

INTERNATIONALE VEREINIGUNG DER GESELLSCHAFTEN FÜR DEN  
KOMBINIERTEN VERKEHR SCHIENE-STRASSE



*UIRR Report*

---

**1998**



## **IMPRESSUM**

Verantwortlicher Herausgeber: UIRR, Brüssel  
c/o Susanne Kuschel

Fotos: UIRR, Brüssel

Grafische Gestaltung: Tostaky, Brüssel

Gedruckt in Belgien

*Dieser Report  
wurde auf Umweltpapier gedruckt.*





## VORWORT

Das Jahr 1999 könnte zum Schicksalsjahr für den Kombinierten Verkehr werden. Zum ersten Mal seit Jahrzehnten melden fast alle KV-Operateure Verkehrsrückgänge. Während die UIRR-Gesellschaften insgesamt im Jahr 1998 noch leichte Verkehrszuwächse realisieren konnten, die auf zum Teil zweistelligen Steigerungen im ersten Halbjahr beruhen, begann in der zweiten Jahreshälfte ein Verkehrsrückgang, der sich Anfang 1999 leider fortsetzt. Die UIRR ging bereits auf ihrer Herbstversammlung im September 1998 an die Öffentlichkeit, wies auf die untragbaren Qualitätsmängel auf den wichtigsten internationalen Hauptachsen hin und warnte vor den Konsequenzen.

Während viele Bahnen nicht in der Lage sind, die vereinbarten und von den Kunden bezahlten Leistungen zu liefern, versuchen sie jetzt noch - ohne Rücksicht auf Verluste - sich durch Preiserhöhungen zu sanieren. Der Markt reagiert entsprechend. Die Diskrepanz zwischen den Versprechungen der Verkehrspolitik und den Leistungen der Bahnen wird immer größer. Wie viel länger müssen die Staus auf den Straßen noch werden, bevor etwas passiert? Wird der Steuerzahler weiter bereit sein, die Bahnen im bisherigen Umfang zu finanzieren, während immer mehr Schienenverkehre auf die Straße abwandern? Tatsache ist: massive Rückverlagerungen kombinierter Verkehre auf die Straße können von der Öffentlichkeit nicht toleriert werden.

Die UIRR hält die Grundidee der Bahnreform weiter für richtig, die davon ausgeht, langfristig nur durch die konsequente Einführung des Wettbewerbs auf der Schiene einen Produktivitätsschub, der dem anderer Verkehrs- und Wirtschaftszweige entspricht, erreichen zu können. Kurzfristig wäre ein möglicher Ausweg, den Kombinierten Verkehr analog zum Personenverkehr mit Bahn und Bussen, als volkswirtschaftlich notwendig zu betrachten und zu finanzieren. Entsprechende Abgeltungen sollten jedoch in wettbewerbsneutraler Form erfolgen: sie müssen jedem möglichen



### WERNER KÜLPER

*Präsident der UIRR*

Anbieter von Schienenverkehrsleistungen offen stehen. Niedrigere Infrastrukturabgaben wären wahrscheinlich die neutralste Lösung. Sie sind gerechtfertigt, solange die Einbeziehung externer Kosten und das höhere Sicherheitsniveau des Schienenverkehrs noch nicht, wie von der EU-Kommission gefordert, in einem für alle Verkehrsträger harmonisierten Entgeltssystem berücksichtigt werden.

In der heutigen Situation, wo die Schiene immer noch Marktanteilsverluste hinnehmen muß, sollten EU-Kommission und Mitgliedsstaaten die begonnene Bahnliberalisierung endlich in die Realität umsetzen und Übergangsmaßnahmen entwickeln die:

- traditionelle Bahnen, dort wo sie in der Liberalisierung vorangehen, unterstützen,
- wo sie Monopole ausnutzen oder erweitern, kontrollieren,
- Newcomern unzumutbare Risiken abnehmen und
- die bestehenden privaten Unternehmen im Schienenmarkt schützen.

Solange die Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr nicht stimmen, haben die KV-Operateure einen schweren Stand. Dennoch versuchen die UIRR Gesellschaften diese Situation durch verschiedene Maßnahmen zu meistern.

Die UIRR hat neue, allgemeine Geschäftsbedingungen ausgearbeitet, die einen transparenten und kundenfreundlichen juristischen

Rahmen schaffen. Es werden alle nur erdenklichen Wege beschritten, um die Produktivität durch bessere Auslastung von Zügen, Vermeidung von unpaarigen Verkehren, den Ausbau von Shuttle- statt Streuverkehrrelationen, verbesserte Logistikangebote dank modernster EDV-Applikationen, sowie engere Zusammenarbeit der Operateure, zu erhöhen. Letztere beschränkt sich nicht nur auf den operativen Bereich, sondern geht hin bis zu Allianzen und Fusionen von Operateuren.

Die UIRR hat als Verband auf die Veränderungen im Verkehrsmarkt mit einer Satzungsänderung reagiert, die den Ausbau zur Interessenvertretung aller unabhängigen, auch untereinander im Wettbewerb befindlichen, KV-Operateure ermöglicht. Gerade die jüngste Entwicklung zeigt, daß alle

Operateure gemeinsame Interessen im Bereich der Harmonisierung von Technik, Telekommunikation und Datenverarbeitung wie auch im Bereich der Verkehrspolitik, der KV-Rahmenbedingungen, Schienenqualität usw. haben. Operateure, deren Kapitalmehrheit bei den Bahnen liegt, sind inzwischen als assoziierte Mitglieder in der UIRR willkommen. Als erste wurde unter diesem Statut 1998 die französische Compagnie Nouvelle de Conteneurs (CNC) aufgenommen.

Alle, inzwischen 17 in der UIRR zusammengeschlossenen Operateure sind sich bewußt: In Zeiten, wo sich für kombinierte Verkehre wie auch für einzelne Operateure die Überlebensfrage stellt, ist eine starke UIRR als Katalysator für Standardisierungen und Innovationen auf europäischer Ebene ebenso notwendig, wie als Verhandlungspartner für die Bahnen und unabhängiger Berater der Verkehrspolitik. Und die stehen unter Zugzwang. Die Vorzüge des Kombinierten Verkehrs zu beschwören reicht jetzt nicht mehr aus. Bahnen und Verkehrspolitikern müssen Farbe bekennen, wenn man nicht am Beginn des dritten Jahrtausends feststellen will: der Kombinierte Verkehr hat seine Zukunft schon hinter sich.



# “KOMBINIERTE KRÄFTE” ALLER AKTEURE



**RUDY COLLE**

*Generaldirektor UIRR, Brüssel*

**E**ine Politik, die darauf abzielt, dem Güterverkehr auf der Schiene wieder zu erhöhten Marktanteilen zu verhelfen, und die zu Recht davon ausgeht, daß der Kombinierte Verkehr (KV) zu einer solchen Wiederbelebung am besten geeignet ist, kann nur gelingen, wenn alle betroffenen Akteure harmonisch auf dieses Ziel hinarbeiten.

Seit über einem Jahr erfüllen mehrere Eisenbahnen jedoch nicht die vertraglichen Bedingungen in Bezug auf die Qualität ihrer Leistungen, ohne hingegen auf eine Erhöhung der dafür berechneten Preise zu verzichten. Unabhängig von der Frage, ob es sich um eine vorsätzliche Behinderung der Liberalisierung der Schiene ihrerseits oder um ihre Unfähigkeit, mit deren ersten Auswirkungen umzugehen, handelt, führen diese Verhaltensweisen dazu, daß die Bemühungen der übrigen an der Entwicklung des KV beteiligten Akteure größtenteils zunichte gemacht werden. Dies zeigt sich an dem zu beobachtenden Phänomen der Abwendung der Kunden von dieser Technik. Daher ist es dringend erforderlich, dem ein Ende zu setzen.

