



Jahresbericht

2010

Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße



Inhaltsverzeichnis

Vorwort des Präsidenten.....	3
Kennzahlen des Jahres	4
Ansicht des Generaldirektors.....	5
Unbegleiter Verkehr	6
Begleiter Verkehr	8
Geschäftsumfeld	10
Herausforderungen und Aussichten	11
Neues von den Mitgliedern.....	12
Interview der Mitglieder	
Crokombi.....	14
Intercontainer Austria	15
Interferryboats	16
Novatrans.....	17
Das UIRR-Jahr in Kürze	18
Mitglieder der UIRR	19

IMPRESSUM

Verantwortlicher Herausgeber: UIRR s.c.r.l.,
Brüssel, c/o Ákos Érsek

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

Grafische Gestaltung: Tostaky s.a., Brüssel

In Belgien auf chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt.

Die vollständige 2010 Statistik der UIRR Operateure
kann unter www.uirr.com heruntergeladen werden.



Vorwort des Präsidenten

Am Freitag, den 23. Oktober 1970, versammelten sich in München die Vertreter sieben europäischer Operateure des Kombinierten Verkehrs, einer sich damals gut entwickelnden Branche, um zu diskutieren, wie sich die Entwicklung ihrer innovativen Gütertransportlösung vorantreiben ließe. Ergebnis war die Gründung der UIRR. Heute, vierzig Jahre später, ist einer von vier Zügen in Europa ein Zug des Kombinierten Verkehrs, der rund 11% der europäischen Gütertransporte abwickelt. Die UIRR ist ein anerkannter Branchenverband mit Sitz in Brüssel und vertritt aktuell die Interessen von 18 Unternehmen des Kombinierten Verkehrs Schiene-Straße, die ein paneuropäisches Netz betreiben.

Die negativen Auswirkungen der Wirtschaftskrise, die sich in 2009 in einem Rückgang von 17% des Transportvolumens im Kombinierten Verkehr niedergeschlagen hatten, konnten 2010 durch ein Wachstum von 8% unseres wahrhaft komodalen Gütertransportsystems überwunden werden. So wurde die Hälfte des Ertragsrückgangs aus dem Jahr 2009 wieder aufgeholt.

Leider wurde die Erholung durch eine Reihe von Faktoren behindert:

- Die Traktionsdienstleister bauten während der Krise Kapazitäten ab, was zu Engpässen bei der Lokomotivenkapazität führte.
- Infrastrukturarbeiten und Streiks beeinträchtigten den Schienenverkehr und verursachten erhebliche Störungen im Verkehrsfluss.
- Einige Straßentransportunternehmen setzten ihre nicht kostendeckende Preispolitik fort in der Hoffnung, Marktanteile zurückzugewinnen.

Die KV-Operateure blieben dennoch zuversichtlich und verfolgten weiterhin ihren Vorsatz, die interne Effizienz der Abläufe stetig zu verbessern und innovative Dienstleistungen anzubieten, um die Erwartungen der Kunden bestmöglich zu erfüllen. Der Optimismus in der Branche spiegelt sich im UIRR Combined Transport Sentiment Index wider, der im Jahr 2010 durchgängig positiv war.

Die UIRR erwartet das Inkrafttreten wichtiger Gesetze, durch die viele dieser Probleme gelöst werden könnten: die Neufassung der Eurovignetten-Richtlinie und die Überarbeitung des Ersten Eisenbahnpakets.

Die Zielsetzungen der Europäischen Kommission zur Bewältigung der Herausforderungen des Klimawandels und zur Verkehrssicherheit sind im Weißbuch Verkehr dargelegt. Das Ziel einer maßgeblichen Dekarbonisierung des Güterverkehrs verlangt nach einer weitaus größeren Rolle für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße, insbesondere auf Langstrecken, ohne den die europäische Transportbranche nicht auf einen ökologisch nachhaltigen Weg gebracht werden kann.

Durch Weitergabe wichtiger Informationen zu nicht ausgeschöpften Kapazitäten und Potentialen des Kombinierten Verkehrs wird die UIRR die europäischen Entscheidungsträger und Gesetzgeber in ihren Bemühungen um das Erreichen dieser Ziele auch weiterhin unterstützen.



RUDY COLLE
GESCHÄFTSFÜHRENDER
PRÄSIDENT

„Die negativen Auswirkungen der Wirtschaftskrise konnten in 2010 durch ein Wachstum von 8% unseres wahrhaft komodalen Gütertransportsystems überwunden werden. So wurde die Hälfte des Rückgangs aus dem Jahr 2009 wieder aufgeholt“



Kennzahlen des Jahres

2010: DAS JAHR DES KOMBINIERTEN VERKEHRS

Der krisenbedingte Konjunkturabschwung bewirkte in 2009 einen Rückgang von 17% beim KV Schiene-Straße. Damit war die Entwicklung erstmals in 10 Jahren insgesamt rückläufig, und zwar in einem in der 40jährigen Geschichte der UIRR bislang ungekannten Ausmaß. Mit einem Wachstum von 8% konnte dieses Minus jedoch im Laufe des Jahres 2010 zur Hälfte wieder aufgeholt werden. Die UIRR bleibt zuversichtlich, dass der KV Schiene-Straße die besten Lösungen für die Optimierung der Komodalität bereithält, z. B. durch eine **effiziente Integration der elektrischen Zugförderung in die Langstreckentransportketten in Europa**. Die Nachteile des Straßenfernverkehrs bei sozialen Aspekten (Nichtbeachtung der Arbeitszeitregelungen), Sicherheit (hohe Unfallrate, Ladungsdiebstahl beim Tanken/während der Pause) oder externe Effekte (Treibhausgas- und Lärmemissionen, Vibrationen usw.) lassen sich am ehesten beseitigen, indem die Paletten mit der Transportware in intermodale Ladeeinheiten (Wechselbehälter oder Sattelaufleger) geladen werden, die dann per Lkw zu Umladeterminals oder Häfen transportiert werden, wo nachhaltige Verkehrsträger wie Eisenbahn oder (Binnen)Schiffe schließlich den längsten Teil des Transports übernehmen. Die KV-Operateure sind die Organisatoren von Transportketten, die den Schienentransport in kritischen (Langstrecken-) Segmenten umfassen.

85%

*der begleiteten KV-Züge
im grenzüberschreitenden Verkehr
mit maximal 30 Minuten Verspätung*

jeder 4.

*Zug im Schienengüterverkehr
ist ein KV-Zug*

632 km

*durchschnittliche Schienenentfernung,
die eine UIRR-Sendung
in 2010 zurückgelegt hat*

Die UIRR erfasst seit 1999 regelmäßig Daten zur Servicequalität. Bemerkenswert sind zwei Tatsachen: 1. Unbegleitete inländische KV-Züge, die das Schienennetz des betreffenden Landes nicht verlassen, weisen kontinuierlich eine Pünktlichkeit von über 80% auf, RoLa-Züge sogar von über 85%. 2. Die Pünktlichkeit unbegleiteter KV-Züge im grenzüberschreitenden Verkehr, die die Schieneninfrastruktur von zwei oder mehr Ländern nutzen, liegen noch unter 70%.

Die UIRR hat ihre Leistungsanforderungen und Vorschläge gegenüber den bahnen und politischen Entscheidungsträgern, die Struktur und Leistungsfähigkeit der Eisenbahnbranche beeinflussen, immer wieder zum Ausdruck gebracht. Wir vertrauen weiter fest darauf, dass die Pünktlichkeit, die einen wichtigen Wettbewerbsfaktor darstellt, steigerungsfähig ist.

Die Community of European Railways (CER) bezifferte die Gesamtleistung des europäischen Schienengüterverkehrs (31 Länder) für 2010 mit 280 Mrd. tkm. Im Vergleich dazu lag die Leistung des europäischen Kombinierten Verkehrs Schätzungen zufolge bei 80 Mrd. tkm, was 28,5% entspricht. Mit anderen Worten: In 2010 war jeder vierte Güterzug ein KV-Zug.

Zudem lag das Wachstum 2010 im gesamten europäischen Schienengüterverkehr bei 5% (Quelle: CER), während die Steigerung beim KV 8% betrug. Hierin zeigt sich, dass der Kombinierte Verkehr eine größere Dynamik aufweist als andere Segmente des Schienengüterverkehrs. In Verbindung mit den Qualitätsanforderungen des Kombinierten Verkehrs wird dieser Markt des Schienengüterverkehrs zu einem Segment, dem besondere Aufmerksamkeit gebührt.

