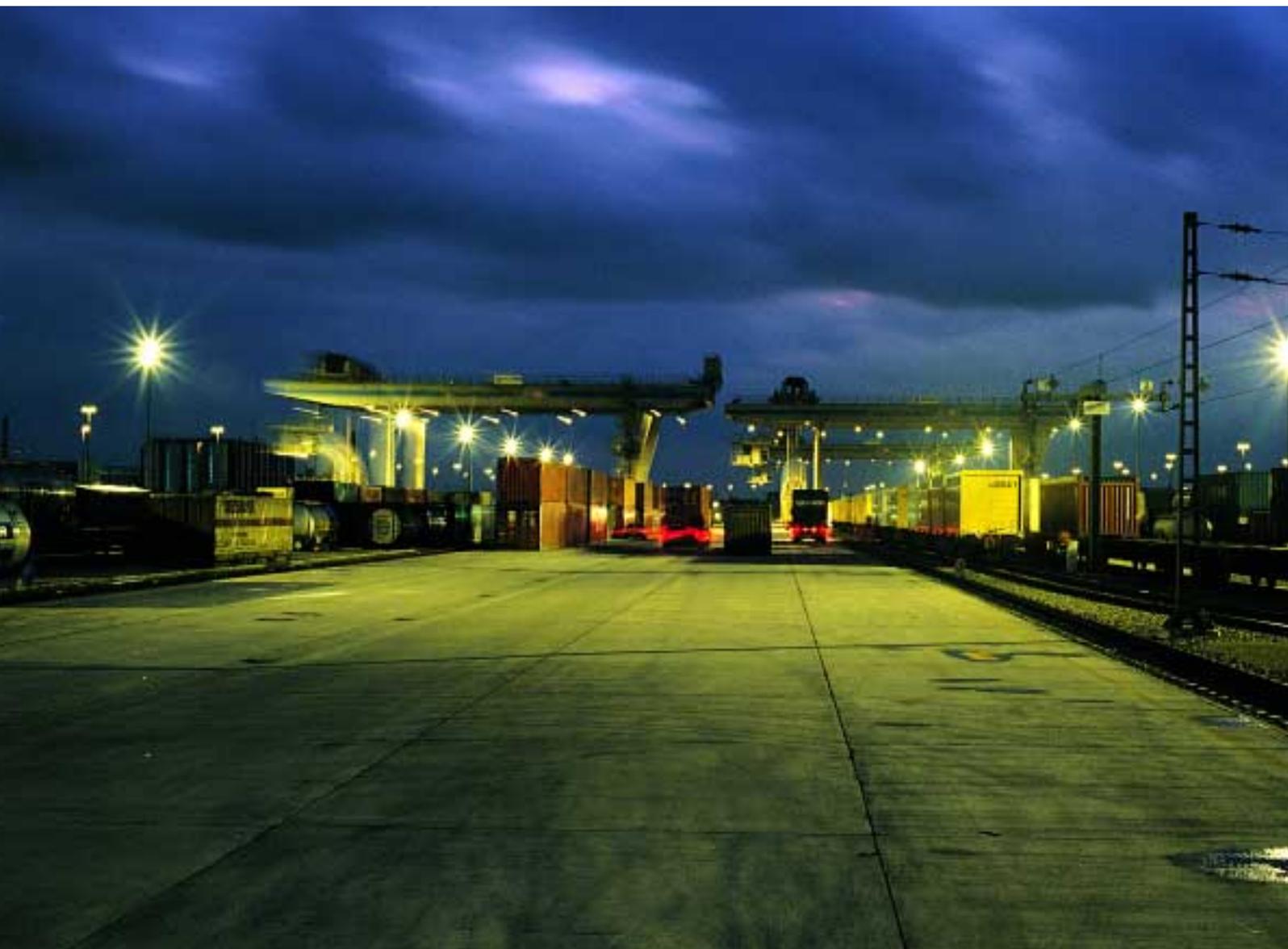




UIRR Report

1996



IMPRESSUM

Verantwortlicher Herausgeber: UIRR, Brüssel

Fotos: UIRR, Brüssel

Grafische Gestaltung: Monkey, Brüssel

Gedruckt in Belgien

*Dieser Report
wurde auf Umweltpapier gedruckt.*





VORWORT

Wir leben in einer verkehrspolitisch bewegten Zeit. Diejenigen Unternehmen, werden Erfolg haben, denen es gelingt, sich am besten auf die Kundenwünsche einzustellen. Die große Stärke der UIRR-Gesellschaften ist ihre Nähe zum Markt. Tausende von Straßen-transporteuren und Spediteuren haben die Kombigesellschaften mit aufgebaut und engagieren sich für deren weitere Entwicklung. Strukturelle Änderungen erfordern Flexibilität der Operateure. Diese hat die UIRR bewiesen, als es ihr 1995 gelang, trotz vieler Streiktage bei mehreren Eisenbahnen, die Verkehre zu steigern und verstärkt neue Absatzmärkte zu erschließen, wo traditionelle Märkte stagnierten.



Werner Külper (links), Präsident der UIRR, zu Gast bei
Neil Kinnock, Kommissar für Verkehr

Im Oktober 1995 feierte die UIRR ihr 25-jähriges Bestehen. Der Erfolg zeigt sich nicht nur in der geographischen Ausweitung von acht Gründungsmitgliedern auf Gesellschaften in 17 europäischen Ländern, sondern vor allem im Ergebnis: 6.500 LKW Fernfahrten werden pro Verkehrstag auf die Schiene verlagert. In den letzten zehn Jahren konnte der internationale Verkehr mehr als verdreifacht werden.

Die Chancen für eine weitere positive Entwicklung sind gut, sofern eine Grundregel eingehalten wird: die Zusammenarbeit der Kombiteilnehmer, der Eisenbahnen und der Verkehrspolitik in einer konzertierten Aktion. In drei Bereichen setzt die Verkehrspolitik zur Zeit Rahmenbedingungen, die die Zukunft des Kombinierten Verkehrs zunehmend beeinflussen werden. Bei

- dem Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern: "Grünbuch"
- dem Wettbewerb auf der Schiene: "Eisenbahnrichtlinie"
- den Infrastrukturinvestitionen.