Die UIRR-Gesellschaften und die Behörden haben sich im vorigen Jahr mit einer Reihe von Maßnahmen beschäftigt, die auf eine weitere Verlagerung von der Straße auf die Schiene abzielen, um so zum Aufschwung eines Verkehrssystems beizutragen, das weniger von Staus und anderen Beeinträchtigungen der Umwelt betroffen ist.

Verschiedene Rubriken dieses Jahresberichts sind den Verbesserungen gewidmet, die unsere Mitglieder an ihren Leistungen und Produkten vorgenommen haben.

Unter Koordinierung des Brüsseler Büros wurden neue Allgemeine Bedingungen erarbeitet, mit der Zielsetzung, sie für die Kunden günstiger zu gestalten:

- durch die von der UIRR-Gesellschaft, dem Vertragspartner des Kunden, eingegangene Verpflichtung, im Schadensfall eine direkte Haftung zu übernehmen, so daß der Kunde sich nicht mehr selbst an den fehlerverursachenden Subunternehmer zu wenden hat,
- durch eine erhebliche Verlängerung der Vertragsdauer und des Zeitraums, während des-

sen die UIRR-Gesellschaft diese Haftung übernimmt, und

- durch Anhebung der Entschädigungssätze.

Beim Engagement der EU-Behörden zur Unterstützung des KV sind drei Texte hervorzuheben:

- die Kommissionsvorschläge zur Änderung der Richtlinien 92/106 (Gemeinsame Regeln) und 96/53 (Gewichte und Abmessungen für Straßenfahrzeuge). Eine gemeinschaftliche Regel im Sinne einer Anhebung des Gewichts der Straßenfahrzeuge im Vor-/Nachlauf auf 44 t (5 Achsen), unabhängig von der verwendeten Ladeinheit, würde einen sinnvollen Ersatz für die derzeit unterschiedlichen, einzelstaatlichen Bestimmungen darstellen. Die UIRR äußert hingegen ihre Besorgnis über den neuen Definitionsentwurf für den KV, demzufolge die 'zugelassene' Distanz der Vor- und Nachläufe als Prozentsatz der Gesamtstrecke ausgedrückt werden soll. Nur die derzeitige Definition, wobei eine Beförderung von/zum nächstgelegenen geeigneten Terminal zulässig ist, gewährleistet die erforderliche - kontrollierbare - Flexibilität.

Ebenso unerlässlich sind Ermäßigungen oder Befreiungen für den KV von den Straßengebühren, in jedem Falle solange keine Maßnahme in Kraft ist, die die externen - und Infrastrukturkosten gleichmäßig auf alle Verkehrsarten verteilt.



Photo European Parliament

- Das im Juli erschienene Weißbuch behandelt das letztere, zwangsläufig kontroverse Thema ausführlich. Die UIRR unterstützt diesen Entwurf, der durch gemeinsame Prinzipien der Anlastung dieser Kosten auf die verschiedenen Verkehrsarten darauf abzielt, die bestehenden Ungleichbehandlungen zu korrigieren und damit ein ausgewogeneres Wettbewerbsumfeld zu schaffen.
- Schließlich umfassen die Ende September im Bereich der Eisenbahnliberalisierung veröffentlichten Richtlinienvorschläge genaue Zuweisungs- und Entgeltregelungen für die Eisenbahntrassen, mit denen eine transparente und neutrale Verwaltung der Kapazitäten sowie ein gleichberechtigter Zugang für alle - auch die neuen und ausländischen - Eisenbahnbetreiber gewährleistet werden soll. Ebenfalls hervorzuheben sind die Regeln, die die Kosten für den Zugang zur Schiene von der Qualität der Leistung abhängig machen. Die UIRR unterstützt auch völlig den Begriff des 'zugelassenen Antragstellers', dank dessen eine direkte Zuweisung von Trassen an natürliche oder juristische Personen, die ein mikro- oder makroökonomisches Interesse daran haben, ermöglicht wird. Dies ist ein Schlüsselement der Liberalisierung, ohne das die Wahl des Erbringers der Eisenbahnleistung ein theoretischer Begriff bleiben wird, da ein Operateur diesem nicht zugunsten eines effizienteren Erbringers den Rücken kehren kann, ohne dabei die Slots aufzugeben, die er geduldig auf eigenes Risiko aufgebaut hat.

Insgesamt kommen diese Entwürfe der EU den Erwartungen der UIRR entgegen. Es ist wichtig, daß die Behörden parallel dazu mit allen möglichen Maßnahmen, und falls notwendig, mit Sanktionen, die Verzögerungstaktiken oder den Widerstand einiger Eisenbahnen gegen den Wettbewerb auf der Schiene verhindern.

Das Inkrafttreten der Richtlinie 91/440 vor sechs Jahren, war für den KV die Grundlage für wettbewerbsfähige, wirklich internationale Dienstleistungen. Wir hoffen, daß die konkrete Umsetzung dieses wesentlichen Dokumentes in ganz Europa für den zukünftigen Verkehrskommissar sowie für das Europäische Parlament eine Priorität sein wird, mit der sie auch anerkennen, daß der KV einen unerlässlichen Beitrag zur Mobilität leistet.



## “KOMBINIERTE KRÄFTE” IN SLOWENIEN



**ROK SVETEK**

*Geschäftsführer Adria Kombi, Ljubljana*

Im Oktober 1999 feiert Adria Kombi sein zehnjähriges Gründungsjubiläum und den 25. Jahrestag der Einführung des Kombinierten Verkehrs (KV). Die Rollende Landstraße Ljubljana - München wurde bereits im Jahr 1974 gestartet. Obwohl bei der Gründung der Adria Kombi 1989 seitens zahlreicher Experten eine sehr kurze Existenz vorausgesagt wurde, konnte sie viele Turbulenzen sowie den Zerfall des ehemaligen Jugoslawiens mit allen seinen bedauerlichen Konsequenzen erfolgreich überstehen. Die Geschäftstätigkeit wurde der entstandenen Situation angepaßt und das Ziel, die Entwicklung des KV auf dem Balkan, vor allem des unbegleiteten Verkehrs, noch ehrgeiziger vorangetrieben.

Adria Kombi hat sich konsequent zusammen mit dem Ministerium für Verkehr und anderen wichtigen Entscheidungsträgern sowie den Slowenischen Bahnen (SZ) für die Schaffung von Rahmenbedingungen, die eine erfolgreiche Entwicklung des KV garantieren, eingesetzt und sich aktiv in das Europäische Netz des KV im Rahmen der UIRR eingegliedert. Ohne die vorbehaltlose Unterstützung der UIRR-Partner, von denen Adria Kombi viel gelernt hat, wäre der Durchbruch nicht geschafft worden.

Die Globalisierung der Wirtschaft bringt neue Herausforderungen. Im wachsenden Anforderungsprofil der Logistik haben Spediteure und Transporteure erkannt, daß die Kombination von Straße und Schiene und damit die Kombination der jeweiligen Systemvorteile zu einem qualitativen Vorsprung in der gesamten logistischen Kette führt. Anbieter von kompletten Dienstleistungen weiten ihre Tätigkeit aus und werden immer einflußreicher.

Die Europäischen Eisenbahnverwaltungen bilden dabei keine Ausnahme. Sie möchten in Eigenregie komplette Logistikkösungen anbieten. Für die KV-Operateure ist das eine besondere Herausforderung, da sie eine Bedrohung für deren Existenz darstellt. Die Absicht der Bahnverwaltungen ist klar: sie möchten die Tätigkeit der Operateure, besonders auf rentablen Strecken, selbst

übernehmen. Die SZ unterzeichnete z.B. mit der ÖBB eine Absichtserklärung über eine gemeinsame Zusammenarbeit. Die Kooperation zwischen Adria Kombi und der SZ im Kombinierten Verkehr ist sehr umfassend. Deshalb möchte Adria Kombi auch in Zukunft als engagierter und leistungsstarker Partner mit anderen Bahngesellschaften zusammenarbeiten.