Die Entfernung, die eine unbegleitete KV-Sendung durchschnittlich zurückgelegt hat, betrug 743 km (85% des gesamten Transportaufkommens), für RoLa-Züge (begleiteter KV) lag sie bei 275 km (15% des Gesamtaufkommens). Der gewichtete Durchschnitt aus beiden Werten ergibt 632 km, was der durchschnittlichen Entfernung entspricht, die ein Langstrecken-Lkw mit einem Fahrer an einem Tag zurücklegt.

Im Weißbuch Verkehr 2011 der Europäischen Kommission ist vorgesehen, dass jeder zweite Tonnenkilometer vom Straßen-güterfernverkehr hin zu nachhaltigeren Verkehrsträgern, am bedeutendsten die elektrische Zugbeförderung, verlagert werden soll. Der KV Schiene-Straße hat seine Fähigkeit zur Übernahme von Langstreckentransporten unter Beweis gestellt und ist bereit, an der Verwirklichung der Ziele der Europäischen Kommission mitzuwirken.



Ansicht des Generaldirektors

Der allgemeine Wirtschaftsaufschwung macht sich im Transportsektor bemerkbar. Die Operateure sind damit beschäftigt, krisenbedingte Verluste des Vorjahres durch eine nachhaltige Reorganisation der Verkehre auszugleichen und damit die Basis für ein weiteres Wachstum zu legen. Dennoch ist Vorsicht geboten. Die Krise hat strukturelle Änderungen der Weltwirtschaft beschleunigt. Das Wachstum von Industrie- und Schwellenländern ist sehr unterschiedlich. Das Bankensystem ist vorerst stabilisiert aber in vielen Ländern ist die Staatsverschuldung beunruhigend angestiegen.

Langfristige Trends wie Ressourcenverknappung mit Steigerung der Treibstoffpreise, sowie die Notwendigkeit den Klimawandel zu bekämpfen, begünstigen den Kombinierten Verkehr. Trotzdem müssen wir uns auf ein instabiles Wachstum mit vielen Schwankungen einstellen. Flexibilität in der Produktion und Anpassung an Kundenwünsche sind daher wichtiger denn je. Produktivitätssteigerungen bleiben ein Schlüsselfaktor für die KV-Entwicklung, die insbesondere durch die europäische Harmonisierung des Eisenbahnmarktes mit mehr Wettbewerb, Standardisierung von Ladeeinheiten, Wagons und betrieblichen Prozessen sowie Erhöhung der Nutzlast pro Zug vorangebracht werden kann. Der Fortschritt in diesen Bereichen kommt selten durch den großen Wurf, in erster Linie durch beharrliche Detailarbeit an vielen Stellen.

Die UIRR unterstützt durch ihre Mitarbeit verschiedene Arbeitsgruppen der Europäischen Eisenbahagentur. Vorrangige Ziele sind dabei die europäische Wagonzulassung und einheitliche Wartungsvorschriften, um die Sicherheit zu erhöhen aber kontraproduktiven Aktionismus einzelner nationaler Sicherheitsbehörden, wie nach dem Unfall in Viareggio, künftig auszuschließen.

Im Bereich der Standardisierung wurde nach jahrelangen Vorarbeiten die Norm EN13044 verabschiedet. Sie vereinheitlicht die Identifizierung aller Ladeeinheiten und ermöglicht eine effizientere Datenerfassung bei allen KV-Akteuren. Die UIRR konnte dabei eine treibende Rolle spielen und wurde vom Transportsektor mit der Verwaltung des neuen ILU-Codes betraut.

Die in wenigen Jahren bevorstehende Eröffnung des Schweizer Gotthardbasistunnels wird einen Kapazitätssprung auf einer der wichtigsten europäischen Verkehrsachsen bringen: Er kann aber erst wirksam werden, wenn die vielen Engpässe bei Kapazität und Lichtraumprofil auf den EU-Zulaufstrecken beseitigt werden.

Die Kommission hat in ihrem Weißbuch Ziele zur CO₂ Senkung und Erhöhung der Verkehrssicherheit benannt. Zur deren Realisierung müssen aber Umsetzungspläne folgen. Wie wäre es mit der Formulierung eines neuen Großprojektes in Anlehnung an Jacques Delors erfolgreiches Binnenmarktprojekt z.B. mit dem Titel: „Beseitigung von 279 Infrastrukturengpässen zur Verdoppelung des Schienengüterverkehrs bis 2030?“ Denn Verkehrsverlagerung auf die Schiene ist die effektivste Maßnahme, um diese Ziele zu erreichen.



MARTIN BURKHARDT
GENERALDIREKTOR

„Produktivitätssteigerungen bleiben ein Schlüsselfaktor für die KV-Entwicklung, die insbesondere durch die europäische Harmonisierung des Eisenbahnmarktes mit mehr Wettbewerb vorangebracht werden kann“



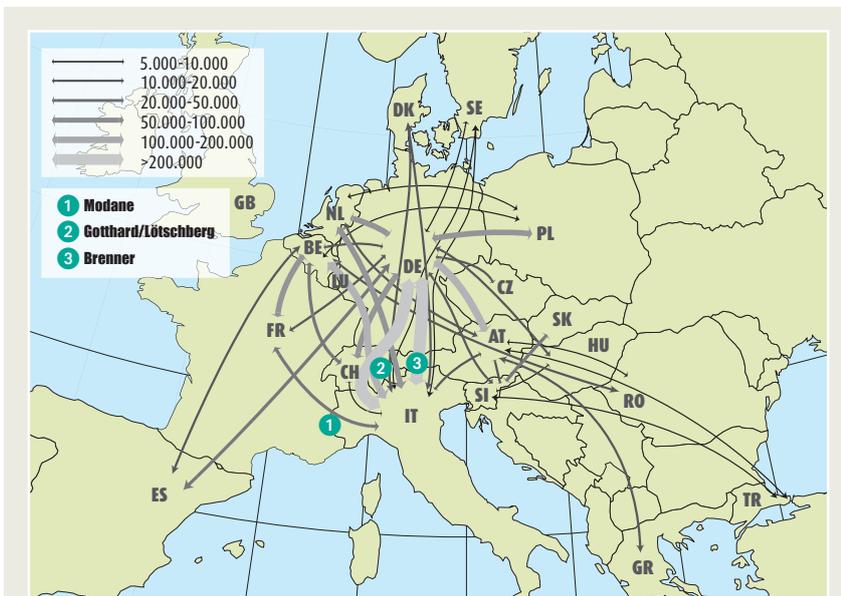
Unbegleiteter Verkehr

Die am meisten verbreitete Form des Kombinierten Verkehrs (KV) in Europa ist die Beförderung von Wechselbehältern, Containern und Sattelauflegern, die auch als unbegleiteter Verkehr bezeichnet wird. Die UIRR-Mitglieder haben über einen Zeitraum von mehr als vierzig Jahren ein umfangreiches europäisches Netz für

den unbegleiteten KV (UKV) aufgebaut, das auf Direktzügen basiert. Damit ist es möglich, sämtliche Arten von containerisierbaren Gütern (von Rohstoffen bis zu auf Paletten gestapelten Produkten) an nahezu jeden Ort in Europa zu befördern.

Der unbegleitete KV in Europa setzt sich aus vier Marktsegmenten zusammen. Zwei grundlegende Segmente lassen sich anhand des Ursprungs- und des Bestimmungsorts der beförderten Güter definieren: der Containerhinterlandverkehr (Beförderung von ISO-Seecontainern zwischen Seehäfen und Binnenland) und der Landverkehr (Beförderung von Fracht von und zu europäischen Terminals). Eine weitere Unterteilung wäre wie folgt möglich: inländischer (oder nationaler) intermodaler Verkehr, der vollständig auf dem Schienennetz einzelner europäischer Staaten stattfindet (selbst wenn die Güter von einem Land in ein anderes befördert werden), und grenzüberschreitender Verkehr, bei dem mindestens eine Grenze passiert werden muss. Darüber hinaus ist eine Unterteilung nach Entfernung möglich: kurz (weniger als 300 km), mittel (300 bis 900 km) und lang (über 900 km).

Grundsätzlich bietet der unbegleitete KV die Möglichkeit, jede Art von Gütern zu befördern, die auch für den reinen Straßenverkehr geeignet sind. Anstelle von festen Aufbauten müssen die Fahrzeuge, die für den Vor- und Nachlauf auf der Straße verwendet werden, jedoch in der Lage sein, intermodale Ladeeinheiten (ILU) zu transportieren. Folgende ILU werden im Kombinierten Verkehr Schiene-Straße am häufigsten eingesetzt: genormte Wechselbehälter der Klasse A (hauptsächlich 13,5 m) und der Klasse C (7,15 m, 7,45 m oder 7,82 m), ISO-Container 20 ft (6,1 m), 30 ft (9,15 m) und 40 ft (12,2 m) sowie kranbare Sattelaufleger (13,6 m). Wechselbehälter sind heute die wichtigste Ladeeinheit im innereuropäischen Verkehr und machen zwei Drittel des intermodalen Volumens in Europa aus.