Mit dem Grünbuch "Faire und Effiziente Preise im Verkehr" hat die EU-Kommission einen ersten Schritt eingeleitet, die externen Kosten, d.h. die Kosten die heute auf Dritte, die Gesellschaft oder künftige Generationen, abgewälzt werden, dem Verursacher anzulasten. Wenn Verkehrsnutzer in ihren Entscheidungen für ein bestimmtes Verkehrsmittel die wirklichen Kosten berücksichtigen, wird dies zu einer besseren Effizienz führen. Jeder Schritt in Richtung einer verursachungsgerechten

Kostenanlastung fördert den fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern, der dem von der Kooperation zwischen Straße und Schiene lebenden Kombinierten Verkehr nur zugute kommen kann.

Ziel der Eisenbahnrichtlinie ist es, den Wettbewerb auf die Schiene zu bringen. Die UIRR hofft auf einen Produktivitätssprung des Schienenverkehrs, der dem Kombinierten Verkehr einen weit größeren Anwendungsbereich schaffen könnte. Es kommt nun darauf an, die nationalen Strukturen der Eisenbahnen zu überwinden. Erst wenn die vom Bahnbetrieb völlig unabhängige Verwaltung der Infrastruktur gewährleistet ist, werden die bestehenden Bahnen auch im Wettbewerb untereinander aufs "Nachbarnetz" gehen. Dann erst bietet sich auch den vielen privaten, meist regionalen Bahnunternehmen die Möglichkeit, frei zwischen Kooperation und Wettbewerb mit den großen Bahnen zu wählen. Zunächst hat die Eisenbahnrichtlinie bestehende Kooperationen erschwert. Einige Eisenbahnen verhalten sich im Verhältnis zu den Operateuren jetzt schon so, als sei der schieneninterne Wettbewerb bereits verwirklicht. Es sollte nicht so weit kommen, daß man sich scheut, Leistungen in partnerschaftlicher Zusammenarbeit zu erstellen, aus der Befürchtung heraus, diese könnten möglicherweise einmal einem Konkurrenten zugute kommen. Viele Eisenbahnen haben aber erkannt, daß es gerade in Zeiten der großen Veränderungen auf Verlässlichkeit in der

Partnerschaft ankommt. Die Kompetenz der Kombigesellschaften ist mehr denn je gefragt.

