

*UIRR Report*

---

1997



## **IMPRESSUM**

Verantwortlicher Herausgeber: UIRR, Brüssel

Fotos: UIRR, Brüssel

Grafische Gestaltung: Tostaky, Brüssel

Gedruckt in Belgien

*Dieser Report  
wurde auf Umweltpapier gedruckt.*





# VORWORT

**T**ransport im Wandel ist das zentrale Thema dieses Jahresberichtes - Verkehrsstrukturen ändern sich und in die Verkehrspolitik ist Bewegung gekommen. Die UIRR selbst hat dem Wandel der Verkehrsmärkte Rechnung getragen und sich geöffnet, um als Organisation aller unabhängigen KV-Operateure deren Interessen zu vertreten und durch Erfahrungsaustausch zur Entwicklung des Kombinierten Verkehrs und zur europäischen Harmonisierung in erweitertem Rahmen beizutragen.



## WERNER KÜLPER

Präsident der UIRR

*In den nächsten Jahren wird es darauf ankommen, durch strategische Allianzen leistungsfähige Verbünde aufzubauen. Horizontale Allianzen zwischen Operateuren zu fördern ist die wichtigste Aufgabe der UIRR seit ihrer Gründung vor 27 Jahren. Die vertikale Zusammenarbeit zwischen Spediteuren, Straßentransporteurern und den von ihnen selbst aufgebauten UIRR-Operateuren ist geradezu beispielhaft für andere Verkehrssektoren, wo strategische Partnerschaften und Kundenbeziehungsmanagement erst in den letzten Jahren entdeckt wurden. Im Wandel begriffen sind vor allem die vertikalen Beziehungen zu Bahnen. Je mehr das territoriale Traktionsmonopol fällt und es zu einem Wettbewerb auf der Schiene kommt, desto mehr stehen Eisenbahnunternehmen vor der Frage, auf welchen Märkten sie die gesamte kombinierte Transportkette in eigener Regie anbieten und inwieweit sie mit Spediteuren, Transporteurern und KV-Operateuren verlässliche Partnerschaften eingehen wollen. Die Entwicklung der letzten Jahre zeigt, daß die bei weitem größten Wachstumsraten durch Kooperation erzielt wurden. Internationale Logistikunternehmen, die an keinen Verkehrsträger gebunden sind, dominieren den Markt. Welchen Anteil sie kombiniert befördern, hängt in erster Linie von der Leistung der Bahnen und dem Organisationstalent der KV-Operateure ab.*

*Die Leistungsfähigkeit der Bahnen ist ein Problem, daß uns in einigen Verkehrsrelationen wieder Sorgen bereitet. Langanhaltende Umstrukturierungen lähmen die Initiativen vieler Eisenbahner und soziale Konflikte lassen sich nicht immer vermeiden. Trotzdem müssen wir*

*daran erinnern, daß die Arbeitsplätze der Eisenbahner von der Menge der Verkehre abhängen, die die Wirtschaft ihnen anvertraut. Unsere Kunden haben sich auf den Kombinierten Verkehr organisatorisch eingestellt und sind bereit noch mehr auf der Schiene zu befördern, wenn Preis und Leistung der des durchgehenden Straßentransports entspricht. In der Ausweitung des Verkehrs mit den heutigen Nutzern liegt der wesentliche Schlüssel zur Entwicklung des Kombinierten Verkehrs in Mitteleuropa, der nicht durch neue Marketingoffensiven der Bahnen oder den Markteintritt neuer Operateure ersetzt werden kann.*

*Die EU Verkehrspolitik konzentriert sich, soweit der Kombinierte Verkehr betroffen ist, zur Zeit auf die Internalisierung der externen Kosten, die Liberalisierung des Schienenverkehrs und auf Initiativen zur Förderung der Intermodalität. Zu allen drei Bereichen hat die EU-Kommission Grundsatzpapiere veröffentlicht.*

*Auf dem ersten Gebiet ist es bisher bei Absichtserklärungen geblieben. Im Gegensatz dazu ergreifen Kommission und Mitgliedstaaten Maßnahmen die diesem Ziel entgegengesetzt sind. Die Kraftfahrzeugsteuer wird in der Höhe beschränkt, statt verbindliche Mindestsätze festzulegen. Eine gegenüber dem PKW-Verkehr verringerte Dieselsteuer für den gewerblichen Güterverkehr wird diskutiert. Außerdem versucht die EU der Schweiz einen 40 Tonnen Straßenkorridor abzurufen und die Transitgebühren so gering wie möglich zu halten. Ohne*

*parallele Maßnahmen bei der Internalisierung externer Kosten führt diese Politik zur Rückverlagerung Kombinierten Verkehre auf die Straße.*

*Die Schienenliberalisierung geht nur langsam voran, da sich viele Mitgliedstaaten schwer tun, die Richtlinie 91/440 umzusetzen. Bis heute gibt es noch keinen EU-Staat, auf dessen Schienennetz wirklich mehrere Eisenbahnunternehmen in nennenswertem Umfang in Konkurrenz zueinander Traktionsleistungen anbieten. Die früheren Staatsbahnen haben selbst noch keinerlei Initiative ergriffen, um ihr nationales Korsett zu verlassen und zu international agierenden Unternehmen zu werden. Im Gegenteil hält man an den alten Formen der Zusammenarbeit fest, bei denen die Züge an der Grenze von einer an die andere Bahn übergeben werden. Diese*

*traditionellen Allianzen von Monopolunternehmen sind wettbewerbsrechtlich problematisch und bedeuten bei deren Fortbestehen die Bankrotterklärung der Bahnliberalisierung. Das Freewaykonzept der Kommission ist eine bemerkenswerte Initiative um wieder frischen Wind in die Bahnliberalisierung zu bringen. Die ersten Reaktionen lassen allerdings befürchten, daß man anfangs nur sehr kleine Brötchen backen wird: Es besteht die Gefahr, daß nicht der ganze «way» «free» wird, sondern nur die freien Kapazitäten auf einigen Korridoren unter dem Namen Freeway gemeinsam vermarktet werden. Im dritten Bereich ist dagegen Aktionismus angekündigt. Die Kommission hat 22 Aktionen identifiziert mit denen sie die Intermodalität vorantreiben will. Alle Aktionen können aber nur Übergangsmaßnahmen zur Förderung des Kombinierten Verkehrs sein, bis faire Rahmenbedingungen für alle Verkehrsträger den Akteuren im Markt, allen voran den UIRR-Gesellschaften, breiteren Raum für ihre Initiativen geben.*





# UIRR IN BEWEGUNG



**RUDY COLLE**

*Generaldirektor der UIRR, Brüssel*

**E**in leistungsfähiges Verkehrssystem trägt wesentlich zum wirtschaftlichen und sozialen Fortschritt bei, weil es die Mobilität, den Gütertausch, die industrielle Dezentralisierung und die Integration der Randgebiete fördert.

Den größten Beitrag zu diesem wichtigsten Ziel des Verkehrs leistete ohne Zweifel der Straßenverkehr, der sich durch Innovation, Dynamik - und interne Konkurrenz - in der Lage gezeigt hat, heute einen überwältigenden Anteil am Güterverkehr in Europa einzunehmen.