Das Gesamtvolumen des UKV in Europa hat laut der DIOMIS-Studie etwa 16 Mio. TEU erreicht. Die UIRR-Mitglieder wickelten 2010 30% des gesamten inländischen und mehr als 50% des grenzüberschreitenden Verkehrs ab.

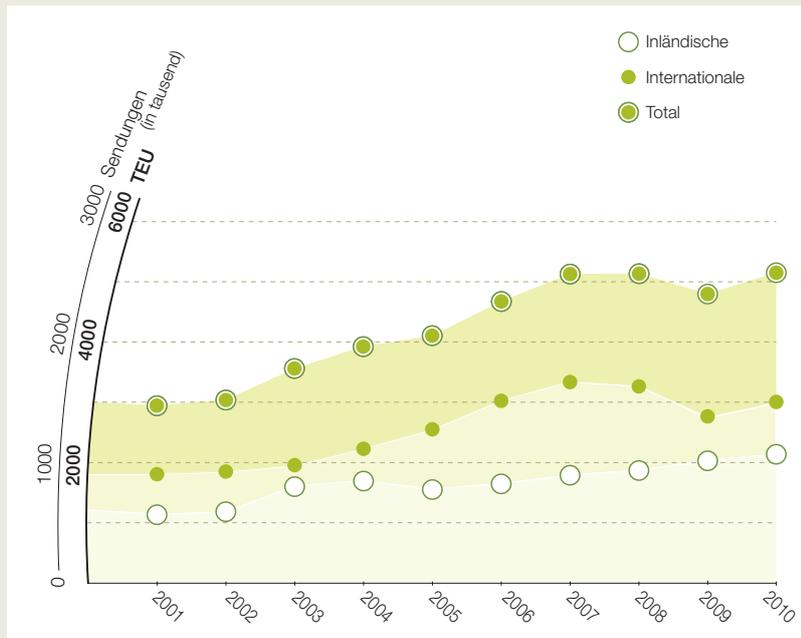
Die Korridore durch die Alpen nehmen mit über 820.000 Sendungen, die etwa 55% des unbegleiteten Verkehrs der UIRR-Mitglieder ausmachen, weiterhin eine führende Rolle ein: ca. 30% über den Gotthard, mehr als 20% über den Brenner und knapp 5% über Modane. Auf der Hauptverbindung zwischen Deutschland und Italien wurden mehr als 470.000 Sendungen verzeichnet, gefolgt von der Verbindung Belgien-Italien mit etwa

177.000 und der Verbindung Niederlande-Italien mit 65.000 Sendungen.

Das UIRR-Netz für unbegleitete Dienste basiert auf regelmäßigen Direktzügen (1.100 verschiedene KV-Dienste, die mehr als 300 Terminals verbinden) zwischen 29 europäischen Ländern. Das Nettogewicht der Güter beträgt durchschnittlich 20 t pro Sendung, die durchschnittliche Transportentfernung 900 km. 2010 wurden mehr als 50% des gesamten grenzüberschreitenden Verkehrs der UIRR-Mitglieder über eine noch größere Entfernung ausgeführt, bei knapp der Hälfte lag sie zwischen 300 km und 900 km und bei nur 1% unter 300 km.



Leistungen 2010



Im Vergleich zum Jahr 2009, in dem es zur größten Wirtschaftsrezession seit den Jahrzehnten kam, konnte der gesamte unbegleitete Verkehr der UIRR-Mitglieder ein Wachstum von 8% verzeichnen, wengleich dieses auch ungleichmäßig zwischen den einzelnen Gesellschaften verteilt war.

Trotz einer langsameren Nachfrageentwicklung in den ersten sechs Monaten des Jahres 2010 als vorhergesehen, ist es den UIRR-Mitgliedern gelungen – und zwar schneller als erwartet – den Umsatz von 2008 leicht zu übertreffen (einschließlich der Einmaleffekte in Verbindung mit einer

Mitgliedsgesellschaft im betreffenden Jahr), d. h. knapp 2,6 Mio. UIRR-Sendungen bzw. 5,2 Mio. TEU, was einer Rückgewinnung der Hälfte des in der Folge der Wirtschaftskrise verlorenen Volumens entspricht.

Die Verkehrsleistung, ausgedrückt in Tonnenkilometern, weist ein ähnliches Wachstum auf und erreichte 38,2 Mrd. tkm, von denen 78% auf grenzüberschreitende Dienste entfielen (bei einer durchschnittlichen Entfernung von 900 km und einem Bruttogewicht von 22 Tonnen pro Sendung bzw. 443 km und 18 Tonnen bei inländischen Verbindungen).

Der grenzüberschreitende unbegleitete KV – mit einer jährlichen Wachstumsrate von 10-15% in den letzten zehn Jahren – befindet sich mittlerweile erneut auf Wachstumskurs mit 9% bzw. 125.000 Sendungen gegenüber 2009. Dieses positive Ergebnis in 2010 ent-

spricht allerdings aufgrund gegensätzlicher Entwicklungen noch nicht dem in diesem Segment im Jahr 2008 erreichten Stand. Im dynamischsten KV-Markt, dem Alpentransport der UIRR-Mitglieder über den Gotthard und den Brenner, wurden beeindruckende Er-

gebnisse erzielt, wie z. B. bei den Hauptverbindungen zwischen Deutschland und Italien (+12% oder 52.000 zusätzliche Einheiten), Belgien-Italien (+13% oder +20.000) und Skandinavien-Italien (+21%). Der Containerhinterlandverkehr von den ARA-Häfen nach Deutschland verzeichnete 2010 einen weiteren Zuwachs von 30% (+25.000 Sendungen). Durch die stetige Erweiterung des UIRR-KV-Angebots nach Osten ließen sich 2010 beeindruckende Ergebnisse erwirtschaften, insbesondere bei den Verbindungen von Slowenien in die Slowakei (+122%), nach Ungarn (+92%) und in die Türkei (+122%). Dagegen wurde der Frankreichverkehr durch massive Bahnstreiks erheblich beeinträchtigt, wovon insbesondere die Verbindung Frankreich-Italien (-14%) und der Transitverkehr auf die Iberische Halbinsel (-12%) betroffen waren. Der Verkehr von den Niederlanden nach Südosten (Österreich) und Süden (Italien) schließlich ging stark zurück mit -19% bzw. -8%, was entsprechend einer Verringerung um 10.000 Sendungen im Vergleich zu 2009.

Die Gesamtleistung im **inländischen unbegleiteten Verkehr** erhöhte sich im Vergleich zu 2009 um 6% und erreichte über 2,1 Mio. TEU. Hinter diesem ermutigenden Wachstum verbergen sich jedoch widersprüchliche Ergebnisse: Der innerdeutsche Verkehr (+6%, +17.000 Sendungen), der Bereich Italien (+12%, +13.000) sowie die Region Belgien (+2%, +7.000) sind besonders hervorzuheben, während der inländische Verkehr der Operateure in Polen und Rumänien um 28% bzw. 47% schrumpfte, was einem Rückgang um 5.000 Einheiten entspricht.



