



Report 2007

UIRR





IMPRESSUM

**Verantwortlicher
Herausgeber:**

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

Fotos:

UIRR s.c.r.l. und
Mitgliedsgesellschaften

Grafische Gestaltung:

Tostaky s.a., Brüssel

In Belgien auf chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt.



VORWORT

Eugenio Muzio - Vorsitzender des Rates UIRR

2007 war mit einem um 2,6% gestiegenen Bruttoinlandsprodukt ein positives jedoch kontrastreiches Jahr für die EU-Wirtschaft. Das erste Halbjahr schloss sich dem erfolgreichen Vorjahr 2006 an, im zweiten Halbjahr waren die Auswirkungen des ungebremsten Ölpreisanstiegs sowie der Verringerung der wirtschaftlichen Aktivitäten jenseits des Atlantiks spürbar. Diese Bilanz gilt auch für den kombinierten Verkehr (KV) Schiene-Straße. Das Ergebnis wurde, neben dem Rückgang des Warenaustauschs, durch die Streiks der SNCF, der DB sowie des Straßenverkehrs in Italien beeinflusst.

Trotzdem hat die UIRR mit ihren 20 Mitgliedsgesellschaften erneut in ihrem Vorgehen Dynamik an den Tag gelegt. Ihr Verkehr ist in der Tat national um 11% (erreicht jetzt über 1 Mio Sendungen) und international um 8% (liegt jetzt bei ca. 2 Mio Sendungen) gestiegen.

Aufgrund ständiger Hindernisse spiegeln diese erfreulichen Resultate jedoch nicht das wirkliche Potential des KV wieder. Trotz verschiedener Initiativen konnten die Eisenbahnverkehrsunternehmen dauerhaft noch keine gute Serviceleistung garantieren. Andererseits bremst die wachsende Überlastung vieler Terminals die Übernahme neuer Verkehre, da auf jeder Strecke das Ziel darin besteht, einen täglichen Zug schnell einzusetzen, um eine mit der Straße vergleichbare Flexibilität zu erreichen.

Die Aktivität unserer Mitglieder vor Ort wurde von mehreren wichtigen politischen Aktionen der EU im Jahr 2007 unterstützt, das von Herrn J. Barrot, dem Vizepräsidenten der europäischen Kommission als "Jahr der Schiene" bezeichnet wurde. So könnte das Projekt "Aufbau eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes" – soweit seine Finanzierung gewährleistet ist – teilweise das Problem der fehlenden Infrastruktur lösen.

Die Befragung zur Internalisierung der externen Kosten hat ihrerseits eine breite Unterstützung des Sektors für ein in diese Richtung gehendes Handeln deutlich gemacht, wobei man davon ausgeht, dass die geplanten Maßnahmen gerechtere Rahmenbedingungen für die deutlich umweltfreundlicheren Verkehrsträger schaffen werden.

Zu unserer großen Zufriedenstellung wird die Liberalisierung des Eisenbahngüterverkehrs schrittweise fortgesetzt und müsste langfristig ein an die Forderungen des Marktes angepasstes Angebot ermöglichen. Es ist eine stimulierende Dynamik entstanden, durch welche neue Operateure dazu veranlasst werden, die Verkehrsträgerverlagerung vom Straßenverkehr zum KV zu unterstützen. Dieses Interesse für den KV wird auch in Osteuropa immer größer, und zwar sowohl für den Kontinental- als auch für den Containerverkehr.

2007 hat die UIRR darauf geachtet, gegenüber den Behörden in alle ihre Mitglieder betreffenden Aktivitäten mittels offener und konstruktiver Stellungnahmen die unbestrittene Stimme des KV zu bleiben. Sie ist ebenfalls bei der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) als wichtiger Partner für die Behandlung technischer KV-Fragen anerkannt und wir danken der ERA-Direktion dafür, dass unsere Forderung, eine Kontaktperson für den Intermodalverkehr innerhalb der ERA zu ernennen, akzeptiert wurde.

Letztendlich ist die UIRR sich mittelfristig der Notwendigkeit nach einer effizienteren Struktur bewusst. In diesem Zusammenhang hat sie einen engeren Dialog mit den Eisenbahnorganisationen begonnen, um zu überprüfen, ob die Arbeiten in Bereichen gemeinsamen Interesses kooperativer durchgeführt werden können, im Hinblick auf eine noch stärkere Unterstützung der nutzbringenden Verkehrsverlagerung auf die Schiene.

Eugenio Muzio



DAS UIRR-BÜRO IN BRÜSSEL

Rudy Colle – Generaldirektor UIRR

20 Jahre im Dienst des kombinierten Verkehrs

Es werden diesen Sommer 20 Jahre sein, dass die UIRR über einen ständigen Sitz in Brüssel verfügt, und nicht mehr – wie zuvor – über eine wechselnde Adresse, die von der Sekretariatsleitung abhängig war.

In der Tat wurde dieser unter dem Namen Liaisonbüro bekannte Sitz am 01. Juli 1988 eingerichtet, und zwar auf die sinnvolle Initiative des damaligen Verwaltungsrates in der Hauptstadt Europas.

Unsere belgische Mitgliedsgesellschaft TRW hat einen Teil eines am Westbahnhof abgestellten Bürocontainers zur Verfügung gestellt und es war Herr Burkhardt, der als damaliger von Kombiverkehr (DE) delegierter Verantwortlicher die ersten Vorkehrungen zur Einrichtung traf.

Diese Niederlassung ruft nicht nur Stolz über die ‚eigene‘ Adresse hervor, sondern zählt auch zu den wichtigsten Etappen der Wegstrecke unserer Organisation, da Brüssel als Wahlort die entschieden europäische Seite der UIRR bestätigte sowie ihren Willen, den sich dort befindlichen politischen Entscheidungsträgern anzunähern, wie andere wichtige Fachverbände mit ausreichender Oberfläche es bereits getan hatten bzw. tun werden.

Danach folgten weitere bedeutsame Momente, wie 1991 die Umgestaltung der UIRR von einer Vereinigung zu einer Genossenschaft mit begrenzter Haftung nach belgischem Recht, gefolgt von einer Verstärkung des Personals und später die Öffnung für eine auf alle KV-Operateure erweiterte Mitgliedschaft.



Erstes UIRR Büro in Brüssel



Mit Unterstützung seines Verwaltungsrates hat das Büro seit seiner Gründung darauf geachtet, an jeder Debatte legislativer sowie technisch-betrieblicher und kommerzieller Art teilzunehmen, welche die Entwicklung des KV, dieser Verkehrstechnik mit großem wirtschaftlichem und ökologischem Wert, unterstützte oder – im Gegenteil – sie zu behindern drohte.

In das Büro wurde eine zweifache Erwartung gesetzt, der es effizient - und das darf ich bestätigen – entsprochen hat, nämlich die als Interessensvertreter seiner Mitglieder, aber auch als Berater "vor Ort" für die Behörden, welche die für unsern Sektor am besten geeigneten Rahmenbedingungen festlegen sollen.