Vieles hängt natürlich von den Beziehungen zwischen anderen UIRR-Mitgliedern und deren Bahnverwaltungen ab. Der slowenische Markt ist zu klein, um für drei Operateure genug Platz zu bieten. Aus diesem Grund ist eine strategische Verbindung zwischen den Partnern unumgänglich.

Durch strategische Allianzen paßt sich Adria Kombi den neuen Verhältnissen an. In Zusammenarbeit mit dem Hafen Koper und anderen Partnern z.B. der SZ wurde schon vor drei Jah-

ren ein Logistik Service “unabhängiger Feeder” gegründet, der den Hafen Koper mit Malta und Gioia Tauro verbindet. Mittels dieses Unternehmens bietet Adria Kombi die Beförderung von Containern zwischen den erwähnten Häfen zu verschiedenen Bestimmungsorten in Österreich, Tschechien, in der Slowakei, Ungarn, Kroatien und in der Bundesrepublik Jugoslawien an. Dadurch werden von Adria Kombi in ganz Slowenien komplette Logistikleistungen angeboten. Zusammen mit der SZ möchte sie auch die außerordentlich günstige geographische Lage Ljubljanas nutzen, wo sich Korridor V und Korridor X kreuzen, und ein “Gateway” für Zentral- und Südosteuropa aufbauen. Der Ausbau der direkten Bahnverbindung zwischen Ungarn und Slowenien wird sich außerdem sehr positiv auf die Verkehrslage auswirken.

Die Situation auf dem Balkan hat sich leider immer noch nicht stabilisiert. Politische und wirtschaftliche Probleme, die bei der Regelung der Situation auf diesem Gebiet auftauchen, hemmen die Entwicklung des KV. Erfreulich ist, daß auch in Kroatien eine Gesellschaft für den KV, Crokombi, gegründet wurde. Die erfolgreiche Zusammenarbeit mit Crokombi trägt in beachtlichem Ausmaß zur Entwicklung dieser Transportart in Südosteuropa bei. Die Nachfrage für Transporte in den Balkan, vor allem aus dem Hafen Koper und der EU ist beeindruckend, jedoch mangelt es an der für den KV notwendigen Infrastruktur. Die größten Sorgen aber bereiten die sehr unterschiedlichen Preissysteme der einzelnen Bahnen. Die Preise sind im Vergleich zum Straßentransport einfach nicht wettbewerbsfähig, weniger noch, wenn man die Qualität der Leistung (Beförderungszeit) berücksichtigt.

Von besonderer Bedeutung ist für Adria Kombi die Gewährleistung eines hohen Leistungsniveaus. Deshalb wurde u.a. ein System nach ISO Standard 9002 eingeführt, das noch in der ersten Jahreshälfte 1999 zertifiziert wird. Zusammen mit der SZ, die bereits auf der Grundlage des Zertifikats 9001 arbeiten, bietet Adria Kombi ein abgestimmtes Qualitätssystem, daß dem internationalen Standard entspricht. Ein neues leistungsstarkes Informationssystem ermöglicht darüber hinaus eine unmittelbare Transportüberwachung und eine außerordentlich schnelle Anpassung an die Kundenwünsche.





## “KOMBINIERTE KRÄFTE” IN DER ALPENREGION



**THEO ALLEMANN**

*Generaldirektor Hupac S.A., Chiasso*

**W**ir befinden uns in einer Zeit des Umbruchs: der Transportmarkt befindet sich im Wandel, die nationalen Bahngesellschaften suchen nach einer strategischen Neuausrichtung. Der Druck auf die Operateure wächst durch die Direktvermarktung der Bahnen. Und es wächst der Druck auf die nationalen Bahnen durch den Markteintritt von privaten Eisenbahnunternehmen.

Für Hupac war 1998 geprägt von drei wichtigen innenpolitischen Entscheidungen, die den Oberflächenverkehr und den Transitverkehr in der Schweiz wesentlich beeinflussen werden: die Annahme der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) sowie der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) in den Volksabstimmungen vom Herbst 1998 - aber auch der Durchbruch bei den Verhandlungen EU-Schweiz mit dem Abkommen zur Transitpolitik.

Die Anhebung der Gewichtslimite in der Schweiz von 28 auf 40 Tonnen wird dem Straßentransport eine beträchtliche Produktivitätssteigerung bescheren. Diese kann auch durch die fiskalischen Abgaben nicht kompensiert werden. Speziell während der Übergangszeit von 2001 bis 2006 bis zur Einführung dieser Abgaben müssen flankierende Maßnahmen mithelfen, den Schwerverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern - wie dies das Schweizer Volk mit der Alpeninitiative gefordert hat. Zu diesen Maßnahmen gehören unter anderem die vollständige Befreiung von der LSVA im Vor- und Nachlauf zu den Kombi-Terminals, die Ablösung des heutigen Radialkonzeptes, günstigere Trassenpreise für den Schienentransit und die Koppelung der Straßenkontingente an die Nutzung des Kombinierten Verkehrs.

Für eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene ist die Bahnreform dringend notwendig. Sie ist aber noch nicht genügend weit fortgeschritten, und der Zugang Dritter zum Schienennetz ist nur beschränkt

möglich. Selbstverständlich ist es nicht einfach, in kurzer Zeit über 150-jährige Strukturen aufzubrechen. Soziale Konflikte, Streiks, Qualitätsprobleme und Preiskämpfe sind die Folge - bei einigen Bahnen stärker, bei anderen schwächer bemerkbar. Dies führte 1998 bei vielen europäischen Bahnen zu einer schlechten Betriebsleistung, die ihren negativen Niederschlag auch in der Entwicklung des Kombinierten Verkehrs fand.

Hupac reagierte und erarbeitete mit den betroffenen Bahnverwaltungen in sogenannten “Quality Circles” ein Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Qualitätsstandards. Im November 1998 konnte Hupac feststellen, dass einige dieser Maßnahmen bereits erfolgreich umgesetzt wurden, weitere Maßnahmen befinden sich in der Realisierungsphase.

In einem solchen Szenario ist es wichtig, verbesserte Produktionsformen zu finden und zu realisieren, damit es im intermodalen Verkehr dennoch weitergeht. Hupac denkt dabei an das von ihr entwickelte Shuttlesystem, das Gatewaykonzept und die gemeinsam mit Cemat entwickelte EDV-Applikation GOAL. Bereits arbeiten vier europäische Operateure

mit dieser Software. Neben Hupac, Cemat und Trailstar gehört nun auch Novatrans zu den GOAL-Anwendern. 1998 installierte der französische KV-Operateur das System auf fast all seinen Terminals und machte erste positive Erfahrungen.

Auch von der raschen Öffnung der Eisenbahnnetze erwartet Hupac positive Impulse. Der Wettbewerb wird die Schiene zu mehr Innovation, höherer Produktivität und besserer Dienstleistungsqualität führen. Hier muß die Politik die Weichen rasch stellen: wettbewerbsfähige, günstige und transparente Trassenpreise für den Kombinierten Verkehr und ein diskriminierungsfreier, unkomplizierter Netzzugang für Dritte sind unabdingbar.

Die Kunden des Kombinierten Verkehrs und die großen europäischen Verlagerer wollen einen “Modal Shift” und eine nachhaltigere Güterlogistik. Die Rationalisierung der “Supply Chains”, die Einbindung der Transportbehälter in die Logistikketten, die Führung gemischter Züge aus großen Werken werden mithelfen, weitere Potentiale auf den Kombinierten Verkehr zu verlagern. Hupac wird sich über ihre Kunden und mit den Bahnen noch enger in die Logistikprozesse der Industrie einbinden.