Begleiter Verkehr

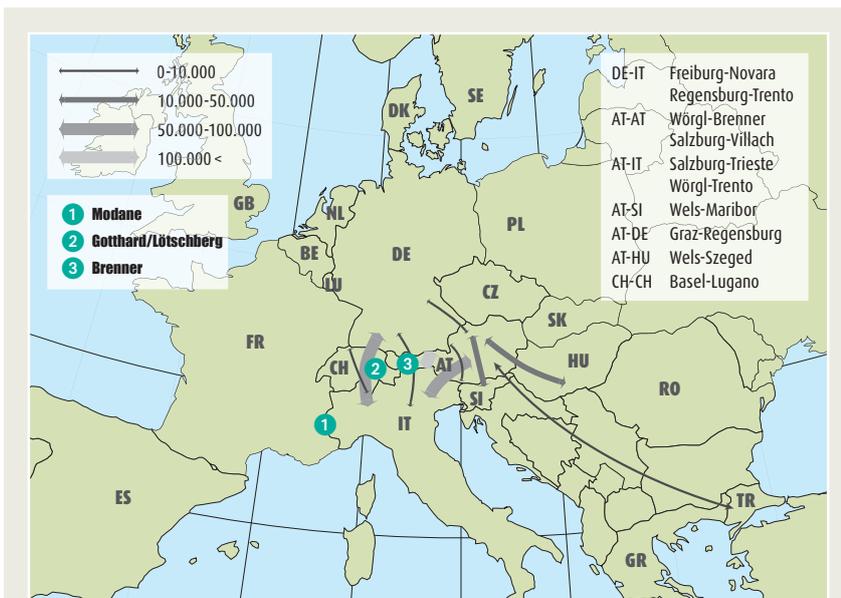
Der begleitete Kombinierte Verkehr, auch als „Rollende Landstraße“ (RoLa) bezeichnet, ermöglicht komplette Straßenfahrzeuge mithilfe der Roll-on-Roll-off-Technik auf KV-Zügen mit speziellen Niederflurwagen zu transportieren. Da die RoLa-Züge einen Liegewagen einschließen, in dem sich der Fahrer während der Zugfahrt ausruhen kann, wird dieses System als „begleiteter Kombiniertes Verkehr“ bezeichnet. Dies ist nicht mit dem französischen Begriff der

„Autoroute ferroviaire“ zu verwechseln, wo hauptsächlich der Transport von (nicht) kranbaren Sattelaufliegern stattfindet. Für Spediteure, die die Rollende Landstraße nutzen möchten, bedeutet dies keinen zusätzlichen Organisationsaufwand: Alle für den Straßenverkehr zugelassenen Last- und Sattelzüge können grundsätzlich auch die RoLa nutzen, ohne dass technische Veränderungen erforderlich sind.

RoLa-Dienste sind vor allem für folgende Unternehmen interessant:

- Mit weniger als 10 Straßenfahrzeugen
- Ohne eigenes (Logistik)-Netz
- Mit ungleichmäßigen und unregelmäßigen Verkehrsverbindungen
- Aus Ländern, die (noch) nicht über eine geeignete KV-Infrastruktur verfügen (z. B. Griechenland, Rumänien, Türkei usw.)

Es ist nicht leicht, einen wirtschaftlich tragfähigen RoLa-Dienst aufzubauen. Grundsätzlich ist ein Spediteur im Straßenverkehr nicht bereit, mehr für die Nutzung der RoLa auszugeben als die tatsächlich eingesparten Betriebskosten. Diese umfassen Kraftstoffkosten, Reifenverschleiß und Mautgebühren. Diese Summe deckt jedoch in den meisten Fällen nicht die Bahnkosten des RoLa-Verkehrs ab. Das Modell erweist sich nur dann als lohnenswert, wenn die Mautgebühren ungewöhnlich hoch sind oder wenn sonstige spezifische Vorschriften und Einschränkungen für den Lkw-Verkehr gelten. Von behördlicher Seite könnten folgende Beispiele in Frage kommen (unvollständige Aufzählung): Begrenzung von Fahrerlaubnissen und entsprechende Umsetzung von Nacht-, Wochenend- und Ferienfahrverboten, Begrenzung der Maximalgewichte und Rechtsvorschriften für die Beförderung von Gefahrgut.

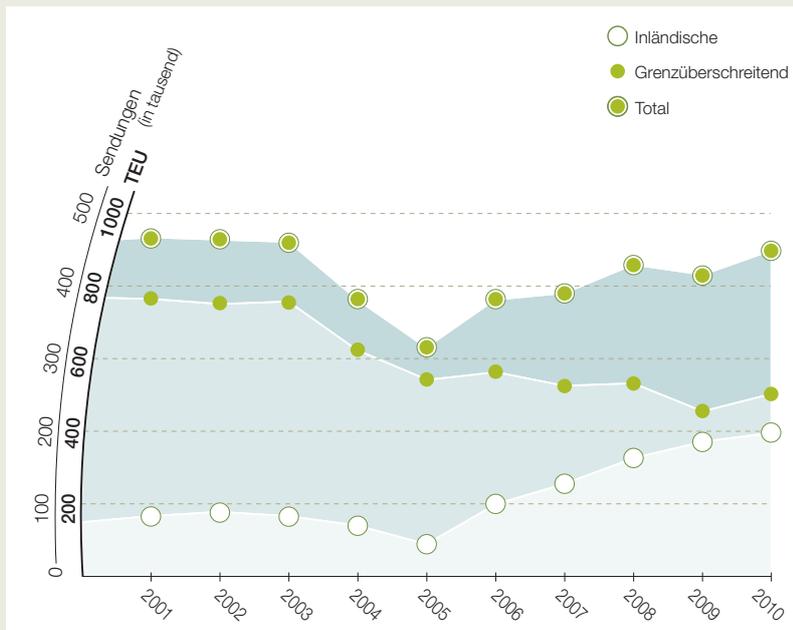


Dank der Erfindung eines revolutionären neuen Güterwagens – dem RoLa-Wagen-Konzept – durch einen europäischen Wagenhersteller zu Beginn der 1970er Jahre wurden die ersten RoLa-Dienste zwischen der Schweiz und Deutschland angeboten. In den 80er und 90er Jahren wurde das RoLa-Netz kontinuierlich ausgebaut, wobei sich das Hauptnetz deutlich von Deutschland nach Österreich verlagerte. In dieser Zeit fand eine bemerkenswerte Entwicklung statt: von 158.000 Lkw 1989 hin zu 400.000 Einheiten 1999. Mittlerweile

werden 450.000 Lkw mit RoLa-Zügen transportiert, die von sechs europäischen UIRR-Mitgliedern betrieben werden. Ein normaler europäischer RoLa-Zug kann 20 bis 27 Last- und Sattelzüge befördern und lässt sich in weniger als 30 Minuten beladen. Die Leistung von RoLa-Wagen, die mit Scheibenbremsen ausgestattet (und somit sehr leise) sind, hat sich in den vergangenen 20 Jahren auf etwa 1.000 km pro Tag verdoppelt.



Leistungen 2010



Dank einer verbesserten Wirtschaftslage in Europa im Vergleich zu 2009 lässt sich das Geschäftsjahr 2010 der RoLa –angeboten von UIRR-Mitgliedern – als ein Jahr der Erholung betrachten. Insgesamt ist es den Mitgliedsgesellschaften gelungen, etwa 450.000 komplette Lkw zu befördern, was einer Steigerung um 8% bzw. 32.000 zusätzliche Einheiten gegenüber 2009 entspricht. Die Menge und Leistung des RoLa-Verkehrs beliefen sich 2010 auf 16 Mio. Tonnen (+9% gegenüber 2009) und 4,1 Mrd. tkm (+10% gegenüber 2009). Verglichen mit früheren Zeiträumen erreichen die Werte der RoLa nun wieder das Niveau der „goldenen“ Jahre zwischen 2000 und 2003.

2010 ist es den RoLa-Operateuren gelungen, die wichtigsten Eigenschaften der Züge zu verbessern, wie z. B. die Kapazitätsnutzung (knapp 90%, auf manchen Verbindungen sogar mehr), den Wagenladungsfaktor (bis zu 2.000 Ladungen pro Wagen pro Jahr) und die Lade-/Entladegeschwindigkeit (20 Minuten für 20 Lkw). Im RoLa-Konzept macht der Schienenanteil oft nur einen kleinen Teil der Gesamtstrecke aus. Tatsächlich werden 50% des derzeitigen UIRR-RoLa-Verkehrs über Entfernungen von weniger als 300 km angeboten, wohingegen die Gesamtentfernung aus Straßen- und Schienenanteilen bis 1.500 / 2.000 km reicht.

Mit 251.000 Lkw, die von der Straße auf die Schiene verlagert wurden, konnte der **europäische grenzüberschreitende RoLa-Verkehr im Jahr 2010** (Vermarktung zu 100% durch UIRR-Mitglieder) eine signifikante Steigerung um 9% im Vergleich zu 2009 verzeichnen, er-

reichte aber noch nicht den Stand von 2008. Der begleitete Verkehr in Europa konzentriert sich vollständig auf Handelswege durch Österreich und die Schweiz. Diese Fokussierung spiegelt die besondere Förderung dieser Länder wider, die über die allgemeine KV-

Förderung hinausgeht. In Österreich erzielten sämtliche RoLa-Verbindungen (7 Dienste mit insgesamt 74 Zügen pro Tag) vielversprechende Ergebnisse: Die RoLa-Dienste über den Brennerpass, die ein Viertel des gesamten grenzüberschreitenden Verkehrs ausmachen, verzeichneten einen Zuwachs von 19% bzw. 10.000 zusätzlichen kompletten Lkw im Vergleich zu 2009, wohingegen die RoLa-Züge auf der Donau-Pyhrn-Tauern-Achse eine Verbesserung um 15% (+11.000 Lkw) erzielten. Der RoLa-Verkehr, der Deutschland über die Gotthard-Achse mit Italien verbindet, erreichte trotz der negativen Auswirkungen der Bauarbeiten an der Südrampe des Lötschbergtunnels und fehlender Bahnressourcen (Lokomotiven und Fahrer) knapp das sehr positive Niveau aus 2009.