Dies ist eine schöne Gelegenheit, um uns zu den ausgezeichneten Kontakten zu beglückwünschen, die wir während all dieser Jahre mit all denjenigen unterhalten konnten, die – wie wir – auf verschiedenen Ebenen in der Förderung des kombinierten Verkehrs engagiert sind und somit weltweit zu einem erträglicheren Verkehrssystem beitragen.

Das Büro hat allein oder mit ihrer Hilfe unzählige Aktionen initiiert, koordiniert oder unterstützt, welche die Wettbewerbsfähigkeit des KV gestärkt haben, von der stichhaltigen Verfassung von gesetzlichen Texten bis hin zur Verbesserung von Ausstattung, Informationsaustauschsystemen und Vermarktungsbedingungen, über zahlreiche Projekte zur Einführung von Dienstleistungen und neuen Systemen. Es versteht sich von selbst, dass das Büro sich weiterhin mit guter Überzeugung diesen Aufgaben widmen wird.



DIE DIOMIS-STUDIE ZUR ZUKUNFT DES KOMBINIERTEN VERKEHRS

Martin Burkhardt - Generaldirektor UIRR

Die Dynamik des Kombinierten Verkehrs wird oft unterschätzt: Während der Schienengüterverkehr mehr oder weniger stagniert, übertrifft sein Wachstum sogar noch das des Straßengüterverkehrs!

Ende der achtziger Jahre machte die von UIC und UIRR in Auftrag gegebene A.T. Kearney Studie Furore, in der unter bestimmten Voraussetzungen eine Verdreifachung des internationalen KV zwischen 1987 und 2005 vorausgesagt wurde. Die Wirklichkeit übertraf noch das optimistischste Szenario.

Um die Entwicklung des KV zu unterstützen beteiligt sich die UIRR weiterhin an verschiedenen Projekten: Darunter DIOMIS (Developing Infrastructure use and Operating Models for Intermodal Shift). Die Studie bestätigt das unverändert hohe Wachstumspotential. Ihr Endbericht "Agenda 2015 für Kombinierten Verkehr in Europa" will die Entscheidungsträger aufrütteln an einem Strang zu ziehen, um weitere Verkehrsverlagerungen auf die Schiene zu realisieren. Die EU-Staaten werden aufgefordert, mehr zu investieren; in erster Linie zeigt DIOMIS aber den Akteuren, was sie selber tun können.

Von den Staaten wird erwartet, der Kapazitätserweiterung konventioneller Strecken für den Schienengüterverkehr endlich mehr Bedeutung beizumessen. Es müssen nicht immer teure Neubaustrecken sein: Oft reicht es, lokale Engpässe zu beseitigen und die Voraussetzungen für längere und schwerere Züge zu schaffen. Ebenso ist größtmögliche Abstimmung nötig, damit die Kapazitäten von Terminals und Strecken auf internationalen Achsen im Gleichklang ausgebaut werden können.

Die DIOMIS-Studie präsentiert eine Analyse der von einigen Eisenbahnunternehmen und KV Operateuren bereits eingeleiteten Wege und Mittel, um weitere Verkehre auf die Schiene zu



verlagern: Beispielsweise mit dem stärkeren Einsatz von Ganz- und Shuttlezügen, die zu einer effizienteren Infrastrukturnutzung führen würden. Durch höhere Pünktlichkeit der Züge könnten eingehende Wagons noch am selben Tag für Rückladungen wieder zur Verfügung stehen. Dies würde zu Rationalitätsgewinnen durch bessere Nutzung der Wagons und Lokomotiven führen.

Auch durch die Optimierung von Geschäftsmodellen und Verwendung von Planungssoftware liesse sich die Kapazitätsauslastung der Züge steigern. Die Verwendung der am besten geeigneten Wagontypen kann die Anzahl der Ladeeinheiten, die bei gegebener Zuglänge befördert werden können, erhöhen.

Eine verfeinerte Abstimmung zwischen Schienenfernverkehr und dem "Zubringerdienst" auf der letzten Meile in die Terminals, längere Öffnungszeiten, bessere Verteilung der Zugankünfte und -abfahrten, eigene Rangierdienste, automatische Identifizierung von Ladeeinheiten, finanzielle Anreize für den Kunden, Ladeeinheiten schnell abzuholen – es gibt viele Möglichkeiten, die Produktivität in den Umschlagbahnhöfen zu steigern.

Die an der kombinierten Transportkette beteiligten Akteure finden in den Ergebnissen der DIOMIS Studie viele Anregungen zur Verbesserung des KV-Angebots. Wenn diese umgesetzt werden, können wir hoffentlich im Jahr 2015 feststellen, dass die Entwicklung des Kombinierten Verkehrs wieder einmal die kühnsten Prognosen überholt hat.





KOMBINIERTER VERKEHR: ZUKUNFT DES SCHIENENGÜTERVERKEHRS

Denis Petitmengin - Generaldirektor Novatrans

Seit einigen Monaten werden gewisse Zeichen stark spürbar.

Zuerst haben die wichtigsten französischen KV-Akteure, Novatrans, Naviland Cargo und Rail Link, ihren Verkehr umstrukturiert. Nachdem die Verkehrspläne zwischen 2004 und 2006 neu überarbeitet wurden, erlebt man – national wie international - eine weitere Steigerung des kombinierten Verkehrs. Novatrans verzeichnet ihrerseits – ungeachtet der Ereignisse innerhalb der Gesellschaft der SNCF – eine positive Verkehrsentwicklung von +6%, beidseitigen Verkehr von + 14% und einen Transitverkehr von +3%.

Neue Eisenbahnverkehrsunternehmen sind auf dem französischen Schienennetz tätig: B-CARGO, CFL, EURO CARGO RAIL, EURO-PORTE 2, SECO-RAIL, VEOLIA CARGO, VFLI, deren Marktanteil von 0,05% im Jahr 2005 auf 0,4% im Jahr 2006 und auf 3,2% im Jahr 2007 gestiegen ist.

Diese Unternehmen fahren auf 46% des nationalen Schienennetzes mit 80 Zügen pro Tag, davon 20 im internationalen Verkehr. Einige sind nicht nur im konventionellen Verkehr tätig, sondern auch im kombinierten Verkehr, sowohl auf langen Entfernungen, wie ECR oder VEOLIA CARGO, als auch auf lokalen Verbindungen, wie SECO-RAIL oder VFLI.

Endlich besteht in Frankreich eine starke Bereitschaft seitens der Politiker, den Eisenbahngüterverkehr allgemein und den kombinierten Verkehr im Besonderen zu fördern, und zwar mit der Einrichtung eines "Superministeriums für Ökologie, Energie, nachhaltiger Entwicklung und Regionalplanung", das 2007 die Arbeiten des sogenannten "Grenelle de l'Environnement" gestartet hat. Hierbei handelt es sich um eine interdisziplinäre



Befragung zu Umweltthemen, die zu Initiativen seitens der Regierung führen soll.