Der Ausbau der Präsenz in den europäischen Kernmärkten, allein oder mit Partnern, ist ein Gebot der Stunde. Nur so kann auf die raschen Veränderungen im Markt des Kombinierten Verkehrs adäquat reagiert und Chancen aktiv wahrgenommen werden. Das Ziel der Hupac, Qualität, Zuverlässigkeit und Wettbewerbsfähigkeit des Angebots weiter zu steigern, steht dabei klar im Vordergrund.



Der intermodale Verkehr bleibt eine Herausforderung. Die jetzige Struktur der Hupac-Gruppe sowie die eigenen modernen Infrastrukturen ermutigen, diese Herausforderung anzunehmen und auch künftig zusammen mit Partnern, die dem Hupac-Anforderungsprofil entsprechen, eine bedeutende Rolle im europäischen intermodalen Verkehr zu übernehmen.



# “KOMBINIERTE KRÄFTE” IN DER TSCHECHISCHEN REPUBLIK

Zuwächse im Straßengüterverkehr kennzeichnen die Entwicklung überall in Europa. Die Abkehr des osteuropäischen Gütertransports von der Schiene führte auch hier zu einer Überlastung der Straßeninfrastruktur mit Folgewirkungen wie erhöhter Unfallgefahr, Umweltverschmutzung und Lärmbelastigung, insbesondere an den Grenzübergängen.

Zur Entlastung der überfüllten Transitstraßen zwischen dem deutschen Bundesland Sachsen und der Tschechischen Republik wurde von den zuständigen Ministerien der beiden Länder, den UIRR-Gesellschaften Kombiverkehr und Bohemiakombi, das zukunftsweisende Projekt der Rollenden Landstraße zwischen Dresden und Lovosice gestartet. Dank der finanziellen Unterstützung der Regierungsstellen rollen seit Herbst 1994 bis zu 23 Lkw jeweils auf zehn Zügen pro Richtung durch das Elbtal. Anstatt sich dem Straßenstreß und den Grenzstaus auszusetzen, können sich die Fahrer im Liegewagen ausruhen. Eine schnell steigende Auslastung der RoLa widerlegte die Argumente der Skeptiker, die am Erfolg der praktischen Kombilösung zweifelten. Gut vier Jahre nach der Verkehrsaufnahme fahren die Züge durchschnittlich zu 75% ausgelastet, saisonal bedingt auch oft zu mehr als 80%. Das bedeutet pro Verkehrstag mindestens 400 Lkw weniger auf den Erzgebirgsstraßen. Zahlreiche Stammkunden nutzen den Vorteil der Kalkulierbarkeit ihrer Transporte. Vor allem bei terminsensiblen Logistikaufgaben, angefangen bei temperaturgeführten Chemieprodukten bis hin zur Zulieferung von Bauteilen für die aufstrebende tschechische Automobilindustrie, zahlt sich die Verlagerung auf die RoLa aus, denn die Qualität der gesamten logistischen Kette profitiert davon.

Entsprechend rasch entwickelte sich das Verkehrsaufkommen und im Oktober 1998 konnte bereits der 333.333 Lkw gefeiert werden. Die Attraktivität dieser RoLa wurde außerdem durch eine Reihe von Verbesserungen und



**VLADIMÍR  
FIŠER**

*Geschäftsführer, Bohemiakombi, Prag*

**ERHARD  
HERRSTRÖM**

Angebotsergänzungen kontinuierlich gesteigert. Dazu gehört eine auf unter drei Stunden verkürzte Fahrtzeit, die sich auch bei optimalen Witterungsbedingungen und geringem Grenzaufkommen auf der Straße kaum realisieren läßt. Seit Ende 1996 besteht zudem an beiden Terminals die Möglichkeit zur Veterinäruntersuchung, so daß nunmehr auch tierische Produkte befördert werden dürfen. Die Abfahrtsfrequenz kann kurzfristig um bis zu zwei Zugpaare pro Tag gesteigert werden, und die tschechische Bahn räumt diesen Zügen auf ihren Trassen sogar Priorität unmittelbar hinter den Eurocities des Personenverkehrs ein, wohl einzigartig im europäischen Schienenverkehr. Auch bei der Fahrplangestaltung lassen die Bahnen erhöhte Flexibilität walten und machen eine marktgerechte Optimierung mit mehr Abfahrten in den aufkommenstarken Abendstunden möglich.

Die ersten RoLa-Erfahrungen hatte Bohemiakombi mit der RoLa-Verbindung Ceské Budejovice-Villach erworben, die in Zusammenarbeit mit Ökombi schon seit Herbst 1993 regelmäßig läuft. Auf dieser Trasse kehrt zur Zeit täglich nur ein Zug pro Rich-

tung, jedoch ist dank der finanziellen Unterstützung Österreichs die Nachfrage gestiegen. Erwägungen zu einem zweiten Zugpaar könnten nach Vollendung der Elektrifizierungsarbeiten des tschechischen Streckenteiles im nächsten Fahrplan realisiert werden.

Nachdem die Situation für den unbegleiteten Kombinierten Verkehr durch den Bau von leistungsfähigen Terminals, ausreichender Waggon- und Trassenkapazität etc. verbessert und weiterentwickelt wurde, verlagern sich Warenströme allmählich auf dieses System. Langfristig dürfte er dominieren. Gemeinsam mit seinen UIRR-Partnern entwickelt Bohemiakombi wettbewerbsfähige Angebote für Europa. Da der tschechische Markt von seiner geografischen Dimension her zu klein ist, um im nationalen Rahmen wirtschaftlich Verkehre aufbauen zu können, ist die internationale Ausrichtung zwangsläufig. Im Ex- und Import stellen die maritimen Containerverkehre den Hauptteil des unbegleiteten Verkehrs, vor allem von und nach den deutschen Nordseehäfen dar. An Bedeutung gewinnen immer mehr die kontinentalen Verkehre, besonders nach Polen. Die in Europa dominierenden Wechselbehälter finden langsam auch hier ihre Anwendung. Ein Ergebnis guter Zusammenarbeit zwischen dem Autohersteller Skoda, der Speditionsfirma Rosner sowie Polkombi und Bohemiakombi ist der Ganzzug zwischen dem Skoda-Werk in Mladá Boleslav und dem Montagewerk in Poznan. Die Wechselbehälter werden über Nacht auf der etwa 500 km langen Strecke transportiert, damit die Autoteile am nächsten Morgen zur Verfügung stehen.

Dieses Musterbeispiel grenzüberschreitender Kooperation von Politik und Wirtschaft ist eindeutig Beweis dafür, daß eine wirkungsvolle Verlagerung von Straßenverkehren erreicht - und daß der Kombinierte Verkehr sehr wohl als Schlüssel zur Entwicklung eines umweltfreundlichen, dauerhaften europäischen Verkehrssystems betrachtet werden kann.





# “KOMBINIERTE KRÄFTE” IM BEREICH INFORMATIK



**MARTIN BURKHARDT**

*stellv. Generaldirektor UIRR, Brüssel*

Die Zusammenarbeit der UIRR-Gesellschaften bei Organisation und Vermarktung internationaler Verkehre wird enger. Vor Jahren bereits wurde ein UIRR-Nachrichtenformat definiert, quasi ein “Industriestandard”, mit dem alle wichtigen Verkehrsdaten unter den Partneroperatoren ausgetauscht werden.