Eben dieser Sektor hat das Auftreten von Verkehrsstaus auf nicht beliebig ausbaufähigen Strecken und die umweltbedingten Einwände gegen den Straßenverkehr bereits vor dreißig Jahren vorhergesehen und die Bildung von privaten Operateuren des Kombinierten Verkehrs veranlaßt, mit deren Hilfe und erforderlichen Neutralität er einen Teil seiner Tätigkeit auf eine konkurrierende Verkehrsart, die Schiene, übertragen konnte. Dies war die Geburtsstunde der ersten Gesellschaften der UIRR, der Internationalen Vereinigung der Gesellschaften des Kombinierten Verkehrs. Führt man sich die damalige Verhaltensweise der Beteiligten vor Augen, die weitgehende Apathie der Eisenbahngesellschaften und die anfänglich abwartende Haltung vieler Spediteure und Transporteure, so erscheint der seither zurückgelegte Weg um so bemerkenswerter: Im letzten Jahr haben die 17 Betreiber des Kombinierten Verkehrs, die in der UIRR zusammengeschlossen sind, beinahe 4 Mill. TEU, die andernfalls das Straßennetz auf einer durchschnittlichen Entfernung von mehr als 700 km pro TEU belastet hätten, auf die Schiene verlagert. Die Zunahme des Kombinierten Verkehrs im internationalen Maßstab ist besonders erwähnenswert; seit zehn Jahren nimmt er jedes Jahr um etwa 15 % zu.

Diese Renaissance der Eisenbahn als Gütertransportmittel dank des Kombinierten Verkehrs sollte weiterverfolgt werden. Die Gesellschaften der UIRR werden auch in Zukunft all ihre Einflußmöglichkeiten dafür einsetzen:

- ihren direkten Eingriff auf den Markt; ihre im Straßenverkehr tätige Kunden sind gleichzeitig ihre Aktionäre,
- die Tradition des Dialogs mit ihren Bahnpartnern,
- ihre Erfahrung in dem progressiven Aufbau von Ganz- und Shuttlezügen auf Strecken mit ausreichender

der Güterverkehrsdichte, weil diese Betriebsform am besten den wirtschaftlichen Anforderungen entspricht,

- ihr Sachverstand was die Technologie und Informationsweitergabe angeht.

Allerdings werden die Anstrengungen, die in Zukunft von Seiten der Eisenbahnunternehmen selbst unternommen werden, ebenso entscheidend sein, da ihr Mangel an Flexibilität und die hohen Preise für ihre Leistungen noch immer das Haupthindernis für eine weitere Verbreitung des Kombinierten Verkehrs darstellen. Die Bahnunternehmen würden sich daher fahrlässig verhalten, wenn sie nicht die Möglichkeiten nutzen würden, die ihnen mit den jüngsten Initiativen zur Wiederbelebung der Eisenbahn geboten wurden. Die Liberalisierung halten wir für den wichtigsten dieser Vorschläge für die zukünftige Vitalität dieser aus technischer Sicht bemerkenswerten Verkehrsart.

Die Welt des Verkehrs ist in einem schnellen Wandel begriffen. In unserer Branche tauchen neue Marktteilnehmer auf. Gleichzeitig vereinbarte etablierte Unternehmen, welche dem Eisenbahnsektor durch besondere Beziehungen verbunden sind, mit Gesellschaften der UIRR eine geschäftliche Zusammenarbeit. So wird zum Beispiel die beschlossene Zusammenarbeit zwischen Cemac, Hupac, Intercontainer und Norfolk

Southern Corp., die darauf abzielt, einen Service von intermodalen Transportleistungen anzubieten, bei dem der Kunde für die Beförderung vom Abgabe- bis zum Zielort im gesamten Raum der Vereinigten Staaten und Europas nur noch einen Ansprechpartner aufsuchen muß (Trans Atlantic Rail Express), ohne Zweifel ähnliche Zusammenschlüsse nach sich ziehen.

Ausgehend von dieser veränderten Marktsituation, kann die UIRR die von ihr eingenommene Position stärken, und zu diesem Zweck werden bis Ende 1997 zwei wichtige Entscheidungen zur internen Struktur getroffen.

Die erste betrifft die Revision der Satzung, die von der Außerordentlichen Versammlung der Mitglieder am 22. Mai 97 in Brüssel bestätigt wurde. Die zweite befähigt sich mit den Allgemeinen Bedingungen, deren überarbeitete Version anlässlich der Herbstversammlung in Lugano Gültigkeit erlangen wird.

Die wichtigste Satzungsänderung zielt darauf ab, die Aufnahmemöglichkeit neuer Mitglieder zu erweitern. Ein einziges Mitglied pro Land war das Prinzip, und die Satzung schloß im übrigen die Unternehmen des Kombinierten Verkehrs aus, deren Kapital von einer oder mehreren Eisenbahngesellschaften kontrolliert wird. Derartige Bestimmungen waren nicht mehr zeitgemäß. Es wurden also nun die grundlegenden Bedingungen geschaffen, um es Unternehmen zu gestatten, sich auf Wunsch in das europaweite Netz der UIRR einzugliedern, ohne aber ihre geschäftliche Unabhängigkeit zu verlieren.

Die Erfüllung von Qualitätsnormen und die Eigenständigkeit der Geschäftsführung der Kandidaten sind selbstverständlich unter den Aufnahmekriterien vertreten. Da bereits einige Gesellschaften ihr Interesse bekundet haben, kann die baldige Erweiterung unserer Vereinigung vorausgesagt werden.



Was die Revision der Allgemeinen Bedingungen der UIRR angeht, so verbindet sich mit ihr das Ziel, den Erfahrungen Rechenschaft zu tragen, die mit dem bis heute gültigen Text gesammelt werden konnten, und alle Passagen zu vermeiden, die eine zweideutige Auslegung zulassen könnten. Die Rechtssicherheit der Kunden des Kombinierten Verkehrs wird dadurch gewinnen und mit ihr auch die Qualität des angebotenen Services, was eine Garantie für die weitere Entwicklung dieser kooperativen Verkehrstechnik und damit die Sicherung einer dauerhaften Mobilität bedeutet.



# CTL IN BEWEGUNG

Die intermodalen Aktivitäten zwischen Großbritannien und dem Kontinent durch den Kanaltunnel hatten 1996 erhebliche Zuwächse zu verzeichnen. Im gleichen Jahr wurden die Weichen für den entscheidenden Streckenabschnitt auf dem Weg zur Privatisierung von British Rail, der britischen Eisenbahngesellschaft, gestellt.



**FRANÇOIS LECLERCQ**

*Generaldirektor CTL, London*

Heute steht die Privatisierung sowohl der Personenbeförderung als auch des Frachtverkehrs, kurz vor ihrem Abschluß. Die einzige bei British Rail verbliebene Gesellschaft zur Personenbeförderung, Scotrail, wurde Ende März 1997 an ihre neuen Eigentümer, der National Express Group, übergeben. Unter dem Dach von British Rail befindet sich nun noch ein Gütertransporteur, die Gesellschaft Railfreight Distribution, die für die Entwicklung des kombinierten Verkehrs durch den Tunnel zuständig ist.

Um den Erwerb von Railfreight Distribution gab es einen harten Kampf, da allen Anbietern bewußt war, welch vielversprechendes Geschäftsfeld sich ihnen mit der Übernahme dieses Zweiges von British Rail eröffnen würde. Obwohl der Vorstand von British Rail bereits im März 1997 Verträge mit der EWS (English Welsh and Scottish Railways) abgeschlossen hat, wird der Kauf erst vollendet sein, nachdem die Europäische Kommission in Brüssel grünes Licht gegeben hat. Es wird erwartet, daß Railfreight Distribution nach der Übernahme die nötige Flexibilität und Initiative aufbringen wird, um, die vom Tunnel gebotenen Möglichkeiten nutzend, mehr internationalen Güterverkehr auf die Schiene zu bringen.

Der Erfolg des Tunnels wird bislang zwiespältig beurteilt. Die Zahlen für die beförderten Personen und Gütermengen stehen in Widerspruch zur finanziellen Lage, wobei der Privatisierungsprozeß zur Komplexität der Situation noch beigetragen hat.