In diesem Zusammenhang führt das Ministerium gewisse Methoden zur Energieeinsparung, Reduzierung der CO²-Emissionen und Verkehrsverlagerung durch. Die damit verbundenen Arbeiten werden bald zusammen mit einem Aktionsplan veröffentlicht. Konkret müsste der Eisenbahngüterverkehr bis 2012 um 25% ansteigen und der KV sich im gleichen Zeitraum verdoppeln.

Ein weiteres wichtiges Element ist hervorzuheben: die Aufgabenstellung des Präsidenten der französischen Republik an den neuen Präsidenten der SNCF, deren erstes Vorzeigeprojekt den Eisenbahngüterverkehr betrifft und vor allem die Einführung eines multimodalen wettbewerbsfähigen Angebots, welches die anderen Güterverkehrsträger umfasst.

Optimistisch sind wir zuletzt auch durch die Entwicklungsperspektive des Güterverkehrs innerhalb der Europäischen Union. Der Straßenverkehr wird hiervon als erster Nutzen tragen, aber er wird auf ergänzende Lösungen, wie den KV Schiene-Straße zurückgreifen müssen, dessen Anteil stark ansteigen wird. Das deutliche Interesse der Kunden für den gemeinsamen Stand von Novatrans und TRW auf der SITL 2008 in Paris - eine der bedeutsamsten Transportmessen in Europa - passt in diese Logik.

Es bestätigt sich somit, dass, vor allem in Frankreich, der KV in der Tat die Zukunft des Eisenbahngüterverkehrs ist.





KV IN SÜDOSTEUROPA ENTWICKELN

R. Svetek – Generaldirektor Adria Kombi

Der Beitritt Sloweniens zur Europäischen Union ist ein großer Fortschritt zu Gunsten der allgemeinen Entwicklung des Landes.

Um die damit verbundene wirtschaftliche Herausforderung anzunehmen, nutzt die slowenische Geschäftswelt die geographische Lage, ihre gründlichen landeskundlichen Kenntnisse und ihre langjährigen Beziehungen, vor allem mit dem westlichen Balkan als Brücke zwischen der EU und Südosteuropa.

Seit 1989 hat Adriakombi, die früher Yukombi hieß, die Aufgabe, gemeinsam mit ihren UIRR-Partnern den KV umfassend zu entwickeln und zu fördern. Die Rollende Landstraße spielt dabei die Hauptrolle – die Strecke Maribor-Wels ist ein Erfolgsbeispiel – jedoch setzen wir uns auch für die Entwicklung des unbegleiteten Verkehrs ein. In Zusammenarbeit mit den slowenischen Eisenbahnen wurde das nationale Schienennetz "Komar" gestartet, das jedes Jahr eine zweistellige Wachstumsrate verzeichnet. Das System basiert auf der örtlichen Verteilung von Containern vom und zum Hafen von Koper.

Seit 1998 fördern wir das Projekt "Gateway Slovenia", indem schrittweise neue Strecken und Serviceleistungen in unser Netz aufgenommen werden. Shuttlezüge, die Ljubljana mit München (D), Budapest (H), Verona (IT), Belgrad (S), Istanbul (TR) (und bald auch mit Bratislava (SK), Bukarest (RO) und Griechenland) verbinden, werden zusammen mit Kombiverkehr, Hungaria Intermodal, Cemat und Europe Intermodal betrieben, die dann die Sendungen zu ihrem Endziel befördern. Dieses Konzept hat die wertvolle Unterstützung des EU-Förderprogramms Marco Polo erhalten (Projekte SINGER und SEEIS).



Adriakombi hat ebenfalls eine entscheidende Rolle bei der Gründung anderer KV-Gesellschaften gespielt: Crokombi in Kroatien und die neue Gesellschaft Srbija kombi in Belgrad (RS). Ihr Erfolg hängt sowohl von der politischen Unterstützung als auch vom Enthusiasmus ihrer Initiatoren ab. Um den riesigen türkischen Markt verkehrsmäßig richtig zu erschließen, haben wir im Jahr 2007 mit Hilfe von Kombiverkehr "Europe Intermodal" in Istanbul gegründet.

Unsere unternehmerische Entschlossenheit zu Gunsten einer ständigen Weiterentwicklung des kombinierten Verkehrs wird jedoch durch unzureichende Schieneninfrastruktur sowie durch fehlendes modernes Rollmaterial in der Region behindert, wodurch auch größere Verspätungen verursacht werden.

Im Laufe der Jahre wurde in der Tat hauptsächlich in die Straßen investiert; die Ergebnisse dieser Investitionen sind für die Öffentlichkeit sofort und einfacher zu erkennen, wohingegen die Modernisierung der Eisenbahnkorridore nicht vor 2010 beginnen wird. Die derzeitigen Projekte lösen nicht die Engpässe auf den Hauptstrecken.

Wir erachten es daher für wichtig, dass die Entscheidungsträger der Verkehrspolitik ihre Prioritäten überdenken. Durch die Ausarbeitung geeigneter Gesetze und Verordnungen und adäquate Finanzierung der Modernisierung der Schienenstrecken werden sie den im KV beteiligten Parteien ermöglichen, ihre Aktivität zu entwickeln und somit dem Markt und der Öffentlichkeit im weiten Sinne mehr von dieser umweltfreundlichen Technik, die für alle von Vorteil ist, anzubieten.



SINNVOLLE NEUPOSITIONIERUNG DER ROLA

I. Tomcsanyi - Generaldirektor Hungarokombi

Nach dem EU-Beitritt von Rumänien und Bulgarien am 1. Januar 2007, war zu erwarten, dass die Fernlaster dieser neuen Mitgliedstaaten die Züge der Rollenden Landstraße (RoLa) nicht mehr in Anspruch nehmen.

Hungarokombi hat diese Gefahr im Vorfeld erkannt und effiziente Lobbyarbeit auf der Grundlage einer ausführlichen Marktstudie durchgeführt. Dies hat Früchte getragen. Das ungarische Verkehrsministerium hat festgestellt, dass die Eisenbahn für die Infrastruktur sehr viel höhere Nutzungsgebühren zahlt als der Straßenverkehrssektor und hat ungefähr 3,5 Millionen EUR für die Unterstützung des RoLa-Betriebes bewilligt. Mit dieser Summe konnten die RoLa-Preise bedeutsam gesenkt werden und diese sind von nun an eher in der Lage, mit dem Straßenverkehr in Wettbewerb zu treten.

Durch genaue Berechnung konnte der pro Zug und pro LKW zu genehmigende Förderbetrag vernünftig und gezielt eingesetzt werden, und von diesem Moment an ist die Nachfrage dynamisch angestiegen – 35.000 LKW wurden 2007 per RoLa auf der Strecke Szeged (H)-Wels (AT) befördert – bei einer besseren Kapazitätsauslastung der Züge.