Während früher noch jede Gesellschaft versucht hat, selber EDV-Lösungen zu entwickeln, zeigte sich, daß Kosten und Umfang der Anforderungen die Kapazität einzelner Gesellschaften überfordern. Generell ist im europäischen Kombinierten Verkehr eine Konzentration auf einige wenige EDV- und Telekommunikationssysteme zu beobachten. So haben sich inzwischen Cemac, Trailstar und Novatrans der EDV-Lösung “Goal-Online” der Schweizer Gesellschaft Hupac angeschlossen und entwickeln diese mit gemeinsamer Kraft weiter. Auf der anderen Seite wird das dezentrale Kommunikationssystem “Ali-Baba” der deutschen Kombiverkehr inzwischen auch von Bohemakombi, Combiberia und Swe-Kombi verwendet. Diese Kooperation geht im Bereich der Telekommunikation bis hin zur Entstehung virtueller internationaler Operateure. Solche Entwicklungen sind im Moment achsenweise zu beobachten, beispielsweise zwischen Cemac, Hupac und Kombiverkehr, die auf der verkehrsstärksten europäischen Achse im alpenquerenden Verkehr auf vielfältige Weise zusammenarbeiten.

Weit vorangeschritten ist das Projekt CESAR (Co-operative European System for Advanced Information Redistribution), das von der Europäischen Kommission und dem Schweizer Bundesamt für Bildung und Wissenschaft im vierten Rahmenprogramm gefördert wird. Unter Projektleitung des UIRR-Büros in Brüssel und mit wissenschaftlicher Begleitung durch die Studiengesellschaft für Kombi-

nierten Verkehr (SGKV) in Frankfurt werden europäische Standards für Kundenschnittstellen im Kombinierten Verkehr entwickelt. Das Internet als Übertragungsmedium wird bei allen beteiligten Operateuren direkte Online-Buchungen und Statusabfragen von Kunden ermöglichen.

Die beiden EDV-Systeme Goal und Ali-Baba, die bereits von vielen größeren Kunden der drei Gesellschaften für Online Buchungen verwendet werden, bleiben vorläufig unabhängig voneinander bestehen, so daß diese Kunden weiter über ihre gewohnten Schnittstellen Zugang zu den Systemen behalten. Die Projektpartner richten Mitte 1999 einen gemeinsamen CESAR-Server ein, der von einem leistungsfähigen Internetprovider mit Standort in Amsterdam betrieben wird. Zunächst werden alle Sendungsdaten der am Projekt beteiligten Operateure über die auf dem Server befindliche zentrale Datenbank ausgetauscht. Ab Herbst 1999 werden auch Tests mit Kunden durchgeführt; wenn alles weiter nach Plan verläuft, können alle regelmäßigen Kunden von Cemac, Hupac und Kombiverkehr ab Januar 2000 Buchungen übers Internet vornehmen und Statusmeldungen zu allen Sen-

dungen, die sich in dem Bereich der drei Operateure befinden, abrufen. In der Testphase sind noch einige Probleme, z.B. im Bereich der Datensicherheit zu lösen, um zu gewährleisten, daß die vielen Interessenten (Rechnungsempfänger, Versender, Abholer, Mitarbeiter der KV-Operateure, Terminalagenturen ...) alle Informationen erhalten, die sie betreffen, aber auch keine darüber hinaus. Bei alle dem darf die Verwaltung der Paßworte nicht zu kompliziert werden. Ebenso müssen die Datenbankabfragen einerseits standardisiert werden, um schnelle Antwortzeiten zu ermöglichen, sollten aber andererseits möglichst wenig Wünsche offen lassen.

Für die Operateure birgt es ein gewisses Risiko, sich in Zukunft immer mehr von einem gemeinsamen System abhängig zu machen. Sie werden daher strenge Qualitätsanforderungen untereinander und an künftige weitere Partneroperateure definieren. Doch die Vorteile überwiegen: CESAR weist den Weg zu einer einfachen, leistungsfähigen, europaweit einheitlichen und damit kundenfreundlicheren Dienstleistung im Kombinierten Verkehr. Trotz zentraler Status-Datenbank und gemeinsamen Richtlinien für Sendungsbuchungen bleibt genügend Raum für einen Wettbewerb der an CESAR angeschlossenen Operateure. Jeder Operateur bestimmt durch die Leistungsfähigkeit seiner Agenturen und Vertragspartner, wie aktuell, zeitnah und präzise seine Informationen erfaßt und dann an die Kunden weitergegeben werden.

Die heutigen CESAR-Partner beabsichtigen, ihr System ab dem Jahr 2000 für andere Partner und neue Dienstleistungen zu öffnen, und hoffen, daß die Europäische Kommission die weiteren Forschungen und Entwicklungen in einem Anschlußprojekt unterstützt. Besuchen Sie das Projekt ab Sommer 1999 unter der Internetadresse <http://www.cesar-online.com>. Der Server wird auch einen allgemein zugänglichen Teil enthalten, der über den Fortgang des Projektes informiert.





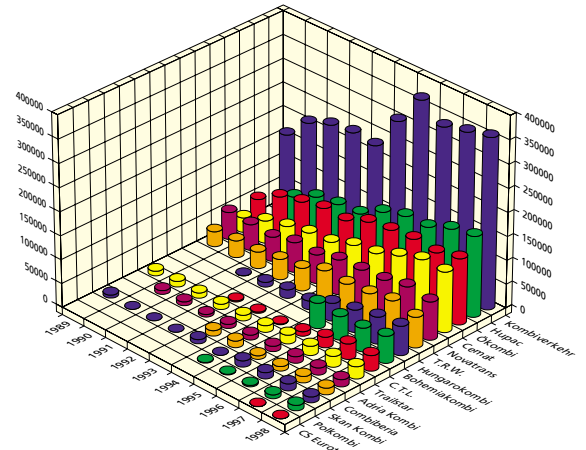


# TRENDS

## INTERNATIONALER VERKEHR

Die Qualitätsprobleme der Bahnen schlagen sich in der Statistik nieder. Zum ersten Mal in ihrer Geschichte kann die UIRR international nur ein geringfügiges Wachstum ausweisen. Zweistellige Wachstumsraten sind nur noch auf einigen osteuropäischen RoLa-Relationen zu finden. Der bei weitem größte Verkehrsstrom ist weiter Deutschland-Italien über die Gotthard- und Brennerachse. Bedeutende andere alpenquerende Verbindungen sind Niederlande, Belgien, Großbritannien und Frankreich nach Italien.

Gesellschaft *	Sendungen 1998**	+/- in %
Kombiverkehr	358.727	3 %
Hupac	169.776	5 %
Ökombi	138.737	9 %
Cemat	126.726	-2 %
Novatrans	80.364	-9 %
T.R.W.	64.208	-14 %
Hungarokombi	61.436	9 %
Bohemiakombi	56.597	15 %
C.T.L.	32.674	1 %
Trailstar	25.699	13 %
Adria Kombi	15.161	2 %
Combiberia	13.846	3 %
Skan Kombi	12.103	-16 %
Polkombi	11.147	40 %
CS Eurotrans	144	-65 %
<b>Summe Sendungen</b>	<b>1.167.345</b>	<b>2 %</b>
<b>Summe TEU</b>	<b>2.684.892</b>	<b>2 %</b>
<i>Assoziiertes Mitglied</i>		
CNC (TEU)	165.495	11 %
<b>Total TEU</b>	<b>2.850.387</b>	<b>3 %</b>

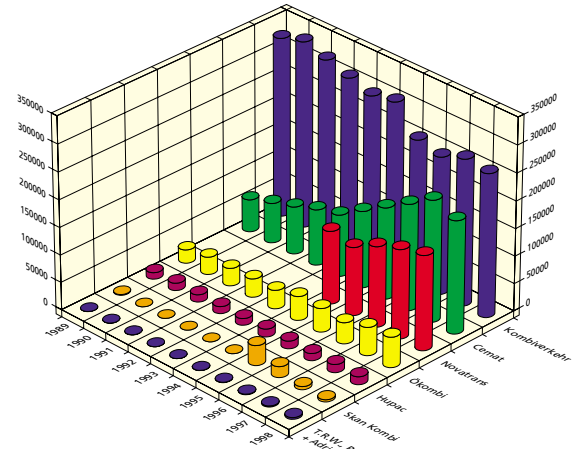


## NATIONALER VERKEHR

Während Frankreich und Österreich ein Wachstum aufwiesen, stagnierten die beiden größten nationalen Verkehre in Deutschland und zum ersten Mal nach jahrelanger Aufwärtsentwicklung auch in Italien.

