeiten auf den Seeverkehr konzentriert und ist zu **NAVILAND CARGO** geworden. Jetzt fährt sie die Häfen von Antwerpen, Le Havre, Marseille und Zeebrugge an und baut unter der Marke NaviTrucking einen Service für den durchgehenden Straßenverkehr aus. Ab dem 1. Januar 2006 bietet **HUNGAROKOMBI** ausschließlich den Service der Rollenden Landstraße an; den unbegleiteten Verkehr wird die neue Gesellschaft **HUNGARIA INTERMODAL** übernehmen. **KOMBIVERKEHR** hat ihr Betriebsnetz durch den Erwerb von Anteilen am Kapital von **OPTIMODAL** (NL) und von **INTERCONTAINER AUSTRIA (ICA)** erweitert und die Kooperation bei ihren Ganzzugverbindungen im Korridor Benelux - Österreich - Südosteuropa ausgebaut.

Im Juni 2005 kam es bei **EUROTUNNEL** zu zwei Nominierungen: Herr Jacques Gounon wurde zum Präsidenten/Generaldirektor und Herr François Coart zum Direktor der Abteilung "Güterverkehrsentwicklung" ernannt. Die Gesellschaft hat im Februar 2005 den britischen "Rail Safety and Security Excellence" Preis für ihre Leistungen auf dem Gebiet der Sicherheit erhalten und die direkte Vermarktung von Güterverkehr-Serviceleistungen gegenüber kleinen und mittelständigen europäischen Transportunternehmen übernommen.

Nachdem Herr Hans Raun 20 Jahre lang die Gesellschaft **KOMBI DAN** leitete, hat Herr Per Fl. Christensen seine Aufgaben übernommen. Bei **ÖKOMBI** trat Herr Wilhelm Patzner als Geschäftsführer an die Stelle von Herrn Stefan Hofer.

Seit einigen Jahren laufen schon fast alle Verkehre wegen der Zusammensetzung und beträchtlichen Erhöhungen der Eisenbahntarife und aufgrund des Qualitäts- und Wirtschaftlichkeitsdrucks in Ganz- und Shuttlezügen statt in Einzelwagen, womit eine Verkürzung der Umschlagzeiten und eine Umgruppierung der Güterströme ermöglicht wurde. Die Rollende Landstraße konzentriert sich auf bestimmte Achsen und ist die ausschließliche Aktivität der Gesellschaften **HUNGAROKOMBI** – deren Kunden sich im Wesentlichen außerhalb der EU befinden –, sowie **ÖKOMBI** und **RALPIN**. Die letztgenannte wird im Jahr 2006 durch die Verlagerung ihres Firmensitzes nach Olten (CH) und die interne Übernahme von technischen und finanziellen Aufgaben unter der Leitung von Herrn René Dancet als einzigem, bei der Gesellschaft direkt angestellten Geschäftsführer eine Umstrukturierung erfahren. Aufgrund des niedrigen Bahnprofils auf der Gotthardstrecke benutzt der Schweizer Operateur **HUPAC** tief gelegte Flachwagen, welche den Transport von LKW bis 4 Meter Eckhöhe ermöglichen, jedoch nur in der Schweiz zugelassen sind. Für das internationale Angebot ist noch ein europäisch harmonisiertes Zulassungsverfahren des Rollmaterials notwendig. **HUPAC** hat zudem 500 Wagenmodule (250 Gelenkwagons) für die Beförderung von Megatrailern mit bis zu 3 Meter Innenhöhe bestellt, die in Zusammenarbeit mit dem Konstrukteur entwickelt wurden. Im Laufe des Jahres 2006 wird **NOVATRANS** Versuche zum AFR-Korbwagen durchführen, der für die klassischen, nicht kranbaren Sattelanhänger bestimmt ist.



DAS JAHR 2005 IM ÜBERBLICK

Europäische Politik

Im Oktober 2005 hat das Europäische Parlament die im dritten Eisenbahnpaket zusammengefassten Vorschläge der Kommission zur "Wiederbelebung" der Schiene untersucht. Es hat mit gewissen Änderungen die Texte zur Öffnung des europäischen Marktes für Reisezüge, die harmonisierte Zertifizierung von Zugpersonal sowie die Entschädigung der Reisenden im Falle von Verspätungen bewilligt. Das Parlament hat jedoch den Teil, der die Entschädigung der Güterverkehrskunden im Falle von Verspätungen vorsieht, abgelehnt. Als Reaktion darauf hat die UIRR auf die Kosten der Unpünktlichkeit für die verschiedenen Akteure der KV-Kette sowie auf die moderate Höhe der Entschädigungen (5 - 25%) hingewiesen, welche im Vergleich zu den Summen, die den Reisenden bewilligt wurden (25 - 75%) doch bescheiden sind. Diese Entschädigungen hätten eine reine Signalwirkung, da ihr Ziel nicht darin liegt, den Operateuren Einnahmen zu bringen, sondern Bahndienstleistungen von höherer Qualität zu erwirken, die den Erwartungen des Marktes eher entsprechen. Die Kommission hat erklärt, dass sie die Qualitätsentwicklung des Eisenbahngüterverkehrs weiter verfolgen wird, wohingegen die UIRR sich bemüht, auf die Umsetzung des oben genannten gemeinsamen Engagements UIC-G.KLV/UIRR hinzuwirken.