Parallel dazu trägt die Einrichtung einer Qualitätsarbeitsgruppe, bestehend aus ungarischen und österreichischen Experten zur Verbesserung der Serviceleistungen, Früchte. So war es z. B. möglich, bei voller Gleissperre aufgrund dort durchgeführter Wartungsarbeiten oder der im Herbst stattgefundenen Streiks, Züge auf Umleitungsstrecken fahren zu lassen. Verschiedene Elemente deuten darauf hin, dass unser Service eine neue und stabile Grundlage aufweist.

Die Förderung des Verkehrsministeriums wurde in der Tat für 2008 verlängert. Außerdem wurde das Projekt RoMo-Net, an welchem



Ökombi und die UIRR ebenfalls teilnehmen, im Rahmen des Marco-Polo Programms der europäischen Kommission akzeptiert.

Die Subvention in Höhe von 2,3 Millionen EUR wird dazu dienen, in 3 Jahren mehrere Strecken einer "Autobahn auf der Schiene" zu errichten, und zwar mit einer Gesamtlänge von 1.600 km von Bucearest (RO) über Szeged (HU), Budapest und Mosonmagyaróvár, von Sopron nach Wels (AT) und bis Regensburg (DE). Die flexible Aneinanderreihung von Zügen und ein verbessertes Preis-Leistungsverhältnis machen dieses Angebot zur attraktiven Alternative zum Straßenverkehr.

Die derzeitige Übergangszeit wird noch mehrere Jahre andauern, bis eine gerechtere Wettbewerbssituation erreicht wird, vor allem durch höhere Nutzungsgebühren für den Straßenverkehr und den ständig ansteigenden Dieselpreis.

Wir freuen uns, dass die europäischen Behörden und die nationalen ungarischen Behörden zu Gunsten des begleiteten Verkehrs gehandelt haben, in einem Gebiet, in welchem die Vorbedingungen zur Entwicklung eines unbegleiteten Verkehrsangebots noch nicht geschaffen sind.

Die RoLa als besonders umweltfreundlicher Verkehrsträger, bleibt somit ein wichtiges Element im KV. Im oben genannten Zusammenhang wird für 2010 die Beförderung von 70.000 LKWs angestrebt, d.h. 70.000 ausgeruhte LKW-Fahrer, die bei der Ankunft des Zuges mit weit geringerem Unfallrisiko ihre Reise fortsetzen können.



DAS JAHR 2007 IM ÜBERBLICK

UIRR UND EUROPÄISCHE POLITIK

Bei der am 25. Juni 2007 in Brüssel stattgefundenen Ordentlichen Generalversammlung wurden die Verkehrssteigerung, die Einrichtung einer Strategie zur Entwicklung des KV und die Zusammensetzung von Verwaltungsorganen angesprochen.

Bezüglich des letzten Themas, wurde die Verlängerung des Vertrages von Herrn Colle bestätigt ; er wird ebenfalls das Sekretariat von INTERUNIT für diesen Zeitraum übernehmen.

Nach der GV fand das jährliche Galadiner statt, bei welchem der EU-Kommissar für Steuern und Zollunion, Herr László Kovács die Bedeutung der kurzfristigen Annahme eines gemeinschaftlichen, modernisierten Zollkodex sowie die Notwendigkeit von auf Sendungen mit höherem Risikoniveau konzentrierten Sicherheitsmaßnahmen betonte.

Bei der GV INTERUNIT - Zusammenschluss der EVU, die Mitglieder der G.KLV der UIC sind, und der UIRR-Operateure, diskutierte man hauptsächlich über die Qualität der Eisenbahnserviceleistungen und über verschiedene Aspekte im Zusammenhang mit der Wagonnutzung. Im Hinblick auf die enttäuschenden Ergebnisse des 2005 mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen unterzeichneten Gemeinsamen Qualitätsabkommens, wurde – auf Grundlage eines Vorschlags der UIRR – entschieden, eine Arbeitsgruppe zur Umsetzung eines Qualitätslabels zu gründen.

2007 fand bei zahlreichen Gelegenheiten Austausch mit der europäischen Kommission und dem europäischen Parlament bezüglich der KV-Entwicklung statt. Die Schlüsselthemen lauteten u.a. Liberalisierung, Eisenbahnservicequalität, Infrastruktur, Maße und Gewichte der Straßenfahrzeuge, Kobotage, Internalisierung der externen Kosten. . . Die Erfahrung und die Fachkenntnisse der

UIRR zu diesen verschiedenen Themen sind in der Tat gefragt, um die sinnvollsten Maßnahmen zu erarbeiten.

Das UIRR-Büro hat seine Aktivitäten in Bezug auf europäische Projekte im Bereich der Gefahrenabwehr im Verkehr im Allgemeinen (COUNTERACT) und auf dem Gebiet des KV im Besonderen (INSECTT) fortgesetzt. Die INSECTT-Abschlusskonferenz war die Gelegenheit, die Risikoanalyse für Terminals und Empfehlungen zur Verbesserung der Gefahrenabwehr des KV vorzustellen.

Die Teilnahme des UIRR-Liaisonbüros an der ersten Ausschreibung des Programms Marco Polo 2 war erfolgreich, da die Projekte Romo-Net (mit Hungarokombi und Ökombi) sowie SEEIS (Adria Kombi, Cemat, Kombiverkehr, Rocombi) von der europäischen Kommission zugeteilt wurden. Diese Projekte betreffen Aktivitäten der Verkehrsverlagerung und zielen darauf ab, KV-Serviceleistungen zu entwickeln, sowohl im begleiteten als auch unbegleiteten Verkehr.

Die UIRR hat aktiv an den Arbeiten der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) teilgenommen. Dr. János Berényi, der die UIRR seit 2005 im Verwaltungsrat vertritt, wurde im Februar 2007 zum Vizepräsidenten dieser Instanz ernannt, wo er die Güterverkehrskunden vertritt.