Vor einigen Jahren, im Juni 1994, waren es Railfreight Distribution und die SNCF, welche die Entwicklung des Tunnelverkehrs mit ihrem Angebot an direkten Güterzügen einläuteten. Mehrere Operateure haben ihre Serviceleistungen kommerzialisiert und dabei neue europaweite Verkehre angezogen. CTL nimmt dabei mit nicht weniger als 58 Zügen pro Woche die Spitzenposition ein. Trotz einiger Kinderkrankheiten kann man den Betreibern des Tunnels Erfolg bescheinigen. Der Verkehr durch den Tunnel selbst lief rei-

bungslos. Als schwieriger erwies es sich, die zuverlässige Anbindung der Züge und ihrer Fracht an das kontinentale und britische Eisenbahnnetz zu gewährleisten. Probleme verschiedenster Art wie Engpässe vor den Terminals, mangelnde Abstimmung zwischen den Fahrplänen der beteiligten Eisenbahngesellschaften und Streiks in Frankreich und Italien bleiben weiterhin ungelöst.

Zwar hat der Verkehr von CTL durch den Tunnel in Richtung Italien, Frankreich und Spanien in den letzten drei Jahren stark zugenommen, es muß aber gesagt werden, daß der Wechsel von der Straße auf die Schiene bei weitem spektakulärer hätte ausfallen können, wenn die Eisenbahnen in der Lage gewesen wären, eine gleich hohe Servicequalität zu garantieren, wie sie vom Straßentransport geboten wird. Ein anderer entscheidender Aspekt beim Verlagern des Verkehrs von der Straße auf die Schiene sind die von den Eisenbahnen geforderten Preise, deren Höhe beim Versuch, in neue Marktsegmente, wie Sammelgut- oder Kühltransporte, einzudringen, von immenser Bedeutung ist. Zur Zeit hat die Eisenbahn einen Anteil von 6 % am Frachtverkehr in Großbritannien, es wird aber für möglich gehalten, daß sich dieser langfristig auf 20 % erhöhen könnte. EWS, der neue Eigentümer des Großteils der vor kurzem privatisierten Frachtabteilungen der British Rail, vertraut darauf, daß mit Hilfe der richtigen Investitionen und Entschlossenheit, den Bedürfnissen von Industrie und Verladern entsprochen wird, mittelfristig den

Marktanteil der Schiene am Frachtverkehr bedeutend zu erhöhen.

Entgegen dem sich in Großbritannien und Kontinentaleuropa abzeichnenden Trend der letzten Jahre, plant EWS die Wiederaufnahme von vollständig oder teilweise beladenen Einzelwaggons, und wird somit einen lückenlosen Logistikservice einschließlich Lagerung und Just-in-time-Beförderung anbieten. Nach dem Erwerb von Railfreight Distribution wird EWS durch den Tunnel, Zugang zu internationalen Märkten erhalten. Jedoch wird es sich als finanziell problematisch erweisen, die potentiell hohe Anzahl kurzer Frachstrecken nach Deutschland, Belgien und Frankreich für den intermodalen Verkehr zu gewinnen, weil dies erhebliche Einstiegskosten mit sich bringen wird.

Man kann sagen, daß der Güterverkehr durch den Tunnel aus finanzieller Sicht bislang noch nicht erfolgreich betrieben werden konnte. Teilweise liegt dies in den Bedingungen der Verträge begründet, die zwischen British Rail, der SNCF und Eurotunnel 1987 geschlossen wurden - also lange vor dem gegenwärtigen Preiskrieg, der um die Tarife für die Kanalüber- bzw. -unterquerung tobt. Sogar zu der Zeit als der Brand im Tunnel im November 1996 zu einer zeitlichen Aussetzung des Eurotunnel Shuttledienstes für LKW führte, setzten die Fährgesellschaften, einschließlich der staatlichen französischen Sea France, den gnadenlosen Kampf um Marktanteile fort. Ein anderer Grund für den ausgebliebenen finanziellen Erfolg des Tunnel-Frachtverkehrs sind die allgemein hohen Gesamtkosten, die als Ergebnis des Strebens der Marktteilnehmer nach Einnahmemaximierung auf die Kosten des Marktanteils der Schiene am Frachtverkehr gehen.

Der Verkehr durch den Tunnel, der bereits heute ein bemerkenswertes Volumen erreicht hat, wird sich noch weitaus stärker entwickeln, sobald sich alle an der Transportkette beteiligten Seiten auf eine Lösung der erwähnten Probleme verständigt haben. Lobbyisten

und andere Anbieter von Frachtdienstleistungen haben die britische Regierung dazu aufgerufen, die Anzahl der für den Tunnelverkehr zugelassenen Eisenbahnunternehmen zu erhöhen, um insgesamt konkurrenzfähigere Preise zu schaffen. Marktbeobachter sind der Ansicht, daß der Schlüssel zu einem höheren Verkehrsaufkommen durch wettbewerbsfähigere Frachtraten in der Öffnung des Tunnelverkehrs für andere Anbieter liegt, sei es aus Großbritannien oder Kontinentaleuropa. Die Diskussion zeigt, wie komplex die Probleme sind, mit denen sich eine im völligen Wandel befindliche Branche konfrontiert sieht.





# TRW IN BEWEGUNG



**LUC MIKOLAJCZAK**

*Chief Executive TRW, Brüssel*

Auf den traditionell starken Achsen des internationalen kombinierten Verkehrs zeichnet sich nach dem schwachen Wachstum des Jahres 1996 wieder ein Aufschwung ab. Verstärkt wird dieser Trend durch den Ausbau der Handelsbeziehungen zwischen den mittel- und osteuropäischen und den in der Peripherie gelegenen Ländern, mit denen der Europäischen Union.

TRW möchte diese Tendenz zu einer dauerhaften Entwicklung fördern und bietet daher mit denjenigen Straßentransporturen, die sich ganz dem Kombinierten Verkehr verschrieben haben - wettbewerbsfähige Produkte an.

Für TRW sind Skandinavien und die Iberische Halbinsel Märkte mit einem besonders großem Verkehrsaufkommen, für dessen Ausschöpfung - nicht nur für Belgien, sondern auch für andere Mitgliedstaaten der EU - eine Reihe von hochwertigen Angeboten entwickelt werden.

Das Gateway-Konzept (Bündelung der Frachtströme) kommt hierbei zur vollen Entfaltung und erhält eine neue Dimension. Um die Verkehrsströme zu maximieren, baut TRW sein Brüsseler CORTAX-System - Centre de Concentration et Redistribution de Trafic des Axes (Zentrum für die Bündelung und Weiterleitung des Achsenverkehrs) in enger Verflechtung mit den Knotenpunkten in Köln, Barcelona, Irun, Turin und Novara CIM weiter aus.

Dieses System ermöglicht - über seinen Rationalisierungseffekt hinaus - die regelmäßige Bedienung von Terminals, von denen aufgrund ihrer bislang zu geringen Umschlagsmenge noch keine Ganzzüge, oder besser Shuttle-Züge, zusammengestellt werden können.

Eine tägliche Schnellverbindung zwischen Belgien und den Niederlanden eröffnet dem niederländischen Verkehrsmarkt eine Vielzahl an neuen Verbindungen, die von Trailstar zuverlässig bedient werden.

In die gleiche Richtung zielt auch die von TRW in Zusammenarbeit mit Novatrans, Cemat und Combiberia entwickelte Dreiecksverbindung, die ausgehend vom Großraum Lyon, Belgien, Italien, Spanien und Portugal verbindet. Das Terminal in Vénissieux wird außerdem durch Inbetriebnahme einer Direktverbindung mit Italien aus seiner isolierten Lage befreit. Dieses

innovative Konzept gestattet den Transporteuren in ganz Europa, die Dienstleistungen an die gesamteuropäischen Transporteure dieser drei industriellen Pole wesentlich zu verbessern.