Die **inländischen RoLas** verzeichneten gleichzeitig ein Gesamtwachstum von 6% auf etwa 198.000 vollständige Lkw in 2010 (+11.000 gegenüber 2009). Auf österreichischer Seite (2 Dienste und 28 Züge pro Tag) nehmen die RoLa-Volumen weiterhin kontinuierlich zu: +5% in 2010 gegenüber 2009. In diesem Korridor hat sich der Verkehr in weniger als 3 Jahren mehr als verdoppelt: von 88.000 Lkw im Jahr 2006 auf 186.000 im Jahr 2010 (95% werden mit dem RoLa-Dienst, Brenner - Wörgl befördert). Die Schweiz bietet eine tägliche Verbindung zwischen Basel und Lugano an und erzielte ein Wachstum von 12% in 2010, was jedoch den im Vorjahr verzeichneten Rückgang nicht ausgleichen konnte.



Geschäftsumfeld

2010 war ein wichtiges Jahr für die Vorbereitung von Veränderungen der Schiene-Straße KV-Rahmenbedingungen. Vier Initiativen standen im Mittelpunkt der Aufmerksamkeit:

- Die Neufassung der Eurovignetten-Richtlinie, in der die Gebühren für den Zugang zu staatseigener (öffentlicher) Straßeninfrastruktur (Benutzerprinzip) und Regeln für die Internalisierung der gesellschaftlichen Kosten des Straßenverkehrs (Verursacherprinzip) festgelegt sind. Die UIRR hat ein umfangreiches Positionspapier veröffentlicht, in dem erläutert wird, wie die KV-Operateure das derzeit bestehende Wettbewerbsungleichgewicht zwischen Straße und Schiene korrigieren wollen,
- Die Debatte um Maße und Gewichte, mit der eine Gesetzesänderung der zulässigen Maximalwerte bei Transportfahrzeugen vorbereitet wird. Die UIRR machte weiterhin ihre Positionen zu diesem Thema publik und wies darauf hin, dass eine europaweite Zulassung sog. Mega-Trucks eine starke Gefährdung des Ziels der Verbesserung von Sicherheit und Nachhaltigkeit im Güterverkehr bedeuten würde.
- Das Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission, in dem die Hauptziele und Prioritäten für ein Jahrzehnt dargelegt werden. Die UIRR leistete ihren Beitrag zur Sammlung von Fakten für diese wichtige politische Erklärung durch Teilnahme an mehreren Hintergrundstudien und Veröffentlichung umfangreicher Positionspapiere.



das eine optimale Komodalität derzeit noch behindert.

- Die im Oktober angekündigte Überarbeitung des Ersten Eisenbahnpakets, in dem die Wettbewerbsbeziehungen innerhalb des Bahnsektors einschließlich wichtiger Themen wie Gleisbenutzungsentgelte, Internalisierung, strukturelle Trennung und Entkopplung geregelt sind. Die UIRR unterstützte die Kommission bei den Vorbereitungen für dieses Paket durch Veröffentlichung eines Positionspapiers zum Thema Eisenbahninfrastruktur.

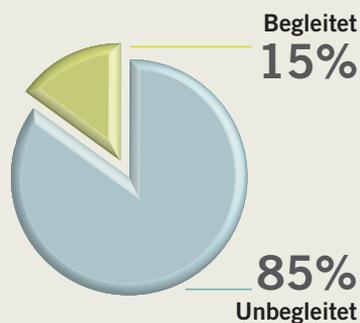
Grundlegende Einflussfaktoren für die Gestaltung der Verkehrspolitik haben sich nicht geändert, gewannen aber im Jahr 2010 an Gewicht. Der Mineralölpreis stieg erneut an und führte zu einer Erhöhung der verkehrsbedingten Abhängigkeit unserer Staaten vom Rohöl. Der Ölverbrauch verstärkte den Preisdruck auf Kunden in ganz Europa, die stark auf Importe dieser Energiequelle aus zunehmend instabilen Regionen der Welt angewiesen sind. Die Auswirkungen des Klimawandels auf unseren Alltag zeigten sich weiterhin in der zunehmenden Häufigkeit extremer Wetterbedingungen.

Anzumerken ist, dass das Verkehrswachstum in Europa im Jahr 2010 weiterhin auf nicht nachhaltigem Wege erwirtschaftet wurde. Um so dringender ist der Paradigmenwechsel erforderlich, den einige visionäre europäische Verkehrspolitiker wie die mittlerweile verstorbene Verkehrskommissarin Loyola De Palacio bereits seit der Jahrtausendwende forderten: eine verstärkte Rolle für nachhaltige Verkehrsträger, wie den elektrifizierten Schienenverkehr.



Herausforderungen und Aussichten

Der unbegleitete Kombinierte Verkehr blieb auch in 2010 die von den UIRR-Operateuren vorwiegend angebotene KV-Dienstleistung. Technische Einschränkungen wie Begrenzungen des Lichtraumprofils (Höhe von Schieneninfrastrukturelementen wie Tunneln oder Brücken) oder eine geringere Nutzlast pro Zug/Achse behindern die Entwicklung intermodaler Verkehre europaweit.



Neben größtenteils vom (EU-) Gesetzgeber festgelegten Rahmenbedingungen hat auch die Branche selbst großen Einfluss auf die Wettbewerbsfähigkeit der KV-Dienstleistungen. Die KV-Operateure der UIRR sowie ihre Partner in ILU-basierten Transportketten suchen ständig nach Möglichkeiten, um die Leistungsqualität zu verbessern. Das vor zehn Jahren eingeführte Sendungsverfolgungssystem CESAR ist hierfür ein gutes Beispiel. Eine andere Initiative der Branche war die Standardisierung der Kennzeichnung von intermodalen Ladeeinheiten (ILU), die sich in der Verabschiedung der EN13044 durch CEN im Oktober 2010 ausdrückte.

Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiber sind strategische Auftragnehmer des Kombinierten Verkehrs Schiene-Straße. Daher hat ihr Einfluss für den Erfolg und die Weiterentwicklung dieses einzigartigen Verkehrsträgers eine tragende Bedeutung. Mängel bei Infra-

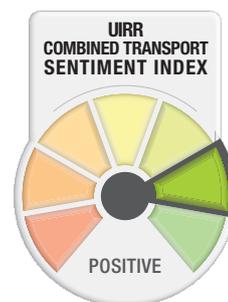


struktur oder Betrieb sowie suboptimale Wettbewerbsbeziehungen innerhalb des Eisenbahnsektors können allesamt zu einem Mangel an Fahrplantrassen führen, insbesondere in der hohen Qualität, die der KV – auch im Hinblick auf die Konkurrenzfähigkeit zum Straßenverkehr – benötigt. Kurzfristig könnten sich zwei Problemfelder in der europäischen Schieneninfrastruktur auftun, die die Kapazitäten des Eisenbahnsektors und die Verkehrspolitik auf die Probe stellen:

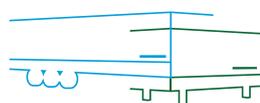
- Am Brenner in den Tiroler Alpen (Westösterreich) sind für 2012 umfangreiche Neubauarbeiten angesetzt, die enorme Betriebsstörungen verursachen und dazu führen können, dass die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene auf dieser wichtigen Strecke vorübergehend eingeschränkt wird.

- Während die Eröffnung des Gotthard-Tunnels in der Schweiz ab 2017 die lang ersehnte Kapazitätserhöhung zwischen Deutschland und Italien bringen wird, müssen die Lichtraumprofile der Zulauflinien erhöht werden, damit KV-Züge diese voll nutzen können.

Trotz aller Schwierigkeiten beurteilen die UIRR-Operateure die Aussichten für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße laut UIRR CT Sentiment Index eher positiv.