Das dritte Instrument, mit dem die Verkehrspolitik die Weichen für die Zukunft des Kombinierten Verkehrs stellen kann, sind Infrastrukturinvestitionen. Dabei schaffen nicht nur die speziell für den kombinierten Güterverkehr ausgewiesenen zwei TEN-Projekte (Trans European Networks) München-Verona mit Brennerbasistunnel und Betuwe-Linie bessere Voraussetzungen, sondern auch der Bau neuer Linien für Hochgeschwindigkeits-Personenverkehr, die die vorhandenen Schienenstrecken zugunsten des Güterverkehrs entlasten. Der Bau von Umschlagbahnhöfen ist ebenfalls Voraussetzung für Verkehrs-

verlagerungen von der Straße auf die Schiene. Die Politik darf Kombinierten Verkehr nicht nur fordern, sie muß ihn auch fördern.

Die Infrastrukturkosten werden dabei immer mehr zu einem Schlüsselfaktor. Mit der Trennung von Infrastruktur und Betrieb bei den Bahnen ist zu beobachten, daß unproduktive Bereiche, überhängiges Personal usw. immer mehr in den beim Staat verbleibenden Teil gedrängt werden. Schon heute sind die Betriebsabteilungen vieler Bahnen nicht mehr in der Lage, den Operateuren marktgerechte Preise anzubieten, da sie von ihren Infrastrukturabteilungen zu hohe Trassenkosten aufgebürdet bekommen. Die Lösung kann nur darin bestehen, die Fixkosten über die Gewinnung höherer Verkehrsmengen zu verteilen und bei Bau und Wartung der Infrastruktur erheblich zu rationalisieren.

Der Verkehrsmarkt und seine Akteure befinden sich im Wandel, und das ist gut so. Die staatliche Aufgabe besteht darin, die Rahmenbedingungen für mehr und faireren Wettbewerb zu setzen. Für die Verkehrsunternehmen im Kombinierten Verkehr gilt es, flexibel auf die sich ändernden Bedingungen zu reagieren und besser noch, zu agieren und neue Maßstäbe zu setzen.



SYSTEMVERBUND NEUE CHANCEN FÜR DIE BAHNEN



RUDY COLLE

Generaldirektor der UIRR, Brüssel

Bei einer Befragung, die ein Schweizer Meinungsforschungsinstitut¹ im Auftrag der IRU unter beinahe 10.300 repräsentativen Personen aus 13 europäischen Staaten durchführte und bei der u.a. die persönliche Einschätzung der Befragten hinsichtlich der unterschiedlichen Eigenschaften des Gütertransports auf der Schiene und auf der Straße erfaßt werden sollte, bescheinigten diese dem Straßenverkehr eine weit aus höhere Flexibilität und zudem auch einen gewissen Geschwindigkeitsvorteil. Als es jedoch darum ging, das umweltfreundlichste, sicherste und auch wirtschaftlichste Transportmittel zu bestimmen, wählten sie den Schienenverkehr zum absoluten Spitzenreiter.

Wenngleich dieses Urteil das Ergebnis von notwendigerweise allgemeinen Fragen ist und obwohl zur Steigerung seiner Aussagekraft der entsprechende Abschnitt um einen wichtigen Parameter — nämlich die zurückzulegende Entfernung — hätte ergänzt werden müssen, erweist es sich als durchaus stichhaltig.

Seit mehr als 25 Jahren nutzen die UIRR-Gesellschaften die unterschiedlichen Vorteile, die jeweils der Straße und der Schiene zuerkannt werden. Sie treten mit zunehmendem Erfolg den Beweis dafür an, daß man den Transportmarkt von den Vorteilen der jeweiligen Transportart profitieren lassen kann, indem man diese beiden mittels der verschiedenen zur Verfügung stehenden Techniken des Kombinierten Verkehrs (KV) miteinander verbindet. 1995 haben bereits 1,6 Millionen Transporte, etwa 3,7 Millionen TEU, ihren Nutzen daraus gezogen, doch setzt man dieses Ergebnis in Marktanteile um, dann kann man noch nicht von einem konsequenten und dauerhaften Durchbruch des KV sprechen.