Die Verkehre von CNC, die als assoziiertes Mitglied der UIRR beiträgt, sind gesondert ausgewiesen, da sie eine andere Struktur aufweisen. Während die UIRR Vollmitglieder Terminal-Terminal-Schienenverkehre für Logistikunternehmen und Spediteure organisieren, bietet CNC die komplette Transportkette inkl. Straßenvor- und Nachlauf mit Containern an.

Gesellschaft *	Sendungen 1998**	+/- in %
Kombiverkehr	260.927	-2 %
Cemat	205.420	-7 %
Novatrans	172.277	6 %
Ökombi	55.254	7 %
Hupac	14.442	-2 %
Skan Kombi	3.886	-32 %
T.R.W.	2.829	21 %
Polkombi	288	-16 %
Adria Kombi	32	-85 %
<b>Summe Sendungen</b>	<b>715.355</b>	<b>-1 %</b>
<b>Summe TEU</b>	<b>1.645.315</b>	<b>-1 %</b>
<i>Assoziiertes Mitglied</i>		
CNC (TEU)	556.200	-3 %
<b>Total TEU</b>	<b>2.201.515</b>	<b>-2 %</b>



\* Diese Statistik ordnet den Gesellschaften nur ihre Exportsendungen zu, um Doppelzählungen zu vermeiden.  
 \*\* Eine Sendung in der Statistik entspricht der Beförderungskapazität eines Lastzuges auf der Straße (= +/- 2,3 TEU).

## GESAMTVERKEHR

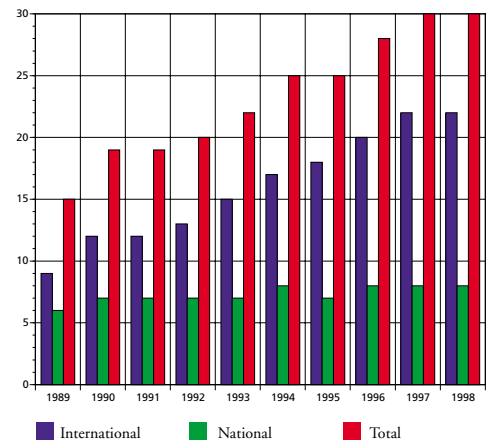
Bei den 30 Mrd. Tonnenkilometern dominieren weiter die internationalen Verkehre mit 61%. Die Durchschnittsentfernungen liegen national um 640 km und international bei 770 km.

Zusammen mit ihrem assoziierten Mitglied CNC (in nebenstehender Tabelle nicht enthalten) verlagern die UIRR-Gesellschaften rund 8.800 Lkw-Fernfahrten pro Verkehrstag auf die Schiene, im Jahr 1998 insgesamt 1,88 Mio. Sendungen bzw. 5,1 Mio. TEU.

## NATIONALER (NAT.) UND INTERNATIONALER (INT.) VERKEHR IN MRD. TKM.\*

Jahr	Int.	Nat.	Total
1989	9	6	15
1990	12	7	19
1991	12	7	19
1992	13	7	20
1993	15	7	22
1994	17	8	25
1995	18	7	25
1996	20	8	28
1997	22	8	30
1998	22	8	30

Ohne CNC



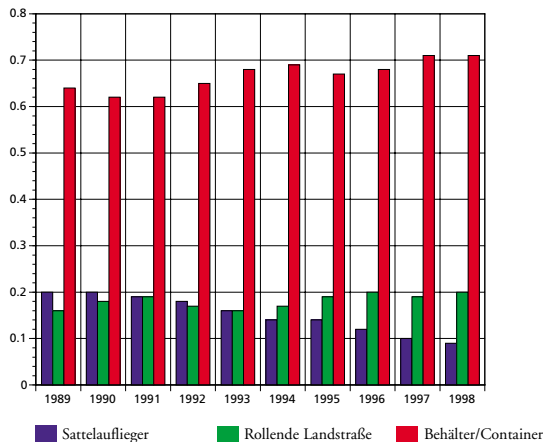
## TECHNIKEN

Der Anteil beförderter Wechselbehälter und Container blieb 1998 mit 71% aller beförderten Sendungen konstant. Während der langfristige Trend zum Wechselbehälter und Container ungebrochen ist, hat sich der Anteil von Sattelauflegern weiter auf 9% vermindert. Die Rollenden Landstraßen konnten ihre Position auf 20% aller Sendungen ausbauen.

## ANTEIL DER KOMBITECHNIKEN AM GESAMTVERKEHR IN %\*

Jahr	Sattelaufleger	Rollende Landstraße	Behälter/Container
1989	20%	16%	64%
1990	20%	18%	62%
1991	19%	19%	62%
1992	18%	17%	65%
1993	16%	16%	68%
1994	14%	17%	69%
1995	14%	19%	67%
1996	12%	20%	68%
1997	10%	19%	71%
1998	9%	20%	71%

Ohne CNC





## BERICHTE DER GESELLSCHAFTEN

**ADRIA KOMBI**, Ljubljana, konnte die Steigerung des Vorjahres leider nicht fortsetzen. Die Krisen in Rußland und Mitteleuropa haben durch Überkapazitäten auf der Straße zu einer Verminderung der Konkurrenzfähigkeit des KV auf einigen Relationen geführt. Durch verschlechterten Einkaufskonditionen bei den Bahnen wurde die Lage nicht vereinfacht. Die komplette Erneuerung des internen Daten-systems konnte 1998 abgeschlossen werden. Jetzt konzentriert sich Adria Kombi auf den Ausbau seines EDV-Netzes mit den UIRR Partnergesellschaften, sowie ihren Kunden und den Bahnen.

**BOHEMIAKOMBI**, Prag. Die Wirtschaftslage hat sich auch 1998 nicht merklich gebessert. Deshalb ist es umso bemerkenswerter, daß eine zweistellige Aufkommenssteigerung erzielt werden konnte. Besonders positiv hat sich die neue Verbindung mit Polkombi entwickelt. Der unbegleitete Verkehr erzielte sogar eine Steigerung von 9%. Der Hauptträger des Verkehrs ist weiterhin die RoLa Dresden-Lovosice mit täglich 10 Zugpaaren, die im Auftrag des Bundeslandes Sachsen und in Abstimmung mit dem Tschechischen Verkehrsministerium betrieben wird.

**CEMAT**, Mailand, hat die Relationen nach Weißrußland und der GUS stark ausgeweitet. Um die weiteren Aktivitäten zu erleichtern, wurde eine Filiale Cemat-Ost in Brest (Weißrußland) gegründet. Mit Medlink, der wichtigsten Schifffahrtsgesellschaft auf der Route Brindisi-Patras, wurde im Rahmen des multimodalen Korridors Nordeuropa-Griechenland über Italien, ein Abkommen zur Verbesserung des Angebots abgeschlossen. In Zusammenarbeit mit Kombiverkehr, konnte auf der Strecke Mailand-München ein neuer Shuttlezug mit 5 Zugpaaren pro Woche und Richtung gestartet werden. Im nationalen Verkehr hat Cemat gemeinsam mit der FS seit Ende des Jahres, seine Transporte zu 80% auf Shuttlezüge umgestellt. Eine große Errungenschaft war die Verleihung des ISO 9002 Qualitätszertifikats.

**COMBIBERIA**, Madrid, hat zum Jahresende zum ersten Mal seit Aufnahme seiner Verkehre einen negativen Trend als direkte Konsequenz der Bahnstreiks hinnehmen müssen. Als positiv ist jedoch zu verzeichnen, daß die Kunden dem KV noch treu bleiben. Wie so viele befindet sich die spanische Gesellschaft in der Klemme zwischen den konstant niedrigen Preisen im direkten Straßengüterverkehr und den Preisen für Bahnleistungen, denn auf der iberischen Halbinsel liegt noch ein großes Potential brach, das für den KV und Combiberia gewonnen werden kann.