Die Frage der Servicequalität ist Mittelpunkt des Liberalisierungsprozesses: in der Tat verbessert der Wettbewerb zwischen den traditionellen und den neuen Eisenbahnverkehrsunternehmen die Pünktlichkeit; dies konnte auf dem Brenner beobachtet werden. Die

durch das erste und zweite Eisenbahnpaket eingeleitete Öffnung des Marktes hat noch weitere positive Auswirkungen, wie die Ausschreibung von **HUPAC** für die durchgehende Traktion ihrer internationalen Züge oder die Genehmigung als in Frankreich zugelassenes Eisenbahnunternehmen für EUROPORTE 2, Tochtergesellschaft von **EUROTUNNEL**, zeigen.

Bei der von der Kommission organisierten Konsultation zur Revision des Weißbuches zur Verkehrspolitik von 2001 hat die UIRR die Maßnahmen der Kommission zur "Wiederbelebung" der Schiene begrüßt, jedoch auch auf die Notwendigkeit einer schnelleren Umsetzung der Liberalisierung durch die Mitgliedsstaaten und einer substantiellen Qualitätsverbesserung der Eisenbahndienstleistungen hingewiesen. Außerdem hat sie zur allgemeinen Einführung der in der Richtlinie 2001/14 für Infrastrukturmanager vorgesehenen leistungsabhängigen Entgeltregelung, zur Vollendung der Transeuropäischen Netze und zu den Verkehrsträgern angepassten Infrastrukturentgelten aufgerufen.

2005 wurde der Aufbau der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) fortgesetzt, u.a. mit den ersten Sitzungen der Arbeitsgruppen. Aufgabe der ERA besteht darin, Schienenverkehrssicherheit und -interoperabilität mittels an die Kommission gerichteter Empfehlungen zur Vorbereitung gemeinschaftlicher Vorschriften zu entwickeln. Die UIRR ist in Person von Herrn Dr. Janos Berenyi als Vertreter der Güterverkehrskunden im Verwaltungsrat der ERA präsent.



DAS JAHR 2005 IM ÜBERBLICK

Entwicklung der KV-Serviceleistungen

Neue Verbindungen

Die Förderung des Projektes SINGER im Marco Polo Programm ermöglicht **ADRIA KOMBI** und ihren Partnern das Terminal in Ljubljana zu einer Drehscheibe auszubauen und eine Ganzzugverbindung mit Verona einzurichten. **ALPE ADRIA** hat eine Verbindung zwischen Triest (I) und Budapest (HU) eingeweiht und **CEMAT** hat verschiedene Linien nach Österreich und darüber hinaus nach Osteuropa (Tschechien, Ungarn, Polen) eingerichtet. Es wird ebenfalls ein Shuttleservice Verona-Ljubljana mit Antennen nach Rumänien, Serbien und Kroatien gestartet werden. **CROKOMBI** hat Ganzzüge nach Ungarn eingesetzt und organisiert eine RoLa Zagreb (HR) - Padua (I). **HUPAC** bietet seit 2005 zahlreiche zusätzliche Verbindungen von/nach Deutschland, Belgien und Italien an. Auch Rotterdam (NL), Taulov (DK) und Polen gehören zum Angebot. **ICA** ist seit Januar 2005 UIRR-Mitglied und hat mit den anderen UIRR-Gesellschaften eine Zusammenarbeit begonnen, die weiter ausgebaut werden soll. Zudem hat sie ihr Verbindungsnetz nach Südosteuropa über ihre Filialen in Tschechien, der Slowakei, Ungarn und Rumänien erweitert. Der deutsche Operateur **KOMBIVERKEHR** hat eine Shuttlezugverbindung nach Schweden, Ganzzüge nach Cervignano (I) aber auch nach Granollers (E, mit **COMBIBERIA**), Wels (A) und Budapest (HU mit **ICA**) eingerichtet. Ihr Angebot enthält ebenfalls eine Verbindung von/nach Lovosice (CZ) mit **BOHEMIAKOMBI**, die sich nach der Aufhebung der Straßenverkehrsbeschränkungen für die neuen EU-Staaten von nun an auf den unbegleiteten Verkehr konzentriert. **NOVATRANS** hat