Die Eisenbahngesellschaften SNCB (Belgien), SNCF (Frankreich) und CFL (Luxemburg) sind sich der Vorteile eines solchen Konzeptes bewußt und lassen sich bei der Entwicklung eines ersten vielversprechenden Freeways mit dem Zielort Sibelin im Großraum Lyon inspirieren.

Parallel zu dem Dreieckskonzept führt TRW eine neue Linie zwischen Antwerpen und Perpignan vom Typ A/B mit Nachtsprung ein.

Ohne Vernachlässigung der atlantischen Strecke nach Spanien, wurde der mediterranen Strecke nach Barcelona, Granollers und Taragone mit dem seit Juni 1997 erweiterten Angebot besondere Aufmerksamkeit zuteil. In Zukunft werden zahlreiche andere spanische

Zielorte bedient werden, wie dies in einem Einzelabkommen mit der Renfe (spanische Eisenbahn) vereinbart wurde.

Der beeindruckende wirtschaftliche Aufschwung auf der iberischen Halbinsel macht die Lösung des Problems der unterschiedlichen Spurweiten und der regelmäßigen Engpässe in Port Bou und Irun nur noch dringlicher. Der spanische Staat und die Europäische Union müssen der Lösung dieser Frage unbedingt absolute Priorität einräumen. Auf dem Weg zu einem allseits erwarteten, allen zugute kommenden Wachstum, stellt sie ein erhebliches Hindernis dar. Die spanische Eisenbahngesellschaft beginnt zur Zeit mit der Erweiterung der Anlagen in Irun. Anschließend soll auch das Terminal von Hendaye modernisiert werden.

Die ersten Versuche in Richtung Portugal sind sehr überzeugend, weshalb eine Beförderung dreimal pro Woche geplant ist. Ebenso lassen die gemeinsamen Anstrengungen von Skan Kombi, Kombiverkehr und TRW auf der skandinavischen Achse bedeutende Güterbewegungen auf dieser Strecke voraussagen. Dies stellt gleichzeitig die gesamte Stärke des UIRR-Netzes unter Beweis, in das alle Beteiligten ihre ausgezeichnete Kenntnis des Heimatmarktes und die Fähigkeit einbringen, diesen Markt unter Berücksichtigung der jeweiligen nationalen Besonderheiten zu bedienen.

Zur Unterstützung seiner Expansion hat TRW das computergestützte Logistiksystem IRIS - Intermodal Rail Information System - erarbeitet, das die Zusammenarbeit mit seinen Partnern, Kunden und Lieferanten sowie den Partnern innerhalb der UIRR erheblich vereinfacht. Die nunmehr gegebene Möglichkeit, sich von einer Oracle- und Unix-Umgebung aus interaktiv in das vernetzte System einzuschalten, öffnet das Tor zum 21. Jahrhundert.

Die Zusammenarbeit aller an der Kette des Kombinierten Verkehrs Beteiligten ist sowohl für die gemeinsame Entwicklung des Trägermaterials, als auch der leistungsfähigsten Telematik-techniken von grundlegender Bedeutung, wobei jedoch auch das Streben nach einer noch höheren Produktivität der Umschlagterminals und die Suche nach neuen Formen von Bahntraktion nicht vernachlässigt werden sollen.

Eingebunden in diese enge Zusammenarbeit setzt TRW, The Right Winning team, sein Wachstum fort und bietet so die besten Instrumente, um sich den Herausforderungen des sich in stetiger Bewegung befindlichen Marktes auch in Zukunft mit demselben Erfolg stellen zu können.







# POLKOMBI IN BEWEGUNG



**GRZEGORZ KACZANOWSKI**

*Präsident Polkombi, Warschau*

Wie alle ehemaligen kommunistischen Länder, so wurde auch Polen vom Zusammenbruch des RGW (Rat für Gegenseitige Wirtschaftshilfe) und von der folgenden, allumfassenden ökonomischen Umwälzung schwer getroffen. Als die erste Solidarnosc-Regierung an die Macht kam, entschied sie sich für eine Reihe von Reformmaßnahmen, die für viele schmerzhaft waren. Die Liberalisierung der Preise und die Privatisierung waren die einschneidendsten, die von einem festen Wechselkurs und einer strengen, auf Steuereinnahmen basierten Haushaltspolitik gestützt wurden. Die Polen, die für ihren Hang zum Unternehmertum wohlbekannt sind, ergriffen sofort die Gelegenheit, und das Land kam 1992 langsam wieder auf die Beine. Im gleichen Jahr wurde auch Polkombi gegründet.

Die Wirtschaft Polens verzeichnete beeindruckende Wachstumsraten und ist nunmehr eine der gesündesten Volkswirtschaften Zentraleuropas mit einem BIP, das jährlich um mehr als 5 % zulegt. Schnell erkannte man in Polen, daß nationale und internationale Verkehrsnetze von grundlegender Bedeutung für eine erfolgreichen Umwandlung der polnischen Wirtschaft und ebenfalls für die politische und wirtschaftliche Integration in die EU, die das Hauptziel der polnischen Beitrittsstrategie sind. Obwohl der komplizierte Prozeß noch nicht abgeschlossen ist, sind bereits erste Ergebnisse sichtbar. Neue internationale Verkehrsverbindungen entstehen ständig, es werden neue Verkehrssysteme und -techniken eingeführt, die Bandbreite an angebotenen Serviceleistungen rund um den Verkehrssektor wird systematisch erweitert, und Gesetze, Standards und Verfahrensweisen werden mit denen in der EU harmonisiert.

Dem polnischen Verkehrswesen bietet sich die Möglichkeit, begünstigt durch seine geographische Lage und vorhandene Infrastrukturbasis, eine bedeutende logistische Drehscheibe in Europa zu werden. Die Modernisierung des Verkehrssektors wird zweifelsohne zu einer beschleunigten Einführung von kombinierten Verkehrstechniken führen. Diese Beförderungsart befindet sich zwar noch in einem Anfangsstadium, die ersten Ergebnisse sehen

aber schon vielversprechend aus, was nicht zuletzt auch der Unterstützung und dem Engagement der polnischen Behörden zu verdanken ist.

Die Neugestaltung der Polnischen Eisenbahn (PKP) und die daraus folgenden strukturellen und infrastrukturellen Veränderungen, bringen eine Menge Probleme für den KV-Unternehmer mit sich, die in naher Zukunft gelöst werden müssen. Die PKP, die drittgrößte europäische Eisenbahn nach der ukrainischen und der deutschen, beförderte im Jahr 1996 etwa 218 Mill. Tonnen Fracht (Quelle: UIC-Statistik). Für die Abfertigung des Kombinierten Verkehrs werden 17 Terminals genutzt. Hauptsächlich werden Container befördert, aber auch Wechselbehälter (7-8 %) und Sattelaufleger (3-4 %).

Die Eisenbahnen müssen sich den Marktanforderungen anpassen, um konkurrenzfähiger zu werden, in dem sie unter anderem Expres-Dienste, Just-in-time-Transport, Transport von Gefahrgütern und Tiefkühlwaren, Logistik-Dienstleistungen (Lagerung, Transport vom und zum Terminal usw.) und Blockzugverbindungen anbieten.