**CS EUROTRANS**, Žilina, hat sich in seiner relativ kurzen Existenz zu einem anerkannten Kombi-Operateur in Europa entwickelt. Der Betrieb von Shuttlezügen als "Frachtbrücke" nach Westeuropa ist Beweis dafür, daß die Gesellschaft sich sehr gut bei internationalen Verkehrsprojekten bewährt. Auf Grund der derzeitigen Probleme der Slowakischen Eisenbahn, muß CS Eurotrans noch weiter daran arbeiten, seine negative Handelsbilanz aufzubessern. 1999 soll der Durchbruch geschafft werden, indem die Zusammenarbeit mit anderen UIRR-Mitgliedern und die Geschäftskontakte mit angrenzenden Ländern intensiviert werden.

**CTL**, London, konnte seine Position als führender Operateur im Kanaltunnelverkehr weiter festigen. Zwischen London, den Midlands, Manchester, Liverpool, Glasgow und Italien und Frankreich, steht ein umfassendes Serviceangebot zur Verfügung. Ständig ihren Geschäftsbereich weiter ausbauend, bietet die britische Kombigesellschaft nun auch Dienstleistungen außerhalb des Tunnels an z.B. zwischen Cardiff, Manchester, Crewe und Purfleet und Zeebrugge. Gemeinsam mit seinen UIRR-Partnern Novatrans und Cemat arbeitet CTL an einem innovativen EDV-Projekt, um das Verfolgen von Ladeeinheiten noch weiter zu verbessern.

**HUNGAROKOMBI**, Budapest, ist es wieder gelungen mehr Straßentransporte auf die Schiene zu bringen, wenn auch hauptsächlich im RoLa-Verkehr mit den stärksten Zuwächsen auf der Relation Szeged-Wels. Investitionen in Qualitätsverbesserungen z.B. neue Begleitwagen für die RoLa, haben zu diesem positiven Ergebnis beigetragen. Der unbegleitete Verkehr stagnierte, wie in vielen anderen Ländern. Gestartet wurde eine neue Betreibergesellschaft am zweitgrößten Terminal Ungarns in Győr, an der Hungarokombi Teilhaber ist. Aus dieser Region sind neue regelmäßige Verkehre zu erwarten. Auf dem bereits vor zwei Jahren eingerichteten Internet-Server, bietet die Gesellschaft seit kurzem eine Pionierleistung: Kunden können jetzt mehrere Tage im voraus auf einer alle 15 Minuten aktualisierten Liste, Informationen zu freien RoLa-Kapazitäten erhalten.

**HUPAC**, Chiasso, konnte trotz des Verkehrsrückgangs im letzten Quartal 98 ein Resultat vorweisen, das nur knapp unter dem prognostizierten Zuwachs liegt. Der Schweizer Operateur nutzt alle zur Verfügung stehenden Instrumente wie z.B. Ausbau von Shuttlerelationen, Vermeidung unpaariger Verkehre, moderne EDV-Applikationen, um diese Situation zu meistern. Eine nachhaltige Entwicklung ist nur durch massive Produktivitätssteigerungen der Schiene zu erreichen und diese nur durch europaweit liberalisierten Netzzugang und wettbewerbsneutrale Behandlung aller Marktteilnehmer. Kooperation und Zusammenarbeit mit gleich gesinnten Unternehmen, ist ein wichtiger Bestandteil der Hupac-Strategie. Mit Beteiligungen an Trailstar und Swe Kombi ist es gelungen, auf weiteren wichtigen Märkten Fuß zu fassen.

**KOMBIVERKEHR**, Frankfurt, hatte nach einem vielversprechenden Jahresanfang eine rückläufige Aufkommensentwicklung im Verlauf der 2. Hälfte, so daß insgesamt nur ein geringer Mengenzuwachs verzeichnet werden konnte. Zwar gab es bei einigen internationalen





## BERICHTE DER GESELLSCHAFTEN

Ganzzugverkehren erfreuliche Steigerungen z.B. nach Osteuropa und Spanien, jedoch verhinderten Qualitätsmängel bei den Bahnen einen weiteren Anstieg. Für den nationalen Verkehr erwartet Kombiverkehr neue Impulse von einer modifizierten Netzstruktur, die gemeinsam mit DB Cargo entwickelt wurde und die besser dem Anforderungsprofil der Kombi-Kunden entspricht. Um Wettbewerbsfähigkeit und Kundenservice weiter zu verbessern, wurden mehrere EDV-Projekte gestartet, z.B. ein erweitertes Betriebsinformationssystem und eine satellitengestützte Laufüberwachung für den Rumänienzug.

**NOVATRANS**, Paris, hatte wie viele seiner Partner widersprüchliche Entwicklungen zu verzeichnen. Der nationale Verkehr, der sich bis Ende September sehr gut entwickelte, wurde zum Jahresende durch die sozialen Probleme der SNCF etwas beeinträchtigt. Das anfängliche Gleichgewicht im internationalen Verkehr verschlechterte sich nach dem ersten Quartal mit jedem Monat aufgrund internationaler Preiserhöhungen, der unzureichenden Dienstleistungsqualität und einer außerordentlich großen Anzahl sozialer Konflikte. Novatrans' eigene Reparaturwerkstatt für Waggons mit einer Jahreskapazität von 700, erhielt für seine exzellenten Arbeiten das ISO 9002 Qualitätszertifikat.

**ÖKOMBI**, Wien, hat mit 1998 ein historisches Jahr hinter sich gebracht. Zum einen feierte die Ökombi sein 15jähriges Bestehen und zum anderen war dieses Jahr für die RoLa richtungweisend. Es gelang, das Angebot besonders im alpenquerenden Transit durch mehr Abfahrten und attraktive Preise zu verbessern. Der unbegleitete Verkehr, der mit dem liberalisierten Straßengüterverkehr in unmittelbarer Konkurrenz steht, hat ein schwieriges Jahr überstanden. Besonders der Deutschlandverkehr mußte Rückschläge hinnehmen, die zur Einstellung des Ganzzuges Wien/Wels – Hannover führten. Das Konzept "Gateway Osteuropa" wurde durch den Aufbau von Antennenverkehren zu den

Gateways Wien und Wels konsequent weiterverfolgt. Durch neue Formen der Kooperation soll in Zukunft das Ganzzugsnetz weiter ausgebaut werden.

**POLKOMBI**, Warschau, konnte durch intensivierte und gezielte Marketingmaßnahmen sein Aufkommen wiederholt steigern. Das eigene Terminal in Kobylnica bei Poznan wurde inzwischen in Betrieb genommen und erfolgreich ins Kombi-Netz eingebunden. Die Kooperation mit dem niederländischen UIRR-Partner Trailstar wurde im Oktober durch die Verbindung Rotterdam-Warschau ausgedehnt, womit der Grundstein für eine leistungsfähige Ost-West-Verbindung gelegt wurde. Als Erfolg sieht die Gesellschaft die ebenfalls neue Relation mit Bohemiakombi. An Projekten mit anderen UIRR-Partnern beteiligte sich Polkombi aktiv.

**SKAN KOMBI**, Padborg. Der KV Schiene/Straße in Skandinavien ist wie in anderen EU-Ländern vom Direktverkauf der Eisenbahnen geprägt, die mit unfairen Preisen den Operateuren die Grundlage entziehen. Im Januar 99 wurde Skan Kombi aufgrund dieses erschwerten Einflusses aufgelöst. Die in Skan Kombi vereinten Operateure bleiben jedoch weiterhin als Einzelgesellschaft bestehen. An Kombi Dan's Anteilsstruktur (Spediteure und Transportunternehmer) wird sich nichts ändern, wogegen bei Swe-Kombi die UIRR-Partner Hupac und Kombiverkehr als neue Gesellschafter die Schlagkraft des schwedischen Kombioperateurs auf dem Kontinent verstärken.