WEITERE AKTIVITÄTEN

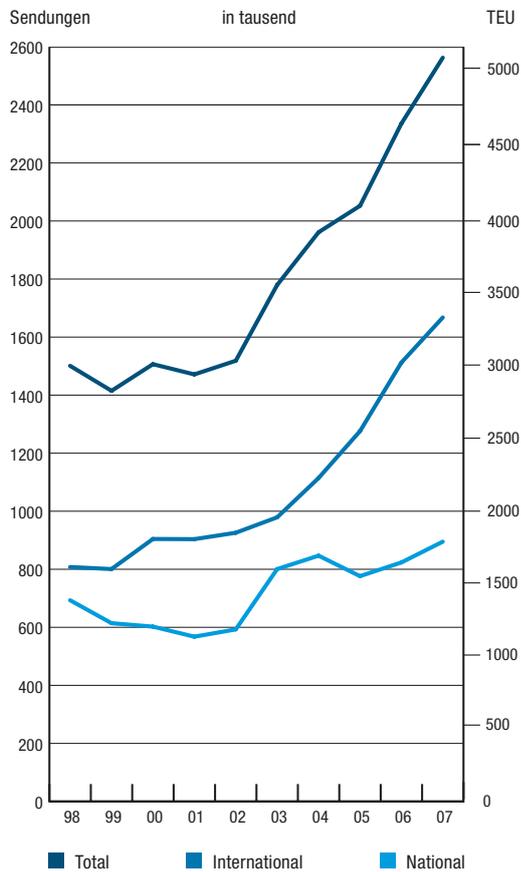
2007 wurde die neue Website der UIRR gestartet (www.uirr.com). Die verbesserte Struktur und Benutzerfreundlichkeit wird durch die stark angestiegene Besucherzahl deutlich.

Mit der Ausweitung von CESAR nach Osteuropa sind inzwischen 8 KV-Operateure angeschlossen. Damit stehen drei viertel aller UIRR Verkehre für Tracking & Tracing Anfragen der Kundschaft zur Verfügung.



DAS JAHR 2007 IM ÜBERBLICK - STATISTIK

UNBEGLEITETER KV 1998-2007



Unbegleiteter Verkehr (Sendungen)

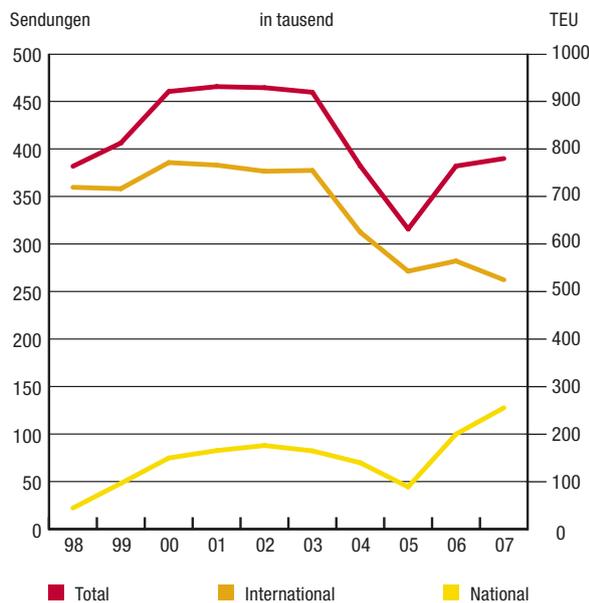
Jahr	International	National	Total
1998	807.739	693.233	1.500.972
1999	800.624	614.183	1.414.807
2000	904.339	602.314	1.506.653
2001	903.708	567.642	1.471.350
2002	925.742	592.731	1.518.473
2003	978.915	800.612	1.779.527
2004	1.114.364	846.775	1.961.139
2005	1.275.927	776.318	2.052.245
2006	1.512.370	823.406	2.335.776
2007	1.667.587	895.070	2.562.657

Trotz einiger Schwierigkeiten war die Entwicklung beim Transport von Wechselbehältern, Containern und Sattelaufliegern insgesamt beachtlich. Mehr als 2,5 Millionen Sendungen wurden von der Straße auf die Schiene überführt, was einem Zuwachs von 10% im Vergleich zu 2006 entspricht.

Die KV-Angebote der UIRR-Gesellschaften werden aufgrund der besseren Zusammenarbeit zwischen ihnen und der Integration nationaler Netze in internationale Netze immer umfassender. Dadurch konnte der internationale unbegleitete KV um etwas mehr als 10% wachsen, das sind 150.000 Sendungen mehr als 2006. Deutschland, Drehscheibe für zahlreiche Verkehrsflüsse im KV, konnte auf quasi allen Verbindungen positive Ergebnisse verbuchen, insbesondere von/nach Österreich (+18%, 20.000 zusätzliche Sendungen), Italien (+6%, 35.000 zusätzliche Sendungen) und Polen (+44%, 35.000 Sendungen mehr). Die Verbringung von Seecontainern ins Hinterland ist in Europa ein wachsender Erfolg für den KV. Den Beweis dafür liefert der Verkehrsfluss aus dem Hafen von Antwerpen nach Italien (+12%, 22.000 Sendungen mehr) und nach Frankreich (+32%, 10.000 Sendungen mehr), aus dem Hafen von Rotterdam nach Österreich (+60%, 6.000 zusätzliche Sendungen) und nach Deutschland (+14%, 8.000 zusätzliche Sendungen), sowie aus dem Hafen von Koper in die Slowakei (+13.000 Sendungen).

Der nationale unbegleitete KV hat seinerseits einen Zusatz von 9% zu verzeichnen, was 72.000 zusätzlichen Sendungen entspricht. Dieses Ergebnis ist umso bemerkenswerter, als alle auf diesem Markt tätigen UIRR-Gesellschaften dazu beigetragen haben, und das vor allem in Deutschland, Frankreich und Italien, die alleine 85% der nationalen Verkehre ausmachen. Hier ist auf den beachtenswerten Fortschritt in Slowenien hinzuweisen (+83%, d.h. 14.000 zusätzliche Sendungen), der dank der Direktverbindung zwischen dem Hafen von Koper und dem Terminal von Ljubljana, die im Rahmen des SINGER-Projekts eingerichtet wurde, möglich war.

BEGLEITETER KV 1998-2007



Begleiteter Verkehr (Sendungen)

Jahr	International	National	Total
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
2006	282.064	99.911	381.975
2007	262.255	127.628	389.883

Die Entwicklung der Rollenden Landstraße war 2007 sehr unterschiedlich.

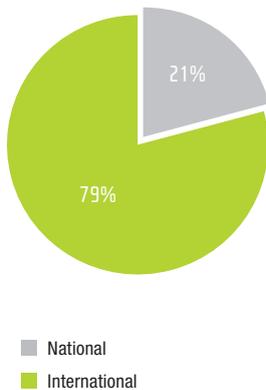
Einerseits war der Rückgang ihrer Beförderungen 2007 für alle UIRR-Gesellschaften, die internationale Verbindungen für den begleiteten KV anbieten, erheblich (-7%, 20.000 Sendungen weniger), was insbesondere mit dem EU-Beitritt von Rumänien und Bulgarien am 01.01.2007 zusammen hängt. Besonders die österreichischen Verbindungen nach Ungarn, Italien und Slowenien waren betroffen; die Verbindung mit Rumänien musste eingestellt werden.

Andererseits war das Jahr für den nationalen begleiteten KV mit einem Zuwachs von 28%, d.h. 27.000 zusätzlichen Sendungen, sehr gut. Dieses Ergebnis ist einer erneut außergewöhnlichen Zunahme in Österreich (wo die Zielmarke von 110.000 Sendungen erreicht wurde) zu verdanken, wo die Regierung die Entwicklung dieser Transportart stark unterstützt.