Internationaler Verkehr, wie Ost-West- und Nord-Süd-Transit überwiegen. Gegenwärtig ist der Anteil des Kombinierten Verkehrs am Inlandsverkehr nicht bedeutend, aber diese Situation ändert sich nach und nach. Es wurden innerpolnische Verbindungen zwischen Gdynia und Poznan, Gliwice, Wroclaw und Warschau aufgebaut. 1996 wurde der Transport von Großraum-Containern zwischen Polen und Österreich eingeführt. Zur Zeit wird das System der Rollenden

Landstraße zwischen Polen und anderen osteuropäischen Ländern getestet. Demnächst wird Polkombi eine Zusammenarbeit mit Rußland, Litauen und Weißrußland eingehen und Straßenfrachten aus diesen Ländern übernehmen. Allerdings benötigt man für solche Vorhaben eine gut ausgebaute Infrastruktur (z.B. neue Terminals, und moderne Lagerhallen) die es gestatten würden, den Verkehr in dieser Region effizient abzuwickeln.

Der reibungslose Ablauf des Kombinierten Verkehrs ist hauptsächlich von einem ausreichend hohen Niveau an technischen Standards, einem ausgedehnten Netz gut ausgerüsteter Terminals, einer leistungsfähigen Eisenbahninfrastruktur, einschließlich der Kodifizierung der Bahnstrecken, und natürlich Spezialwaggons und Umschlag-ausrüstung abhängig. Ein anderes Ziel, das angestrebt werden muß, ist der faire Wettbewerb zwischen den Verkehrsarten. Die Preisbildung im Verkehrsbereich muß effektiver gestaltet werden, da bedeutende Mißverhältnisse zwischen den Preisen, die durch individuelle Nutzer gezahlt werden, und den Kosten vieler Verkehre bestehen. Bestimmte Kosten, wie solche die durch Umweltverschmutzung, Unfälle und Verkehrsstaue entstehen, werden nur teilweise gedeckt, während andere, wie z.B. Infrastrukturkosten, auf ganz andere Weise zugeteilt werden. Gegenwärtig beinhalten die Kosten für den Eisenbahnverkehr über 40 % der Ausgaben für die Eisenbahninfrastruktur, wogegen der Straßenverkehr nur 12-13 % seiner Ausgaben hierfür deckt.

Dringend notwendig für den Kombinierten Verkehr in Polen ist die Schaffung von geeigneten Rahmenbedingungen. Einige begünstigende Maßnahmen wurden bereits umgesetzt, wie z.B. lizenzfreie Vor- und Nachläufe zum Terminal, spezielle vom Staat geförderte Kredite für den Kauf von rollendem Material, reduzierte Steuern und Zölle und Ausnahmegenehmigungen für LKW's des Kombinierten Verkehrs vom Fahrverbot an Sonn- und Feiertagen.

Die weitere Entwicklung des Kombinierten Verkehrs in Polen steht noch vor einigen großen Herausforderungen. Dabei wird diese Verkehrsart von vielen Transportunternehmen, der Transportindustrie und dem Verkehrsministerium unterstützt. Mit dem wirtschaftlichen Erfolg und dem immer näher rückenden geplanten Beitritt zur EU befindet sich Polen in einer guten Ausgangslage, um seinen Platz in der Mitte Europas einzunehmen.





# KOMMUNIKATION IN BEWEGUNG



**MARTIN BURKHARDT**

*Stellvertretender Generaldirektor UIRR, Brüssel*

Die europäische Integration sorgt dafür, daß nationale Märkte zunehmend verschwinden und international arbeitsteilig produziert wird. Industrie und Handel sehen einzelne Transportverbindungen immer weniger als ein adäquates Angebot an und verlangen ein Produkt aus einer Hand. Viele Transportunternehmen sind der Entwicklung gefolgt und bieten der Wirtschaft komplette Logistikdienstleistungen an. Diese werden jedoch nicht alle selbst erbracht. Die Arbeitsteilung schreitet auch im Transportgewerbe weiter voran. Umfassende Leistungsangebote werden mit professionellen Vertriebs- und Servicepartnern wie den UIRR-Gesellschaften zu integrierten «Door-to-Door» Leistungen kombiniert.

Parallel zur integrierten Transportkette von Spediteuren, KV-Operateuren und Eisenbahnunternehmen, in der sich jeder Partner auf die eigenen Kernkompetenzen konzentriert, muß eine zuverlässige Informationskette aufgebaut werden. Während die Logistikunternehmen bei durchgehenden Straßentransporten den gesamten Informationsfluß in eigener Regie erstellen, erwarten diese die Schließung der Informationslücke im Schienenbereich zwischen Versand- und Empfangsterminal von den Operateuren als "Architekten" des Kombinierten Verkehrs. Das bedeutet ein Schnittstellenmanagement zwischen Straße, Schiene und Terminalbetreibern.

Die Entwicklung der Kommunikationsdienstleistungen erfolgt dezentral durch die regionale Anbindung der Kunden an "ihren" KV-Operateur und zentral über den Aufbau eines internationalen Netzwerkes. Um einen reibungslosen Datenaustausch zwischen den Mitgliedsgesellschaften zu ermöglichen, wurden in den letzten Jahren einheitliche Datensätze und Codes entwickelt, sowie Vereinbarungen zu Übertragungsprotokollen und -zeiten getroffen. Die Rolle der UIRR liegt darin, die europäische Harmonisierung voranzutreiben, die letztlich nicht bei technischen Vereinbarungen halt macht sondern bis hin zur Vereinbarung von Qualitätsstandards führt.

Die Entwicklung der Informatik bildet den Schlüsselpunkt einer Serviceoffensive der Operateure: die Kosten senken und die Dienstleistung verbessern. Das beginnt mit schnellerer Abfertigung an den Terminals über Vorbuchung bei den Agenturen. Der Nutzen eines jeden Systems ist am Funktionsumfang, Zugriffs- und Antwortzeiten sowie Integrierbarkeit in die Kundensysteme zu messen. Buchung, Statusabfragen und Telekommunikation von Rechnungsdaten müssen in der Qualität über den traditionellen Medien wie Telefax oder dem persönlichen Kontakt am Telefon liegen. Alle Kommunikationsvorgänge zwischen Agenturen, Zentrale und Partnergesellschaften aktuell zu erfassen und zur Verfügung stellen zu können, verlangt eine Ausrichtung des gesamten Unternehmens auf die Informatik und ein hohes Maß an Disziplin von allen Mitarbeitern.

Alle UIRR Gesellschaften haben in den letzten Jahren ihre Datenverarbeitung ausgebaut. Für

die Kundenanbindung setzen einige voll aufs Internet. Dies wird zweifellos immer mehr zum weltweiten Kommunikationsmittel erster Wahl, einfach zu bedienen und überall verfügbar. Die heutigen Engpässe in der Übertragungsgeschwindigkeit werden künftig durch dichtere Satelliten- und Glasfaserkabelnetze ebenso überwunden, wie die bestehenden Sicherheitsmängel.

Das UIRR-Verbindungsbüro in Brüssel bietet auf der Internetadresse <http://www.uirr.com> aktuelle Informationen zum Kombinierten Verkehr, mit Schwerpunkt auf verkehrspolitischem und wissenschaftlichem Gebiet. Die Mitgliedsgesellschaften stellen sich in einem eigenen Bereich vor. CTL und Novatrans haben als erste in einem vom PACT-Programm der EU unterstützten Projekt die nötige Hard- und Software entwickelt, um über ihre Server verkehrs- und kundenbezogene Informationen auszutauschen. Die Internetlösung hat einen Vorteil: es ist relativ schnell möglich eine ansprechend gestaltete Schnittstelle aufzubauen und ein größtmögliches Potential an Partnern zu erreichen.