Der durch die EN13044 eingeführte ILU-Code, der dem für Seecontainer verwendeten BIC-Code entspricht, ermöglicht eine effiziente und zuverlässige Kennzeichnung von Ladeeinheiten, die ausschließlich im europäischen Kombinierten Verkehr verwendet werden. In der Norm EN13044 wurden auch Regeln für standardisierte Kodifizierungsschilder festgelegt, die von den Herstellern vor der Auslieferung von ILUs angebracht werden. Die Vergabe der ILU-Codes beginnt am 01. Juli 2011 unter Verwaltung der UIRR. Weitere Informationen finden Sie unter: www.ilu-code.eu



ILU-Code

the identification of Intermodal Loading Units in Europe



Neues von den Mitgliedern

Seeis
south east
european
intermodal
service

ALPE ADRIA

Die im Jahr 2010 erzielte Verkehrssteigerung um 8% war vor allem auf die Versorgung des Hinterlands des Hafens von Triest (unbegleitet) sowie die erfolgreiche RoLa nach Salzburg, zurückzuführen.

ADRIA KOMBI

Der slowenische Operateur schloss ein äußerst erfolgreiches Jahr mit 39% Wachstum ab. Hierzu trugen insbesondere die Verkehre ins Hinterland der Hafenstadt Koper bei, über die unter anderem große Automobilkunden in der Slowakei versorgt werden. Die Entwicklung wurde durch Mittel aus dem SEEIS-Projekt des Marco-Polo-Programms unterstützt.

BOHEMIAKOMBI

Das kürzlich in Tschechien und der Slowakei eingeführte elektronische Mautsystem bescherte dem Unternehmen in Verbindung mit der wirtschaftlichen Erholung in der Industrie ein Wachstum von insgesamt 20%. Anstelle des Transports

CEMAT

Nach Abschluss der Neuorganisation erzielte Cemat mit Sitz in Italien im Jahr 2011 ein Wachstum von 9%.

HUNGAROKOMBI

Der ausschließlich auf die RoLa spezialisierte Operateur realisierte eine Verkehrssteigerung von 17%, die teilweise



mit Mitteln aus dem Marco-Polo-Projekt Ro-Mo-Net unterstützt wurde.

HUPAC

Die schweizerische Hupac, die sich besonders auf Alpen transitverbindungen konzentriert, blickt auf ein sehr erfolgreiches Jahr mit einem um 14% höheren Verkehrsvolumen zurück. Hupac gründete gemeinsam mit der SBB eine neue Schienengüterverkehrsbahn, um die Qualität des Transitverkehrs zwischen Deutschland und Italien auf der zentralen Nord-Süd-Achse durch die Schweiz zu optimieren.

ICA

Der österreichische Operateur baute sein Leistungsangebot in Nordwest- und Süd-/Südwest-Richtung aus und verbesserte den Kundenservice durch den Beitritt zum CESAR-Netzwerk.



vollständiger Lkws wurden neue Angebote wie der Transport von Sattelauflegern in speziellen Taschenwagen in und aus der Tschechischen Republik eingeführt.



RALPIN

RAlpin konnte das dynamische Wachstum aus den Vorjahren aufgrund gravierender Störungen durch Bauarbeiten an der vom Unternehmen genutzten (Schienen)Infrastruktur in Norditalien nicht fortsetzen. RAlpin plant zum 1. Januar 2011 die Übernahme des RoLa-Geschäfts von Hupac.

KOMBIVERKEHR

Das 11%ige Wachstum des größten deutschen KV-Operators spiegelt die Erholung der größten Volkswirtschaft Europas nach der Krise wider.

NAVILAND CARGO

Durch den Einsatz eigener Loks konnte Naviland Cargo die negativen Auswirkungen der ausgedehnten Eisenbahnstreiks in Frankreich umgehen und eine Steigerung des Verkehrsvolumens von 23% erzielen.

IFB

Das Unternehmen mit Sitz in Antwerpen setzte 2010 den Ausbau des Netzwerks fort. Hierzu wurden osteuropäische Strecken von der zum Jahresende aufgelösten Intercontainer-Interfrigo übernommen. Darüber hinaus führte IFB einzigartige multimodale Lösungen ein, die

eine Verknüpfung des KV Schiene-Straße mit der Binnenschifffahrt ermöglichen.

NOVATRANS

Der französische Operateur erweiterte mit dem neuen Schnellzug „Barcelyon“ auf der Strecke Lyon-Barcelona seine Spaniendienstleistungen. Genutzt wird



die kürzlich eröffnete Bahnlinie, die dem europäischen Standard entspricht und den 8,3 km langen Perthus - Pyrenäentunnel umfasst.

ÖKOMBI

Europas größter RoLa-Operateur verzeichnete eine Verkehrssteigerung um 10%, die vor allem auf Zuwächsen auf den Transalpinstrecken Richtung Süden und Südosten basierte.





NENAD KOJIĆ
GESCHÄFTSFÜHRER

„Die Mitgliedschaft Kroatiens in der EU wird die Nutzung des kroatischen Schlüsselhafens Rijeka vereinfachen“

F: Welchen Verkehrsrückgang musste Crokombi in der Folge der Wirtschaftskrise verkraften und welchen Anteil konnte das Unternehmen im Laufe des Jahres 2010 wieder aufholen?

A: Das Verkehrsvolumen bei Crokombi reduzierte sich im Jahr 2009 im Vorjahresvergleich um die Hälfte. Die gute Entwicklung der 2008 auf der Verbindung Spačva–Wels eingeführten Dienstleistungen der Rollenden Landstraße wurde durch die Krise gestoppt, so dass Crokombi heute ausschließlich unbegleiteten Kombinierten Verkehr anbietet. Im Jahr 2010 konnten wir eine leichte Erholung verzeichnen, so dass der Rückgang im Vergleich zu 2008 auf 37% reduziert werden konnte. Die ersten Monate des Jahres 2011 bieten weiteren Anlass für vorsichtigen Optimismus, da der anhaltende Anstieg des Transportaufkommens eine im Vergleich zum Vorjahr verbesserte Leistung erwarten lässt.

F: Was erhoffen Sie sich mit Blick auf mögliche Geschäftschancen als KV-Operator vor dem bevorstehenden Beitritt Kroatiens zur Europäischen Union?

A: Der Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit von Crokombi liegt im grenzüberschreitenden Kombinierten Verkehr zur Verbindung der Häfen von Rijeka und Koper an der nordadriatischen Küste mit den EU-Mitgliedstaaten Österreich, Ungarn, der Slowakei und Tschechien. Unsere Hoffnungen liegen auf den kürzlich eingeführten Blockzugdiensten nach Budapest und Bratislava, mit denen wir derzeit noch nicht die erwünschten Ergebnisse erzielen. Die Mitgliedschaft Kroatiens in der EU wird die Nutzung des kroatischen Schlüsselhafens Rijeka vereinfachen und dazu beitragen, die aktuellen operativen Hindernisse zu reduzieren, die vor allem bestehen, wenn EU-Außengrenzen überschritten werden.

F: Wie wirken sich das erhöhte Transportaufkommen im Hafen von Rijeka als Alternative zu Koper und Triest sowie die günstige Lage Kroatiens als Transitland auf Ihre Entwicklungspläne aus?

A: Crokombi glaubt fest an die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens von Rijeka als Alternative zu Koper (Slowenien) und Triest (Italien), vor allem aufgrund seiner besseren Lage. Das kurz vor der Fertigstellung stehende neue Containerterminal wird über die kürzere und schnellere neue Schienenverbindung zwischen Rijeka und Zagreb besser zu erreichen sein. Zugleich wird dieser wichtige Handelsknoten mit dem Cargo Center Zagreb zu einem effizienten Drehkreuz für alle Richtungen, insbesondere für Ziele im Osten.

F: Ist in der nationalen Verkehrspolitik eine verstärkte Rolle für Transport- und Logistikleistungen in der kroatischen Wirtschaft vorgesehen? Wenn ja, wie kann Crokombi sich dies zunutze machen?

A: Die kroatische Verkehrspolitik legt nicht nur einen Schwerpunkt auf die Entwicklung der Infrastruktur für mehr Mobilität im Bereich eines gut ausgebauten Autobahnnetzes, sondern auch im Bereich der oben erwähnten frachtbezogenen Projekte in Rijeka und Zagreb. Diese Politik und der bevorstehende Beitritt Kroatiens zur Europäischen Union bilden die Grundlage für eine optimistische Haltung von Crokombi als KV-Operator hinsichtlich der Erfüllung der Erwartungen an dieses einzigartige Transportsystem.



F: Welchen Rückgang des Verkehrsvolumens musste ICA in der Folge der Wirtschaftskrise verkraften und welchen Anteil konnte das Unternehmen im Laufe des Jahres 2010 wieder aufholen?