Insgesamt hat die Rollende Landstraße doch ein positives Ergebnis erzielt, nämlich +2% im Vergleich zu 2006.

DAS JAHR 2007 IM ÜBERBLICK - STATISTIK

GESAMTVERKEHR



Internationaler und Nationaler Verkehr in Mio. TKM

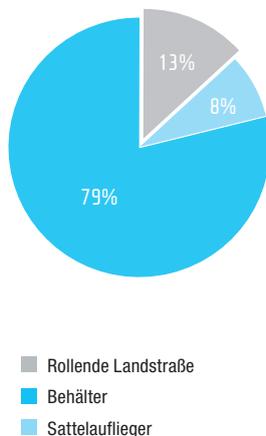
Jahr	International	National	Total
1998	21.926	8.308	30.234
1999	20.742	7.846	28.588
2000	24.330	8.156	32.486
2001	24.663	7.217	31.880
2002	25.027	8.047	33.074
2003	25.248	7.671	32.919
2004	26.173	8.338	34.511
2005	28.871	8.086	36.957
2006	35.558	9.836	45.394
2007	36.273	9.796	46.069

Da der Rückgang bei der Anzahl der Sendungen im begleiteten internationalen KV (schwere Sendungen über kurze Strecken) durch den deutlichen Anstieg bei den Beförderungen im unbegleiteten internationalen KV (leichtere Sendungen aber über längere Strecken) mehr als ausgeglichen wurde, war die Entwicklung des Verkehrs in tkm im internationalen Bereich leicht positiv (+2%). Die Hauptgründe für diesen Anstieg sind die Verstärkung des transalpinen Verkehrs und das Angebot neuer Dienstleistungen, insbesondere durch den Ausbau des bestehenden KV-Netztes in Richtung der osteuropäischen Länder.

Trotz eines deutlichen Anstiegs bei der Anzahl Sendungen ist der nationale Verkehr in tkm leicht rückgängig, hauptsächlich aufgrund kürzerer Entfernungen und durchschnittlich kleinerem Bruttogewicht in Deutschland und Italien.

Die durchschnittliche Entfernung im internationalen Verkehr beträgt weiterhin 850 km; im nationalen Verkehr liegt sie jetzt bei 410 km (reduzierte durchschnittliche Entfernung in Deutschland und Italien). Das durchschnittliche Bruttogewicht einer Sendung beträgt 23 Tonnen im internationalen Verkehr, aber dank des Beitrags der schwereren Sendungen im nationalen begleiteten KV auch im nationalen Verkehr.

TECHNIKEN

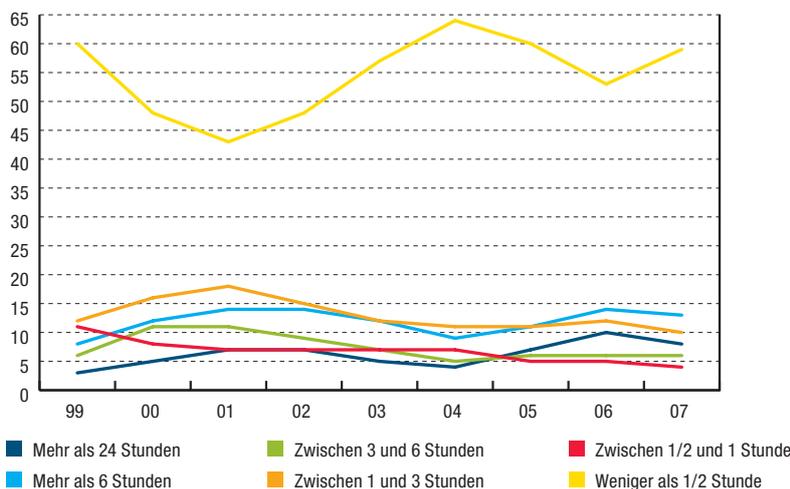


Anteil der Kombitechniken im Gesamtverkehr in Tausend Sendungen

Jahr	Behälter	Sattelaufleger	Rollende Landstraße	Total
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
2006	2.136	200	382	2.718
2007	2.342	221	390	2.953

Der Anteil des unbegleiteten KV beträgt 87% aller in 2007 durchgeführten Sendungen. Der Anteil der Behälter und Container liegt bei 79% aller Sendungen (unverändert im Vergleich zu 2006); rund zwei Drittel dieser Wechselbehälter und Container werden international befördert, ein Drittel national. Im internationalen Verkehr gibt es mehr Beförderungen von Wechselbehältern, die größer sind als 8,30 m (bzw. 30'-, 40'-Container und größer) als "kurze" Wechselbehälter. Mit 8% der Sendungen ist der Anteil der kranbaren Sattelaufleger auf den Hauptverbindungen, auf denen diese Art intermodaler Einheiten befördert werden, leicht gestiegen, nämlich Deutschland/Belgien/Dänemark nach/von Italien, Deutschland-Österreich. Sattelaufleger werden besonders in den Transportketten verwendet, die eine kurze Seebeförderung beinhalten, da ihre Verladung auf eine Fähre leicht durchführbar ist (RoRo-System). Hervorzuheben sind hier die technischen Fortschritte, die die herkömmlichen, nicht kranbaren Sattelaufleger zum KV bringen sollen. Im begleiteten KV ist die Anzahl der Sendungen im nationalen Verkehr stark gestiegen, aber im internationalen Verkehr gesunken. Trotz leichter absoluter Zunahme ging der prozentuale Anteil dieser Technik leicht zurück.

PÜNKTLICHKEIT



Das Jahr 2007 war infolge längerer Eisenbahnstreiks, die in Frankreich härter ausgefallen sind als in Deutschland, erneut ein schwieriges Jahr, und das insbesondere in der zweiten Hälfte.

Von 23 300 kontrollierten internationalen Zügen waren 2007 nur 59% pünktlich (bei einer Toleranz von 30 Minuten), 27% hatten eine Verspätung von mehr als 3 Stunden und 8% von mehr als 24 Stunden, was bei gleichen Bedingungen im Vergleich zu 2006 eine kleine Verbesserung auf bald allen kontrollierten Strecken darstellt.

Das hat zur Folge, dass Waren, für die kurze Beförderungszeiten wichtig sind, nicht im KV Schiene-Straße befördert werden können. Um dieses Problem zu beheben, hat das Koordinationskomitee INTERUNIT, das sich aus Managern der Eisenbahnunternehmen zusammensetzt, die Mitglieder der GTC/UIC sind, sowie der KV-Betreiber, die Mitglieder der UIRR sind, beschlossen, ein Projekt Gütesiegel auf bestimmten ausgewählten Strecken, die die gesamte KV-Kette (vom Ausgangs- zum Zielpunkt mit Ausnahme des Vor- und Nachlaufs) abdecken, einzuleiten. Dieses Projekt wurde im Rahmen der ersten Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen des Europäischen Programms MARCO POLO II eingereicht.