Die Gesellschaften Cemac, Hupac und Kombiverkehr haben mit dem Projekt CESAR, Co-operative European System for Advanced Information Redistribution, einen anderen Weg eingeschlagen. Da alle drei KV-Operateure bereits über eine leistungsfähige Anbindung, vornehmlich zu Großkunden, verfügen und diese auch laufend ausbauen, wollen sie in dem von der EU-Kommission und dem Schweizer Bundesamt für Bildung und Wissenschaft geförderten Projekt demonstrieren, wie dezentrale Systeme zu einem einheitlichen System virtuell zusammengeschaltet werden können. Unter Projektleitung der UIRR, Brüssel, und mit Unterstützung der SGK (Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr) in Frankfurt, werden europäische Standards für Kundenschnittstellen im Kombinierten Verkehr entwickelt. Das Internet als Übertragungsmedium ist dabei eine von mehreren Optionen. Ziel ist eine On-Line Datenübertragung, die den Partnern in der Transportkette eine möglichst weitgehende automatische Weiterverarbeitung ermöglicht. Damit wird die Informatik zu einer produktivitätssteigernden Dienstleistung für die KV-Nutzer.

**UIRR on the Internet**

<http://www.uirr.com>

**What's behind ?**

- Focus on Combined Transport
- Annual Reports
- Press Releases
- Current Issues
- Links to our Members



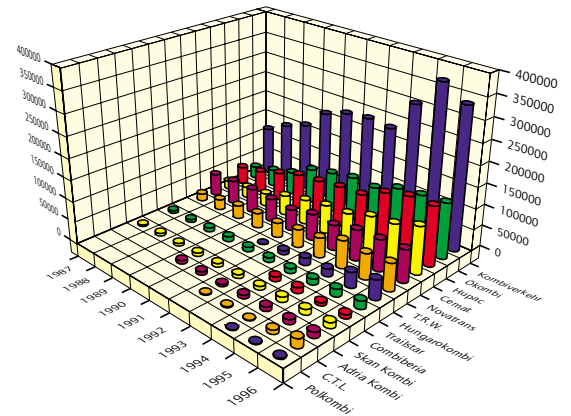


# TRENDS

## INTERNATIONALER VERKEHR

Die UIRR-Gesellschaften konnten 1996 erstmalig im internationalen Verkehr mehr als eine Million LKW-Fernfahrten auf die Schiene verlagern. Das Volumen stieg um 8% auf 1,05 Mio. Sendungen (ca. 2,5 Mio. TEU). Erfreulich sind wieder die Resultate im Verkehr von und nach Osteuropa, die von Adria Kombi, Hungarokombi und «Neueinsteiger» Polkombi verbucht werden konnten. Bohemiakombi erscheint dieses Jahr zum ersten Mal als selbstständige Gesellschaft in der Statistik. Starke Zuwächse konnten vor allem Cemac und Combiberia verzeichnen. Auch im zweiten Jahr nach Eröffnung des Kanaltunnels konnte CTL den Großbritannienverkehr sprunghaft weiterentwickeln.

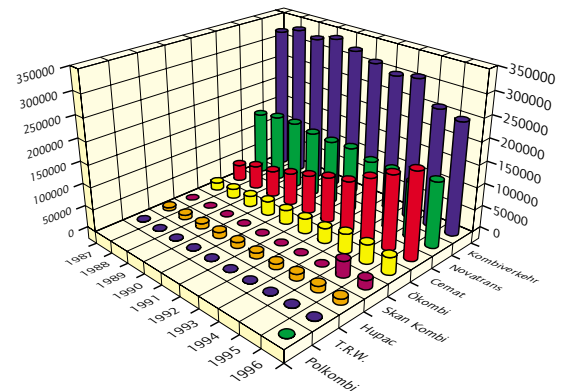
Gesellschaft *	Sendungen 1996 **	+/- in %
Kombiverkehr ****	335.568	5 %
Hupac	142.198	0,2 %
Ökombi ****	132.561	7 %
Cemat ****	113.202	20 %
Novatrans	77.898	3 %
T.R.W. ****	65.524	6 %
Bohemiakombi	53.224	-2 %
Hungarokombi ****	47.099	27 %
C.T.L.	22.094	132 %
Trailstar	19.265	5 %
Adria Kombi	13.774	24 %
Skani Kombi	13.066	-1 %
Combiberia	9.551	30 %
Polkombi	2.842	112 %
<b>Total</b>	<b>1.047.866</b>	<b>8 %</b>



## NATIONALER VERKEHR

Der Anstieg der nationalen Verkehre ist um so erfreulicher, als im Vorjahr das Aufkommen rückläufig war. Die langfristige Entwicklung in den letzten 10 Jahre zeigte nur auf langen Entfernungen wie in Italien eine große Dynamik. Nationale Verkehre werden von den UIRR-Gesellschaften in den kleinen Ländern nicht angeboten, da sich innerhalb dieser Länder die notwendigen Distanzen nicht realisieren lassen. In Skandinavien ist die Rückverlagerung von Verkehren auf die Straße auf die Politik der Bahnen zurückzuführen.

Gesellschaft *	Sendungen 1996 **	+/- in %
Kombiverkehr	250.300	-4 %
Cemat	193.798	16 %
Novatrans	146.602	18 %
Ökombi	38.608	-10 %
Skani Kombi	19.928	-45 %
Hupac	13.015	-7 %
T.R.W.	955	41 %
Polkombi	184	- %
<b>Total</b>	<b>663.390</b>	<b>3 %</b>



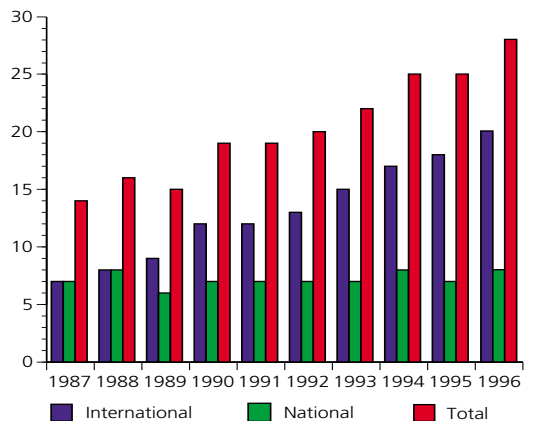
\* Diese Statistik ordnet den Gesellschaften nur ihre Exportsendungen zu, um Doppelzählungen zu vermeiden.  
 \*\* Eine Sendung in der Statistik entspricht dem Durchschnitt eines Straßentransportes (= +/- 2,3 TEU).  
 \*\*\* Ab 1994 erhebt diese Statistik nur den Verkehr via Eurotunnel.  
 \*\*\*\* Für 1996, ohne Verkehr von/nach Bohemiakombi

## GESAMTVERKEHR

Die Verwirklichung des europäischen Binnenmarktes spiegelt sich auch in der UIRR-Verkehrsentwicklung wider, wo die internationalen Verkehre mit 60% dominieren. Die Durchschnittsentfernungen haben sich national mit 660 km und international mit 760 km weitgehend angeglichen. Dies beruht auf zwei besonderen Entwicklungen: der Zunahme der nationalen Verkehre mit langen Entfernungen in Italien und international dem gestiegenen Anteil der Rollenden Landstraßen, die auf kurzen und mittleren Entfernungen im RoLa-Verfahren auch Straßenfahrzeuge, die nicht speziell für den Kombinierten Verkehr ausgerüstet sind, auf die Schiene verlagern.