**TRAILSTAR**, Rotterdam, erlebte ein Jahr voller Veränderungen. War das Wachstum anfangs noch positiv, so stagnierte der Verkehr ab Jahresmitte. Im Juni übernahm UIRR-Partner Hupac die Majorität der Aktien, womit die gute Zusammenarbeit zu Gunsten der Kunden gestärkt wird. Seit Oktober läuft gemeinsam mit European Rail Shuttle und Polkombi der Shuttle nach Warschau und seit November ist das Short Sea Terminal RST an den Italien-

Shuttle angebunden. Wichtigste Wachstumsträger waren die Shuttlezüge zwischen Rotterdam und Norditalien und auch nach Österreich. Trailstar bemüht sich weiterhin, trotz des schwierigen Umfelds, neue kreative Lösungen zu finden, um an das Wachstum der letzten Jahre anzuknüpfen.

**T.R.W.**, Brüssel, hatte wie alle anderen UIRR-Partner mit der unakzeptablen Qualität der Eisenbahnen zu kämpfen. Im Vergleich zu 1997 hat sich die durchschnittliche Zugverspätung bei Bereitstellung im Ankunftsterminal verdoppelt und betrug im letzten Jahr rund 7 Stunden. Diese Situation hat zu einem Vertrauensbruch der Transporteure geführt und den belgischen Kombi-Operateur gezwungen, sein Angebot drastisch einzuschränken. Mittlerweile sind die Gründe dieser Verschlechterung bekannt: an erster Stelle Personal- und Materialmangel und an zweiter die Unfähigkeit der Bahnen schnelle und effiziente Lösungen zu finden. Kürzlich haben Cemmat, Novatrans und SNCB/NMBS den Großteil des erhöhten Kapitals von T.R.W. übernommen, mit der Absicht dem KV zu neuer Attraktivität und Stärke zu verhelfen.

### ASSOZIIERTES MITGLIED

**CNC**, Vincennes, ist seit 1998 assoziiertes Mitglied der UIRR. Nach drei Jahren zweistelliger Wachstumsraten hat die hauptsächlich maritime Ladeeinheiten befördernde Gesellschaft einen Rückgang verzeichnen müssen, obwohl das Wachstum im ersten Quartal noch sehr hoch war. Die Zusammenarbeit mit "Inter Ferry Boats" wurde verstärkt. Mit "Riss Companies", eine amerikanische "Intermodal Marketing Company", die intermodale Transporte vermarktet, wurde ein Kooperationsabkommen unterzeichnet. Im Rahmen seiner Umweltpolitik hat CNC mit "Elf Antar Frankreich" einen Vertrag zur experimentellen Nutzung von umweltfreundlicheren Brennstoffen für alle seine Straßenvor- und -nachläufe abgeschlossen.





**UIRR**  
Internationale Vereinigung der  
Gesellschaften für den Kombinierten  
Verkehr Schiene-Strasse

**UIRR**  
**rue Montoyer 31/bte 11**  
**B - 1000 Bruxelles**

Tel: (+ 32) 2 / 548.78.90  
Fax: (+ 32) 2 / 512.63.93  
E-Mail: headoffice.brussels@uirr.com



**SLOWENIEN**

ADRIA KOMBI  
Tivolska 50  
SLO - 1000 Ljubljana

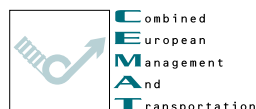
Tel: (+ 386) 61 / 131.01.57  
Fax: (+ 386) 61 / 131.01.54  
E-Mail: infor@adriakombi.si



**TSCHECHISCHE REPUBLIK**

BOHEMIAKOMBI  
Opletalova 6  
CZ - 113 76 Praha 1

Tel: (+ 420) 2 / 24.24.15.76  
Fax: (+ 420) 2 / 24.24.15.80  
E-Mail: bohemiakombi@mbox.vol.cz



**ITALIEN**

CEMAT  
Via Valtellina 5-7  
I - 20159 Milano

Tel: (+ 39) 02 / 66.89.51  
Fax: (+ 39) 02 / 668.00.755  
E-Mail: fcataldi@cemat.it



**SPANIEN**

COMBIBERIA  
c/ Rafael Herrera, 11; 3º, Pta 308  
E - 28036 Madrid

Tel: (+34) 91 / 314.98.99  
Fax: (+34) 91 / 314.93.47  
E-Mail: combiberia@compresarial.com



**SLOVAKEI**

COMBI SLOVAKIA EUROTRANS  
Kuzmányho 22, P.O. Box B-2  
SK - 010 92 Žilina

Tel: (+ 421) 89 / 622.447  
Fax: (+ 421) 89 / 625.138  
E-Mail: cseurotrans@za.sknet.sk



**GROSSBRITANNIEN**

C.T.L.  
179/180 Piccadilly  
UK - London W1V 9DB

Tel: (+ 44) 171 / 355.46.56  
Fax: (+ 44) 171 / 629.57.14  
E-Mail: info@ctcl.com



**UNGARN**

HUNGAROKOMBI  
Szilagy Dezso tér 1  
H - 1011 Budapest

Tel: (+36) 1 / 224.05.50  
Fax: (+36) 1 / 224.05.55  
E-Mail: info@hungarokombi.hu



**SCHWEIZ**

HUPAC  
Viale R. Manzoni 6  
CH - 6830 Chiasso

Tel: (+ 41) 91 / 695.29.00  
Fax: (+ 41) 91 / 683.26.61  
E-Mail: info@hupac.ch



**DEUTSCHLAND**

KOMBIVERKEHR  
Postfach 94 01 53  
D - 60459 Frankfurt/Main

Tel: (+ 49) 69 / 79.50.50  
Fax: (+ 49) 69 / 79.50.51.19  
E-Mail: kombiverkehr@kombiverkehr.f.uunet.de



**FRANKREICH**

NOVATRANS  
21, Rue du Rocher  
F - 75008 Paris

Tel: (+ 33) 1 / 53.42.54.54  
Fax: (+ 33) 1 / 43.87.24.98  
E-Mail: info@novatrans.fr



**ÖSTERREICH**

ÖKOMBI  
Taborstraße 95  
A - 1200 Wien

Tel: (+ 43) 1 / 331.560  
Fax: (+ 43) 1 / 331.56.300



**POLEN**

POLKOMBI  
ul. Targowa 74  
PL - 03-734 Warszawa

Tel: (+ 48) 22 / 619.79.14  
Fax: (+ 48) 22 / 619.00.00  
E-Mail: polkombi@it.com.pol



**PORTUGAL**

PORTIF  
Avenue Sidonio Pais, 4-4º - P.3  
P - 1000 Lisboa

Tel: (+ 351) 1 / 52.35.77  
Fax: (+ 351) 1 / 315.36.13



**SKANDINAVIEN**

SKAN KOMBI  
Thorsvej 8  
DK - 6330 Padborg

Tel: (+ 45) 74.67.41.81  
Fax: (+ 45) 74.67.08.98  
E-Mail: kombidan@post.tele.dk



**NIEDERLANDE**

TRAILSTAR  
Albert Plesmanweg, 151  
NL - 3088 GC Rotterdam

Tel: (+ 31) 10 / 495.25.22  
Fax: (+ 31) 10 / 428.05.98  
E-Mail: trailstr@highway.nl



**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: trw@trw.be

Assoziiertes Mitglied:



**FRANKREICH**

CNC  
8, Avenue des Minimes  
F - 94300 Vincennes

Tel: (+ 33) 1 / 43.98.40.00  
Fax: (+ 33) 1 / 43.74.18.40  
E-Mail: continental@cnc-transport.com