2005 ein deutliches Wachstum auf ihren Verbindungen in Großbritannien, nach Skandinavien und Griechenland verzeichnet. **ROCOMBI** untersucht die Wirtschaftlichkeit von Verbindungen zwischen Rumänien und Ungarn, Tschechien und anderen westeuropäischen Ländern. Nachdem **TRW** ihr Verkehrsangebot nach Spanien (Frequenzerhöhung und Übernahme eines Teils des Verkehrs von ICF) entwickelt hat, plant sie für 2006 die Aufnahme von Verbindungen nach Osteuropa.

Terminals

Das neue Terminal in Spačva (HR) wird **CROKOMBI** die Errichtung einer Verbindung nach Ljubljana (SI) und danach nach Salzburg (A) ermöglichen. **HUPAC** hat im September 2005 das Terminal Busto Arsizio-Gallarate als Drehscheibe seines Shuttle-Verbindungsnetzes eingeweiht. Das neue Terminal von Oradea bietet eine leistungsstarke Infrastruktur für den von der rumänischen **ICA**-Filiale verwalteten Verkehr. Im Oktober letzten Jahres hat **KOMBIVERKEHR** gemeinsam mit Seehafen Kiel GmbH eine Tochtergesellschaft für den Betrieb des neuen KV-Terminals gegründet. **NOVATRANS** hat seine Serviceleistungen von Montpellier nach Sète verlagert und den zweiten Teil des Terminals Valenton in Betrieb genommen, mit welchem das Angebot erweitert werden kann. Mit der geplanten Eröffnung des Terminals von Freiburg im Breisgau und durchgängiger Traktion nach Domodossola (Grenze I-CH) wird bei **RALPIN** die Effizienz weiter verbessert. **ROCOMBI** plant ihren nationalen Verkehr auf den Terminal in Constanta (RO) zu konzentrieren, welcher deswegen erweitert werden soll.

MITGLIEDER DER UIRR (STAND JUNI 2006)

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
DÄNEMARK	KOMBI DAN Omfartsvejen 1 DK - 6330 Padborg	Tel: (+45) 74 67 41 81 Fax: (+45) 74 67 08 98 E-Mail: kombidan@kombidan.dk
DEUTSCHLAND	KOMBIVERKEHR Ludwig-Landmann-Str. 405 D - 60486 Frankfurt/Main	Tel: (+49) 69 79 50 50 Fax: (+49) 69 79 50 51 19 E-Mail: info@kombiverkehr.de
FRANKREICH	NAVILAND CARGO 8, Avenue des Minimes BP 57 F - 94302 Vincennes	Tel: (+33) 1 43 98 40 00 Fax: (+33) 1 43 74 18 12 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 13 a 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 Wiedner Hauptstr. 120-124 A - 1050 Wien	Tel: (+43) 1 504 95 60 0 Fax: (+43) 1 504 95 60 150 E-Mail: global@intercontainer.at
	ÖKOMBI Taborstraße 95 A - 1200 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: info@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 Szilágyi Dezső tér 1 1 H - 1011 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 Bucureşti, 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 Genfergasse 11 CH - 3001 Bern	Tel: (+41) 31 327 28 39 Fax: (+41) 31 327 28 60 E-Mail: info@ralpin.ch
SLOWENIEN	ADRIA KOMBI Tivolska 50 SI - 1000 Ljubljana	Tel: (+386) 1 23 45 280 Fax: (+386) 1 23 45 290 E-Mail: infor@adriakombi.si
TSCHECHISCHE REPUBLIK	BOHEMIAKOMBI Opletalova 6 CZ - 113 76 Praha 1	Tel: (+420) 2 42 444 560 Fax: (+420) 2 42 444 924 E-Mail: bohemiakombi@bohemiakombi.cz
ASSOZIIERTES MITGLIED		
FRANKREICH	EUROTUNNEL 19, Boulevard Malesherbes F - 75008 Paris	Tel: (+33) 1 55 27 39 59 Fax: (+33) 1 55 27 37 75 E-Mail: francois.coart@eurotunnel.com



Your Partners in Combined Transport

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

Rue Montoyer 31/bte 11
B-1000 Bruxelles

Tel.: +32 2 548 78 90
Fax: +32 2 512 63 93
E-mail: headoffice.brussels@uirr.com
Web: <http://www.uirr.com>