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

Jahr	Int.	Nat.	Total
1987	7	7	14
1988	8	8	16
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

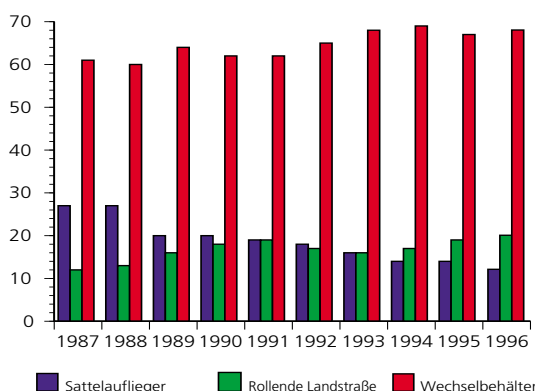


## TECHNIKEN

Der Anteil der Wechselbehälter und Container nahm auch 1996 wieder schneller zu, als der Transport von Sattelaufliegern und liegt jetzt bei 68% aller beförderten Sendungen. Während der langfristige Trend zum Wechselbehälter ungebrochen bleibt, haben die hohen Verkehrsverlagerungen auf RoLa-Shuttles den relativen Anteil dieser Technik in Prozent der Sendungen ansteigen lassen, während der Transport von Sattelaufliegern entsprechend zurückging. In Tonnenkilometern ist dieser Effekt weniger ausgeprägt, da die Sattelaufliegern international auf längeren Entfernungen eingesetzt werden.

### ANTEIL DER KOMBITECHNIKEN AM GESAMTVERKEHR IN %

Jahr	Sattelaufleger	Rollende Landstraße	Wechselbehälter
1987	27%	12%	61%
1988	27%	13%	60%
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%





## BERICHTE DER GESELLSCHAFTEN

**ADRIA KOMBI**, Ljubljana, hat sich erfolgreich im Konkurrenzettbewerb um den maritimen Verkehr des einzigen slowenischen Hafens Koper behauptet und ist ebenfalls Mitbegründer des Unternehmens "Logistic Service Koper". Im Rahmen der kürzesten Transportroute zwischen Mitteleuropa und Fernost hat die Gesellschaft den sich sehr positiv entwickelnden Hinterlandtransport von Containern in ihrem Angebot. Die RoLa aus Szeged/Ungarn konnte nach Eröffnung des neuen Terminals in Sežana die italienische Grenze erreichen und erfreut sich seitdem eines ständigen Zuwachses. Eine Tarifkonferenz hat erfolgreich mit den serbischen, kroatischen und slowenischen Bahnen stattgefunden, was hoffentlich den Weg nach dem Balkan noch in diesem Jahr öffnen wird.

**BOHEMIAKOMBI**, Prag. Der Verkehrszuwachs ist vor allem im Importgeschäft festzustellen. Der von der Gesellschaft betreute Transitverkehr Polen-Italien wies eine Steigerung auf, die weiteren unbegleiteten Verkehre Deutschland/Österreich-Ungarn blieben konstant. Mit täglich 10 Zugpaaren bietet die RoLa Dresden-Lovosice einen Straßensatzverkehr auf der Schiene an, der bis zur Fertigstellung der Autobahn Dresden-Prag beibehalten wird. Frühere Grenzaufenthalte von 50-70 Minuten konnten auf 5 Minuten verkürzt werden. Die RoLa hat jetzt zweite Priorität direkt hinter den EURO-Cityzügen. Die Bahnen zeigen sich soweit flexibel, daß es auch gelingt, bei Bedarf kurzfristig zusätzliche Züge einzulegen.

**CEMAT**, Mailand, hat den Kombinierten Verkehr sowohl national, als auch international weiterentwickelt, während die Wirtschaft stagnierte und die anderen Verkehrsträger einen Rückgang verzeichneten. Wichtigste Wachstumsträger waren die Nord-Süd-Achsen über den Brenner, den Gotthard und

via Fréjus. Mit Hilfe folgender Projekte möchte Cemat in neue Märkte eindringen:

- Satellitenkontrollierte Kühlwechselbehälter, von denen bereits 100 Stück angeschafft wurden, teils durch Kunden, teils durch Cemat;
- Beteiligung an der Gründung der rumänischen KV-Gesellschaft Rocombi zusammen mit Novatrans, um die Verkehre in diesem Land und in Süd-Osteuropa weiterzuentwickeln;
- Entwicklung kundenspezifischer Dienstleistungen für die Industrie, um den Kombinierten Verkehr in die Logistikkette der Produkte besser zu integrieren.

**COMBIBERIA**, Madrid, konnte das 1995 verlorene Transportvolumen wieder zurückgewinnen. Auf der Rennstrecke Deutschland-Benelux-Spanien wuchsen die Verkehre trotz anhaltender Beeinträchtigungen durch Streiks erheblich. Der mit UIRR-Partner CTL betriebene Zug zwischen Barcelona und London konnte seine Position behaupten und damit den Weg für eine beträchtliche Steigerung in den nächsten Jahren bereiten.

**CTL**, London. Der führende Operateur im KV auf dem britisch-kontinentalen Markt, hat weiterhin erheblich zugelegt. Im Sommer 1997 waren es bereits 60 Züge pro Woche, die ausnahmslos den Kanaltunnel benutzten. Italien ist neben Frankreich und Spanien immer noch der wichtigste Markt mit 4 Zügen täglich nach Mailand, Novara, Melzo und Turin, von wo aus nach Süditalien weiterverbunden wird. 1997 wird mit einem Wachstum von 50% gerechnet, wobei vor allem die Märkte nach Spanien und neue Verbindungen nach Österreich entwickelt werden. CTL hat eine Flotte von 60-Fuß Waggons für den Tankverkehr erworben und es wird weiter in für den Tunnelverkehr spezialisierte Multifret-Waggons investiert.

**HUNGAROKOMBI**, Budapest. Zu den neuen hoffnungsvollen Relationen zählen Ungarn-Italien und Ungarn-Slowenien/Kroatien, denn im Transit durch Ungarn kommt dieser eine Schlüsselfunktion zu. Weiter laufen Vorbereitungen zu einer Rollenden Landstraße, die für die Breitspur auf Teilstrecken in Ungarn und in der Ukraine umgerüstet werden soll, um Verkehre bis Kiew zu führen. Zur langfristigen Ausweitung des unbegleitenden Verkehrs versucht Hungarokombi bei der Planung von Güterverkehrszentren einen KV-Anschluß sicherzustellen. Ein EDV-Projekt zwischen der Bahn, anderen Operateuren und Zoll soll zu einer schnelleren Datenübertragung führen. Durch sendungsvorausende Informationen hofft man dann, Grenz- oder Terminalaufenthalte reduzieren zu können.

**HUPAC**, Chiasso, transportiert heute mehr als 80% ihrer Verkehre in Shuttlezügen. Im November 1996 konnte das neue Terminal in Singen (D) eingeweiht werden. Gemeinsam mit der Cemat und Trailstar wird seit Mitte März eine neue Verbindung Rotterdam-Novara offeriert. Das "sensationelle Angebot" mit einer Laufzeit von nur 30 Stunden, wird durch einen täglichen Shuttle-Service zwischen Novara CIM und Verona ergänzt. Für den Transport von großvolumigen Containern und WAB, sowie modernen Sattelaufliegern werden 75 Doppelwagen des Types "MEGA II" ausgeliefert und in Verkehr gesetzt. Auf Einladung der Hupac, die ihr 30-jähriges Firmenjubiläum feiert, finden die Herbstversammlungen UIRR und INTERUNIT am 18. September 1997 in Lugano statt. Daran schließt sich ein Kongreß der UIRR/Hupac an, der unter dem aktuellen Thema: "Intermodalität, Freeways und Alpen-transit" steht.