DAS JAHR 2007 IM ÜBERBLICK

BETRIEBSORGANISATION DER MITGLIEDSGESELLSCHAFTEN

Kombiverkehr hat seit ihrer Gründung das beste Ergebnis an Sendungen erreicht und so die Umwelt vor über 980.000 Tonnen CO² bewahrt. Dieses Ergebnis konnte dank der Aufnahme neuer Direktzüge und der Kapazitätssteigerung bestimmter, bereits genutzter Strecken einerseits und andererseits dank verstärkter Kundenbeziehungen erzielt werden. Aufgrund des Engagements der DB-Betriebsdirektion konnten die Auswirkungen des Lokführerstreiks relativ gut kontrolliert werden.

95% der **Hupac**-Serviceleistungen haben das kommerzielle Modell der durchgehenden Traktion benutzt. Man erhielt eine verbesserte Qualität, da die Pünktlichkeitsrate tatsächlich von 71% auf 75% anstieg. Ziel für 2008 besteht darin, 80% zu erreichen, wobei der für 2007 registrierte Anstieg der Sendungen von 12,6% betont wird. Um die Ziele der Verkehrsverlagerung bis zur Inbetriebnahme des Basistunnels Gotthard zu erreichen, plädiert der Schweizer Operateur, der 2007 einen starken Anstieg seines Verkehrs von/nach den Häfen von Rotterdam (NL), Antwerpen (B) und Zeebrugge (B) erfahren hat, für Subventionen für den kombinierten Verkehr in Höhe von 2 Milliarden CHF für den Zeitraum 2011-2018.

Novatrans hat bei ihrer außergewöhnlichen GV am 19. Dezember beschlossen, ihr Kapital von 3,6 auf 10,8 Millionen EUR zu erhöhen. Der französische Operateur hat zudem 2007 seinen Verkehrsplan umstrukturiert und setzt den Wiederankurbelungsprozess fort.

Ökombi hat sich in den neuen Räumlichkeiten seiner Muttergesellschaft RCA niedergelassen. Dadurch konnte die Kommunikation



zwischen beiden Organisationen verbessert und der Entscheidungskreislauf verkürzt werden, was die Effizienz zu Gunsten des Kunden verbessert. Der österreichische Operateur hat – genau wie **RAIpin** – ein neues Logo gewählt, das seine dynamischen Ideen und Ambitionen zum Ausdruck bringt.

Intercontainer Austria (ICA) hat die Abteilung Welz Containeroperating von Quehenberger Logistik erworben, um die Synergien zwischen diesen beiden Einheiten zu verstärken. **ICA** zeigt ihre strategische Bereitschaft, ihre Aktivitäten in der Region von Salzburg zu entwickeln.

Eurotunnel hat ihrerseits eine neue Strategie der Preisfestsetzung zu Gunsten des freien Zugangs eingeführt und wird im November die Betriebsaktivitäten seiner Filiale Europorte 2 starten, die vor allem die Traktion von Zügen der SNCF zwischen Frethun (Pas-de-Calais) und Dollands Moor (Kent) zur Aufgabe hat.



DAS JAHR 2007 IM ÜBERBLICK

TRW entscheidet sich immer öfter für direkte Shuttlezüge anstelle des Cortax-Systems (internationale Züge ab Belgien mit einem Stop im Hub von Ronet) und setzt auf eine solidere Mischung von Kontinental- und Seecontainern, um das Ziel der Verkehrsverdopplung bis 2010 zu erreichen.

In Zusammenarbeit mit **Kombiverkehr** und den deutschen und russischen Eisenbahnen (DB und RZD) hat **Polzug Intermodal** an der Errichtung eines Joint Ventures zur Entwicklung der logistischen Serviceleistungen des Containerverkehrs zwischen Westeuropa und Russland teilgenommen. Dieser Operateur ist ebenfalls an einem Projekt beteiligt, mit welchem Zugplanung von/nach China gestartet werden soll.

Im Rahmen der Diskussionen bezüglich der Schweizer Gesetzgebung zum Güterverkehr wünscht **RAlpin**, dass die Kapazität der Rollenden Landstraße 2015 25.000 beförderte LKWs erreicht, davon ungefähr 200.000 für die Achse Lötschberg-Simplon. Das Geschäftsjahr von **Naviland Cargo** war gewinnbringend und das Unternehmen ist in seiner Strategie bestärkt, seine Aktivitäten auf den Seecontainerverkehr zu konzentrieren.

ENTWICKLUNGEN DES KV-SERVICE

NEUE STRECKEN

TRW hat die Frequenz gewisser Strecken erhöht, u.a. der Strecke Charleroi (B)/Novara (I), für welche drei Shuttlezüge ab sofort eine Hin- und Rückfahrt jede Woche gewährleisten. Im zweiten Halbjahr hat **Novatrans** einen Zug auf der Verbindung Moerdijk (NL) - Barcelona (Terminal Granollers, ES) - Tarragone (Constanti,



ES), gemeinsam mit **Combiberia** und **Kombiverkehr** gestartet, gleiches gilt für einen Service Basel (CH) - Perpignan (F), in Zusammenarbeit mit **Hupac**. Der Schweizer Operateur bietet ebenfalls eine Verbindung zwischen Antwerpen (B) - Perpignan (F) an. Um das für 2008 erhoffte zweistellige Wachstum zu erreichen, möchte Hupac seinen alpenquerenden Verkehr verstärken und auf den Korridoren Benelux-Polen-Russland sowie Benelux Südosteuropa Verbindungen eröffnen.

Kombiverkehr hat eine Eisenbahnverkehrslizenz erhalten und konnte für eine ihrer Serviceleistungen, nämlich für die Strecke Rotterdam (NL) - Duisburg, selbst Traktion liefern. Die bisher erreichten Ergebnisse sind deutlich, denn die Pünktlichkeitsrate ist von 40% auf 90% gestiegen. Um die Türkei mit den wichtigsten Wirtschaftszentren Europas zu verbinden, hat das deutsche Unternehmen den Service "Bosporus-Europa Express" gemeinsam mit **Adria Kombi** auf den Markt gebracht, für welchen Ljubljana als Drehscheibe benutzt wird.



DAS JAHR 2007 IM ÜBERBLICK

Crokombi hat 2007 ihre Verkehre zwischen Kroatien und Ungarn verdoppelt und plant gemeinsam mit **Ökombi** einen neuen Service der Rollenden Landstraße zwischen Spačva (HR) und Wels (AT) anzubieten; diese hat ein starkes Wachstum des durch den Brennertunnel laufenden Verkehrs verzeichnet, der von nun an 54% ihres gesamten Verkehrs darstellt. Auf Anfrage des Verkehrsministeriums von Niedersachsen möchte man eine RoLa zwischen Berlin und dem Ruhrbecken einrichten, um die Autobahn A2 Hannover-Berlin zu entlasten.