A: Aufgrund der Wirtschaftskrise musste ICA in 2009 – im Vergleich zu 2008 – einen Rückgang um 16% von 439.955 TEU auf 368.052 TEU hinnehmen. Im Jahr 2010 konnte ICA diesen Absturz mit einem Volumen von 409.808 TEU wieder wettmachen, was einem Zuwachs von 11% im Vergleich zu 2009 entspricht. Die Volumen aus 2008 sind damit jedoch noch nicht wieder erreicht. Die Auswirkungen auf die Verkehrsstruktur von ICA waren erheblich, da der maritime Hinterlandverkehr in 2009 am stärksten eingebrochen war (-24%), während das kontinentale Verkehrsvolumen im Vergleich zu 2008 nur um -7% zurückgegangen war. Folglich machen die kontinentalen Verkehre heute zwei Drittel des Transportaufkommens von ICA aus, verglichen mit unter 50% im Jahr 2008.

F: Für welche Strecken prognostizieren Sie als KV-Operateur das größte Potential mit Blick auf mögliche Geschäftschancen in den kommenden Jahren?

A: Im Bereich der kontinentalen Verkehre sieht ICA Mittel- und Osteuropa als wichtigen Wachstumsmarkt, der jedoch aufgrund geringer Margen und einer schlecht ausgebauten Infrastruktur auch ein hohes Risikopotential birgt. Darüber hinaus erwarten wir zunehmende Dynamik auf der Verbindung Italien-Polen, allerdings mit weiterhin geringer Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Straßentransport aufgrund niedrigerer Lkw-Transportpreise und vergleichsweise hoher Bahnkosten.

F: Wie bewerten Sie die Rolle Österreichs im Langstreckengüterverkehr auf ILU-Basis? Wie plant ICA, dieses Potential zu nutzen?

A: Über die Neuorganisation der Rail Cargo Austria Group werden die Geschäftstätigkeit optimiert und der Kundenservice weiter verbessert. Teil dieses Prozesses ist die Integration von ICA in die RCA im Jahr 2011. Ich bin zuversichtlich, dass die neue Organisationsstruktur uns die Möglichkeit geben wird, die Führungsposition der österreichischen Operateure im grenzüberschreitenden Kombinierten Verkehr zu wahren.

F: Welche wichtigen Faktoren müssen sich in Europa verändern, um die Wettbewerbsfähigkeit und den Marktanteil des Kombinierten Verkehrs zu erhöhen?

A: Externe Effekte müssen über wirtschaftliche und ordnungspolitische Maßnahmen internalisiert werden. Die Kosten im Schienenverkehr spiegeln die tatsächlichen Kosten wider (einschließlich Infrastrukturkosten), die Kosten im Straßentransport hingegen nicht (insbesondere im Hinblick auf Umweltschäden). Der Blick in die USA zeigt, dass der Schienenverkehr und seine Operateure in einem vollständig liberalisierten Marktumfeld wettbewerbsfähig sein können, wenn längere und schwerere Züge möglich sind. Demzufolge müssen auch in Europa die Voraussetzungen für längere und schwerere Züge geschaffen werden. Hierzu sind Investitionen in Infrastruktur notwendig, entweder in den Ausbau vorhandener Strecken oder idealerweise in den Bau neuer Nurfachstrecken.



WILHELM PATZNER
GESCHÄFTSFÜHRER

„Der Blick in die USA zeigt, dass der Schienenverkehr und seine Operateure in einem vollständig liberalisierten Marktumfeld wettbewerbsfähig sein können, wenn längere und schwerere Züge möglich sind“



GEERT PAUWELS
CHIEF EXECUTIVE OFFICER

„Der Grad der Remonopolisierung nimmt in alarmierendem Umfang zu, was wenig Anreize für den Schienenverkehrs-markt bietet“

F: Welchen Verkehrsrückgang musste IFB in der Folge der Wirtschaftskrise verkraften und welchen Anteil konnte das Unternehmen im Laufe des Jahres 2010 wieder aufholen?

A: Während der Krise hatte IFB im Intermodalsegment ein Minus von gut 20% zu verzeichnen. Nach Lösung von Qualitätsproblemen mit unseren Traktionspartnern in Südeuropa und durch Investitionen in den Ausbau unseres Netzes konnten wir den Großteil dieses Rückgangs wieder aufholen. So lagen die Umschläge 2010 sogar über den Werten aus der Zeit vor der Krise. Dank der Investitionen der vergangenen Jahre verfügen wir nun in der Region Antwerpen über ausreichende Kapazitäten, um dieses Wachstum zu bewältigen. In 2011 wird IFB durch Investitionen in das Terminal Genk dessen Kapazität verdoppeln.

F: IFB hat in 2010 ein umfangreiches Expansionsprogramm aufgelegt. Welche strategische Vision haben Sie für IFB als KV-Operateur in den kommenden Jahren?

A: IFB ist heute ein führender neutraler Intermodal- und Terminal-Operateur, der über ein zuverlässiges internationales Netz, das von Nord- nach Südeuropa und von West- nach Osteuropa reicht, Transport- und Logistiklösungen höchster Qualität anbietet. Unser Ziel für die kommenden Jahre ist es, uns in die Top 3 der Intermodal-Operateure in Europa einzureihen. Wir werden auch weiterhin in ein wahrhaft paneuropäisches Netz zuverlässiger Verbindungen mit hoher Frequenz investieren. IFB möchte durch die Entwicklung eines multimodalen Serviceangebots mit nachhaltigen Verkehrsträgern wie Eisenbahn und Binnenschifffahrt wachsen. Zudem hat IFB Unterstützungsangebote auf zentraler und lokaler Ebene entwickelt, die einen qualitativ hochwertigen Kundenservice ermöglichen und verfügt über die erforderlichen Terminals und die Waggonflotte, um diese Ziele zu realisieren.

F: Wie bewerten Sie die Rolle Belgiens im Güterfernverkehr auf ILU-Basis? Wie plant IFB, dieses Potential zu nutzen?

A: Neben den bereits aufgezählten Assets hat IFB zusätzlich den Vorteil, im Herzen Europas an den großen Nordseehäfen seinen Sitz zu haben. Wir möchten in naher Zukunft noch mehr Fernverbindungen offerieren. IFB hat kürzlich eine Geschäftseinheit eingerichtet, in der vier hochqualifizierte und erfahrene Manager dafür verantwortlich sind, ihre Region und ihr Transportaufkommen zu einem wahrhaft europäischen Netz zu entwickeln.

F: Welche wichtigen Faktoren müssen sich in Europa verändern, um die Wettbewerbsfähigkeit und den Marktanteil des Kombinierten Verkehrs zu erhöhen?

A: Verschiedene Aspekte, können die KV-Entwicklung positiv beeinflussen. Zunächst bedarf es eines höheren Maßes an Interoperabilität. Weitere Investitionen in Infrastruktur, Signalanlagen und die Verbesserung der Sicherheit sind erforderlich, um faire Wettbewerbsbeziehungen zwischen Schiene und Straße, aufzubauen. Die drohende Einführung von Mega-Trucks würde zu einem noch stärkeren Ungleichgewicht führen. Politisch betrachtet sollte innerhalb des Eisenbahnsektors mehr Wettbewerb herrschen. Die Remonopolisierung nimmt in alarmierendem Umfang zu, was wenig Anreize für den Schienenverkehrs-markt bietet. Faktoren, die uns zum Vorteil gereichen, sind der stetige Anstieg des Ölpreises, die Umsetzung entfernungsabhängiger Mautsysteme, die Schwierigkeit der Rekrutierung von Lkw-Fahrern und die Bedeutung einer Senkung der Treibhausgasemissionen. Wenn wir gemeinsam daran arbeiten, den KV zu fördern und weiterhin qualitativ hochwertige Dienstleistungen entwickeln, bin ich zuversichtlich, dass unser Verkehrssystem gute Chancen hat, seinen Marktanteil zu steigern.



F: Welchen Rückgang des Verkehrsvolumens musste Novatrans in der Folge der Wirtschaftskrise verkraften und welchen Anteil konnte das Unternehmen im Laufe des Jahres 2010 wieder aufholen?

A: Novatrans musste aufgrund der Krise im Jahr 2009 Einbußen von 18% hinnehmen. In 2010 machte sich ein leichter Anstieg der Geschäftstätigkeit bemerkbar, so dass Novatrans in der Lage war, die Binnenverkehre zu stabilisieren. Leider beeinträchtigten zwei längere Bahnstreiks in Frankreich die Jahresentwicklung und legten Novatrans nahezu zwei Monate lang lahm. Anderenfalls hätten die Ergebnisse des Jahres 2010 im Vergleich zu 2009 ein Plus ausgewiesen. Ähnlich war die Situation beim grenzüberschreitenden Verkehr. Hervorzuheben ist jedoch, dass unser Schwesterunternehmen Naviland Cargo, das über eigene Zugloks verfügt und somit nicht auf die SNCF angewiesen ist, die Auswirkungen der Streiks umgehen und in 2010 ein Wachstum von 23% erwirtschaften konnte.