## BERICHTE DER GESELLSCHAFTEN

**KOMBIVERKEHR**, Frankfurt. Trotz erheblich verschärfter Konkurrenz wuchs das Beförderungsvolumen. Besonders auf den osteuropäischen Strecken stiegen die unbegleiteten Verkehre stark an, z.B. auf den Ganzzugrelationen aus den norddeutschen Seehäfen und den Aufbau-Relationen nach Tschechien, die um fast 30% zunahm. Neuland für den Kombinierten Verkehr wurde mit der Verkehrsaufnahme des ersten Ganzzuges nach Rumänien erschlossen, den der Markt gut angenommen hat. Kombiverkehr hat schrittweise auch die norddeutschen Terminals Rostock, Hamburg, Bremen und Hannover an das Shuttlenetz angebunden, um zusammen mit den UIRR-Partnern zusätzliche Marktpotentiale für die Hochleistungszüge im Alpentransit nach Italien zu erschließen. Ab Sommer 1997 sind die ersten eigenen Container-Tragwagen und neu konzipierte Taschenwaggons, die auch volumenoptimierte Sattelanhänger transportieren können, auf der Strecke Köln-Verona im Einsatz.

**NOVATRANS**, Paris, hat den nationalen Verkehr sprunghaft entwickelt und wöchentlich sind nunmehr 270 nationale Züge im Einsatz, die hauptsächlich auf der Nord/Südachse und im Rhône-Tal verkehren. Die vom französischen Verkehrsministerium seit 1995 betriebene Politik, den KV wettbewerbsfähiger zu machen, hat wesentlich zu dem 1996 erreichten Resultat beigetragen. Zusammen mit Cemat und CTL investierte Novatrans in 40 Gelenkwagen. Die Gesellschaft hat außerdem ein Investitionsprogramm von 70 Millionen FRF verabschiedet, wovon die Hälfte in Terminals, die andere Hälfte in Waggons investiert wird. In der Eisenbahnpolitik in Frankreich hat sich einiges bewegt. Für die Schieneninfrastruktur wurde die RFF gegründet (Réseau Ferré de France), in dessen Verwaltungsrat der Präsident der Novatrans Mitglied ist.

**ÖKOMBI**, Wien, trotz einer schwierigeren Marktlage ist es gelungen, das Unternehmensziel, nämlich die Steigerung des Transportvolumens und Festigung der Marktposition zu erreichen. Mit ca. 360 Kommanditisten hat Ökombi noch mehr als andere UIRR-Gesellschaften den Charakter eines genossenschaftlichen Zusammenschlusses der KV-Nutzer. Mit wesentlichen Investitionen wurde kürzlich die vollständige Erneuerung des EDV-Systems abgeschlossen. Das moderne Netzwerk verbindet Ökombi nun auch mit allen österreichischen Terminals und Grenzagenturen, den Partnergesellschaften und den in- und ausländischen Bahnen mittels ISDN und Internet. 1996 wurde das neue Gebäude am Wiener Nordbahnhof bezogen.

**POLKOMBI**, Warschau, das Jahr 1996 hat sich in jeder Hinsicht sehr erfolgreich entwickelt. Die Öffentlichkeitsarbeit im Zusammenhang mit der UIRR Generalversammlung in Warschau und das große Interesse des polnischen Verkehrsministeriums am KV haben dazu beigetragen, daß eine Verbindung zwischen Polen und Deutschland begonnen werden konnte, die in stark zunehmenden Verkehren resultierte. Auch die Verbindung mit Cemat nach Italien hat sich erfolgreich entwickelt. Auf Grund der Marktnachfrage und des Kundenservices wird Polkombi im Ende 1997 ihre eigene Zollagentur in Gliwice eröffnen. Auf der betrieblichen Seite sind Investitionen in bessere Terminalausrüstung vor allem in mobile Umschlaggeräte geplant.

**SKANKOMBI**, Padborg, befürchtet, daß sich die Kunden des KV als Folge der Bahnpolitik, auf eine Reduktion der Verbindungen einstellen müssen. Der Trend geht zu Ganzzug- und Shuttleverbindungen auf wichtigen Magistralen. Die skandinavische Zusammenarbeit wird bei der Koordinierung von Güterströmen stärker als

bisher im Vordergrund stehen. Im von Turbulenzen geprägten Jahr 1996 wurde ein Rückgang von 10% von und nach Dänemark verzeichnet. Die Querung über den Großen Belt, die am 1. Juni für den Bahnverkehr in Betrieb genommen wurde, ist der erste Schritt in Richtung einer festen Verbindung Skandinaviens mit dem Kontinent. Der nächste Schritt wird die Öresund-Brücke sein, die Seeland und Schweden ab dem Jahre 2000 miteinander verbinden wird.

**TRAILSTAR**, Rotterdam. Das Wachstum von 5% in 1996 erhöhte sich Anfang 97 sprunghaft, wozu sicherlich der Start der Shuttleverbindung Born(NL) - Italien sorgte. Die Bahnpreise haben sich wieder erhöht, nicht aber die Leistung der Bahnen. Diese hat sich wegen Kapazitätsmangel und Streiks eher verschlechtert. Trailstar ist vom Niederländischen Transportverband als intermodaler Partner für den KV bei der Entwicklung von 4 Shuttleprojekten in Europa benannt worden. In Kooperation mit C.S. Eurotrans hat die Trailstar Anfang Juni 1997 zwischen Rotterdam und Bratislava einen neuen, direkten Shuttledienst eingerichtet.

**T.R.W.**, Brüssel, hat das Jahr 1996 gut abgeschlossen. Im Italienverkehr, ihrem mit Abstand wichtigsten Standbein, wurde eine neue Shuttlezug-Verbindung zwischen Genk und Novara begonnen. Neu im Portugalverkehr ist eine Linie zwischen Antwerpen und den portugiesischen Seehäfen. Die viel zu vielen Streiktage der Eisenbahnen beeinflussen die Glaubwürdigkeit des Kombinierten Verkehrs. Das seit Januar 1997 verwendete neue Informatikprogramm IRIS (Intermodal Rail Information System), hat zu wesentlichen Verbesserungen im Bereich der Kundeninformation, des rationellen Einsatzes der Kapazitäten sowie des Buchungs- und Fakturierungswesens geführt.







**UIRR**  
Internationale Vereinigung  
der Huckepackgesellschaften



**SLOWENIEN**

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

**ADRIA KOMBI**  
Tivolska 50  
SLO - 61000 Ljubljana

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



**TSCHECHISCHE REPUBLIK**

**BOHEMIAKOMBI**  
Opletalova 6  
CZ - 113 76 Praha 1

Tel: (+ 420) 2 / 24.24.15.76  
Fax: (+ 420) 2 / 24.24.15.80



**SPANIEN**

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

Tel: (+34) 1 / 314.98.99  
Fax: (+34) 1 / 314.93.47



**ITALIEN**

**CEMAT**  
Via Valtellina 5-7  
I - 20159 Milano

Tel: (+ 39) 2 / 66.89.51  
Fax: (+ 39) 2 / 668.00.755  
E-Mail 106554,1463 (Compuserve)



**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@ctlctl.com



**UNGARN**

**HUNGAROKOMBI**  
Szilagyi 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 93 01 05  
D - 60456 Frankfurt/Main

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



**FRANKREICH**

**NOVATRANS**  
21, Rue du Rocher  
F - 75008 Paris

Tel: (+ 33) 1 / 53.42.54.47  
Fax: (+ 33) 1 / 43.87.24.98  
E-Mail info@novatrans.fr



**ÖSTERREICH**

**ÖKOMBI**  
Taborsstraße 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  
Tel & Fax (+ 48) 22 / 619.05.85



**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



**NIEDERLANDE**

**TRAILSTAR**  
Albert Plesmanweg, 151  
NL - 3088 GC Rotterdam

Tel: (+ 31) 10 / 495.25.22  
Fax: (+ 31) 10 / 428.05.98  
E-Mail trailstar@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