150 Ganzzüge werden von nun an jede Woche von **ICA** betrieben, die eine weitere Verdichtung ihres Netzes vorsieht.

Die Hauptverkehrsachsen von **Rocombi** verbinden den Hafen von Constanta (RO) mit den wichtigsten Fabriken von Rumänien, dessen Größe und wirtschaftliches Potential interessante KV-Perspektiven bietet.

Selbst wenn **Cemat** mehrere nationale Serviceleistungen aufgrund gestiegener Traktionskosten abbauen musste, so konnte sie im Gegenzug in Zusammenarbeit mit ihren Partnern mehrere Züge auf den Achsen zwischen Italien und Belgien, beziehungsweise Luxemburg, den Niederlanden und Deutschland einrichten.

TERMINALS

Die Modernisierung des Terminals von Lovosice (CZ) hat zur Verdoppelung der Sendungen des von **Bohemiakombi** und **Kombiverkehr** angebotenen "Bohemia Express" beigetragen. Aufgrund der Ergebnisse einer bei ihren Kunden geführten Studie hat sich **Kombiverkehr** zur Steigerung der Flexibilität für längere Öffnungszeiten der Terminals ausgesprochen. Die deutschen



Terminalbetreiber von Duisburg-Ruhrort, Hamburg-Billwerder, Köln-Eifeltor und Ludwigshafen sind dieser Bitte bereits nachgekommen. Nach der Einweihung des neuen Terminals von Grans-Miramas (F, auf der Clesud-Plattform) hat **Novatrans** ein Zugangebot nach Paris (F) gestartet.

Hupac hat ein starkes Verkehrswachstum von/zu den belgischen und niederländischen Häfen registriert und wird in den Bau eines trimodalen Terminals in Antwerpen investieren. Dieser wird wahrscheinlich Ende 2009 zur Verfügung stehen. Zudem sind die Arbeiten für die Erweiterung des Terminals Busto-Arsizio im Gange. Um dem durch **Polzug Intermodal** erwarteten Anstieg des Verkehrsvolumens nachzukommen, sind Investitionen zur Kapazitätserweiterung ihrer polnischen Terminals von Wroclaw, Slawkow, Gadki und Pruszkow geplant.



MITGLIEDER DER UIRR (STAND JUNI 2008)

BELGIEN	T.R.W. Avenue du Port, 100/ bte 1 B - 1000 Bruxelles	Tel: (+32) 2 421 12 11 Fax: (+32) 2 425 59 59 E-Mail: dcm@trw.be
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 Bis 1. August 2008: Ludwig-Landmann-Str. 405 D - 60486 Frankfurt/Main Ab 4. August 2008: Laurenburger Hof 76 D-60594 Frankfurt/Main	Tel: (+49) 69 79 50 50 Fax: (+49) 69 79 50 51 19 E-Mail: info@kombiverkehr.de
FRANKREICH	NAVILAND CARGO 8, Avenue des Minimes BP 57 F - 94302 Vincennes NOVATRANS 21, Rue du Rocher F - 75008 Paris	Tel: (+33) 1 43 98 40 00 Fax: (+33) 1 43 74 18 40 E-Mail: cplichon@naviland-cargo.com 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 CEMAT Via Valtellina 5-7 I - 20159 Milano	Tel: (+39) 040 63 92 33 Fax: (+39) 040 66 00 08 E-mail: alpeadria@alpeadria.com Tel: (+39) 02 668 951 Fax: (+39) 02 668 00 755 E-Mail: info@cemat.it
KROATIEN	CROKOMBI Miramarska 13a HR - 10000 Zagreb	Tel: (+385) 1 615 18 67 Fax: (+385) 1 615 18 69 E-Mail: crokombi@crokombi.hr
NIEDERLANDE	HUPAC INTERMODAL Albert Plesmanweg, 151 NL - 3088 GC Rotterdam	Tel: (+31) 10 495 25 22 Fax: (+31) 10 428 05 98 E-Mail: info@hupac.nl
ÖSTERREICH	INTERCONTAINER AUSTRIA Erdberger Lände 40-48 A - 1030 Wien ÖKOMBI 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 Tel: (+43) 1 331 56 0 Fax: (+43) 1 331 56 300 E-Mail: info@oekombi.at
POLEN/DEUTSCHLAND	POLZUG INTERMODAL Burchardkai Bürogebäude 1 D - 21129 Hamburg	Tel: (+49) 40 74 11 45 0 Fax: (+49) 40 74 11 45 45 E-Mail: hamburg@polzug.de
SPANIEN	COMBIBERIA c/Rafael Herrera, 11; 2º, Pta 203 E - 28036 Madrid	Tel: (+34) 91 314 98 99 Fax: (+34) 91 314 93 47 E-Mail: combiberia.madrid@combiberia.com
UNGARN	HUNGAROKOMBI Népfürdő u. 22 (Duna Tower Office Building) H - 1138 Budapest	Tel: (+36) 1 224 05 50 Fax: (+36) 1 224 05 55 E-Mail: office@hungarokombi.hu
RUMÄNIEN	ROCOMBI B-dul Dinicu Golescu 38 RO - 010873 București, sector 1	Tel: (+40) 21 312 23 14 Fax: (+40) 21 312 17 74 E-Mail: info@rocombi.be
SCHWEIZ	HUPAC Viale R. Manzoni 6 CH - 6830 Chiasso RALPIN Martin-Disteli-Strasse 4 CH - 4601 Olten	Tel: (+41) 91 695 28 00 Fax: (+41) 91 695 28 01 E-Mail: info@hupac.ch Tel: (+41) 62 286 88 11 Fax: (+41) 62 286 88 10 E-Mail: info@ralpin.com
SLOWENIEN	ADRIA KOMBI Tivolska 50 SI - 1000 Ljubljana	Tel: (+386) 1 23 45 280 Fax: (+386) 1 23 45 290 E-Mail: infor@adriakombi.si
TSCHECHISCHE REPUBLIK	BOHEMIAKOMBI Opletalova 6 CZ - 113 76 Praha 1	Tel: (+420) 2 42 444 560 Fax: (+420) 2 42 444 924 E-Mail: info@bohemiakombi.cz
ASSOZIIERTES MITGLIED		
FRANKREICH	GROUPE EUROTUNNEL 19, Boulevard Maiesherbes F - 75008 Paris	Tel: (+33) 3 21 00 60 80 Fax: (+33) 1 55 27 37 75 E-Mail: francois.coart@eurotunnel.com



Your Partners in Combined Transport

UIRR s.c.r.l

Internationale Vereinigung der Gesellschaften
für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße

Rue Montoyer 31/bte 11
B-1000 Brüssel

Tel.: +32 2 548 78 90

Fax: +32 2 512 63 93

headoffice.brussels@uirr.com

www.uirr.com