F: Der Anteil des Schienengüterverkehrs ist in Frankreich geringer als im europäischen Durchschnitt. Wie schätzen Sie als KV-Operateur hier das Entwicklungspotential für die kommenden Jahre ein?

A: Der Kombinierte Verkehr wird sich in Zukunft gut entwickeln, weil immer mehr Spediteure nach Transportmitteln suchen, die sowohl ökologisch als auch ökonomisch nachhaltig sind. Der Kostenanstieg für den Straßentransport (höhere Benzinpreise, Ökosteuern usw.) wird sein Übriges tun. Der Schienenverkehr erfüllt die wirtschaftlichen und ökologischen Anforderungen am besten, insbesondere im grenzüberschreitenden Fernverkehr. Zudem befürworten die französischen und europäischen Behörden in ihren politischen Konzepten zunehmend alternative Verkehrsmittel, was dazu beiträgt, dass der Schienenverkehr, und damit auch der KV, in seiner Dynamik gestärkt wird.

F: Welchen Beitrag leistet die Verkehrspolitik in Frankreich zur Entwicklung des Kombinierten Verkehrs?

A: Die nationale Verkehrspolitik in Frankreich fördert (zur Straße) alternative Verkehrsmittel wie den Schienenverkehr oder die Binnenschifffahrt, um die CO₂-Emissionen zu senken. Dies geschieht im Rahmen der Initiative „Runder Tisch zum Thema Umwelt“, die im Jahr 2007 gestartet wurde. Hierfür wurden Investitionen in Höhe von 7 Mrd. € getätigt, um die französische Bahninfrastruktur zu stärken und insbesondere die Entwicklung des Schienengüterverkehrs voranzutreiben.

F: Welche wichtigen Faktoren müssen sich in Europa verändern, um die Wettbewerbsfähigkeit und den Marktanteil des Kombinierten Verkehrs zu erhöhen?

A: Die Entwicklung des KV Schiene-Straße in Europa zielt darauf ab, den gesamten Kontinent von Spanien bis Russland abzudecken. Der Erfolg einer solchen Initiative ist davon abhängig, dass die KV-Operateure in der Lage sind, ihre Dienste durchgängig über die gesamte Transportkette hinweg anzubieten. Daher wollen Novatrans und Naviland Cargo die erforderlichen Dienstleistungen in Zusammenarbeit mit Partnern wie Cemat (Italien) oder Kombiverkehr (Deutschland) ausbauen, aber auch neue, eigene Züge im grenzüberschreitenden Verkehr einsetzen (z. B. die Shuttle-Verbindung Dourges-Antwerpen). Über Innovationen und Investitionen in interoperable Schienentechnologien wird die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene im Fernverkehr gestärkt.



TAREK HOSNI
CHIEF EXECUTIVE OFFICER

„Über Innovationen und Investitionen in interoperable Technologien wird die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenfernverkehrs weiter gestärkt“



Das UIRR-Jahr in Kürze



Das UIRR-Verbindungsbüro in Brüssel war im Jahr 2010 in jedem seiner Aufgabenbereiche aktiv:

Dabei wurden zwei offizielle Veranstaltungen zur KV-Förderung durchgeführt: Ein **Luncheon** im Europäischen Parlament und eine große **Konferenz** anlässlich der Gründung der UIRR vor 40 Jahren im Jahr 1970. Die Weitergabe von Informationen erfolgte im Rahmen verschiedener **persönlicher Gespräche** mit hochrangigen Vertretern der Kommission, Mitgliedern des Europäischen Parlaments sowie Vertretern der Mitgliedstaaten aus dem Rat.

Die vierteljährlichen **Newsletter** der UIRR, **Pressemitteilungen** sowie ein neu produziertes Kurzvideo trugen ebenfalls zur Förderung dieses einzigartigen Verkehrssystems bei. Die von der UIRR und veröffentlichten **Statistiken zum Kombinierten Verkehr** stellen eine einzigartige und wertvolle Datensammlung zum KV dar.

Zwei **umfangreiche Positionspapiere** wurden zudem zu den Themen Eisenbahninfrastruktur sowie Infrastrukturkosten und Internalisierung veröffentlicht in Vorbereitung auf bedeutende legislative und politische Initiativen auf europäischer Ebene: Neufassung der Eurovignette-Richtlinie, Überarbeitung des Ersten Eisenbahnpakets und Veröf-

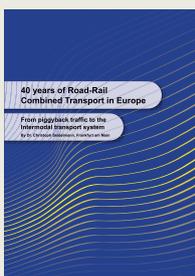
fentlichung des neuen Weißbuchs Verkehr der Europäischen Kommission.

Das Verbindungsbüro unterstützte die KV-Operateure in ihrer täglichen Arbeit durch die ständige und zuverlässige Verfügbarkeit von **Terminal- und Kundenkodes**, die Übernahme der Verwaltungsarbeiten für das **CESAR-System** und die Unterstützung der Mitglieder bei administrativen Aufgaben in Verbindung mit **Marco Polo-Projekten** (SEEIS, Ro-Mo-Net).

Mit der Annahme der überarbeiteten Norm EN13044 im Oktober 2010 durch CEN wurde ein zehn Jahre lang gehegter Wunsch der KV-Branche nun Wirklichkeit. Die Norm beschreibt ein Markierungssystem **für intermodale Ladeeinheiten** einschließlich eines einheitlichen Eigentümerkodes, der von der UIRR verwaltet wird. Die Vergabe der ILU-Codes beginnt am 1. Juli 2011.

Operative und technische Fragestellungen des Kombinierten Verkehrs wurden in den Arbeitsgruppen (Technik und Betrieb) diskutiert und die Ergebnisse umfassend bei der Europäischen Eisenbahngentur und der Europäischen Kommission (RMMS Arbeitsgruppe zur Überwachung des Schienenverkehrsmarkts) sowie auf verschiedenen Konferenzen und Treffen vertreten.

Über die aktive Beteiligung der UIRR-Mitarbeiter an EU-finanzierten Projekten (FP 7) wurde die Vertretung der KV-Interessen bei **Be-Logic** (Projekt zur Entwicklung eines Onlinetools für Transportentscheidungen für KMU) und **IMCOSEC** (Projekt zur Erarbeitung einer strategischen Vorgehensweise zur Optimierung der Sicherheit und Effizienz von ILU-basierten Lieferketten) sichergestellt.



Die UIRR veröffentlichte anlässlich ihrer Gründung vor 40 Jahren ein Buch, in dem die Geschichte des Kombinierten Verkehrs in Europa in den vergangenen vier Jahrzehnten präsentiert wird. Autor ist Dr. Christoph Seidelmann, ehemaliges geschäftsführendes Vorstandsmitglied der SGKV und Vizepräsident des BIC. Die Publikation ist in drei Sprachen (Englisch, Französisch, Deutsch) verfügbar und kann auf der Website der UIRR (www.uirr.com) heruntergeladen werden. Alternativ ist auch eine Bestellung gedruckter Exemplare beim Verbindungsbüro der UIRR möglich.

Mitglieder der UIRR

BELGIEN	INTERFERRYBOATS (IFB) Houtdok 25A B - 2030 Antwerp	Tel: (+32) 3 270 27 00 Fax: (+32) 3 236 54 28 E-Mail: info@interferryboats.be
DEUTSCHLAND	KOMBIVERKEHR Zum Laurenburger Hof 76 D - 60594 Frankfurt am 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: contact@naviland-cargo.com
	NOVATRANS CAP WEST, 15-17, Allées de l'Europe - Bâtiment A FR - 92110 Clichy Cedex 92588	Tel: (+33) 1 40 87 97 00 Fax: (+33) 1 40 87 97 65 E-Mail: info@novatrans.fr
ITALIEN	ALPE ADRIA Via S. Caterina da Siena, 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 Heinzlova ulica 51 HR - 10000 Zagreb	Tel: (+385) 1 61 51 867 Fax: (+385) 1 61 51 869 E-Mail: crokombi@crokombi.hr
NIEDERLANDE	HUPAC INTERMODAL NV Albert Plesmanweg 107C NL - 3088 GC Rotterdam	Tel: (+31) 10 495 25 22 Fax: (+31) 10 495 09 15 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 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 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



Ihre Partner im Kombinierten Verkehr

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