Aus dem Abschnitt der Untersuchung, in dem die Straßenverkehrsunternehmer befragt wurden, ging hervor, daß nur 23% zum einen oder anderen Zeitpunkt Aktionen zugunsten des KV durchgeführt hatten. Bei denen, die den Großteil des europäischen Gütertransports in

ihren Händen halten, muß also noch ein gutes Stück an Überzeugungsarbeit geleistet werden. Wir werden diese Arbeit unermüdlich fortsetzen, doch wäre sie um so nutzbringender, würden sich die nationalen und internationalen Verbände der Straßentransporture, aber auch die der Spediteure, des langfristigen Nutzens für ihre Mitglieder stärker bewußt sein und sich mit größerem Enthusiasmus an der Arbeit beteiligen.

Wenn diese Verkehrsunternehmen damit zögern, einen Teil ihres Transportaufkommens der Schiene anzuvertrauen, dann liegt das weniger an der Befürchtung, Verkehre zu verlieren, — denn sie behalten dabei doch die Kontrolle —, sondern an ihren Zweifeln daran, daß die Beförderung auf der gesamten Transportkette reibungslos vonstatten geht. Im Klartext heißt das, daß die Leistungsfähigkeit und die Zuverlässigkeit der Eisenbahnen konstantere Züge annehmen müssen. Dies würden sie erreichen, wenn sie sich, wie übrigens auch die Betreiber, in einem wettbewerbsorientierten Umfeld zu bewegen hätten. Das würde sie zwingen, all ihre Anstrengungen dahingehend zu orientieren, den Verkehrsbetrieb pünktlicher zu gestalten, von Unterbrechungen aufgrund technischer Unzulänglichkeiten oder sozialen Regelungen zu befreien und ihn insgesamt wirtschaftlicher zu organisieren.

Der Wettbewerb hat sich auf der Ebene der Qualität des Produktes und seines Preises übe-

rall dort als heilsam erwiesen, wo er die schläfrige Bequemlichkeit von Unternehmen, die bis dahin ihren Monopolstatus genossen, durcheinanderbrachte. Würde er im Eisenbahnsektor Einzug halten, so hieße das dennoch nicht, daß es zu einem Partnerwechsel käme. Die Gesellschaften der UIRR haben ihren KV, der mehr als 55 % des gesamten unter Einsatz dieser Technik in Europa abgewickelten Verkehrsaufkommens ausmacht, mit den nationalen Eisenbahngesellschaften aufgebaut. Solche Partnerschaften treten nicht gleich in den Hintergrund, sobald sich der erste Konkurrent zeigt. Ihr Fortbestand setzt aber voraus, daß diese Gesellschaften die besten Eisenbahnbetriebe sind oder bleiben. Die Richtlinie 91/440 hat die Bedingungen geschaffen, mit denen die "nationalen" Bahnen an Leistungsfähigkeit gewinnen können. Die ersten Anwendungen die sie innerhalb dieser Richtlinie gemacht haben, erfüllen die Erwartungen nicht. Im Gegenteil, einige von ihnen waren vor allem darauf bedacht, mit der UIRR auf der Ebene der Vermarktung des KV in Konkurrenz zu treten, indem Tochterfirmen gegründet wurden, wovon einige, mehr durch ihre stark defizitären Resultate, als durch ihren Beitrag zur Entwicklung von neuen Verkehren die Aufmerksamkeit auf sich gezogen haben. Ebenso sind neue Eisenbahnverbände angekündigt, hinter denen sich außereuropäische Interessen abzeichnen und deren angekündigte Steigerung der Dynamik im Eisenbahnsektor noch bewiesen werden muß.

Die europäischen Eisenbahnunternehmen und unsere Mitglieder können durch eine intelligente Festigung ihrer partnerschaftlichen Bande — nach dem Muster der Beziehungen, die die UIRR-Gesellschaften unter sich geknüpft haben — sowie unter Einbeziehung ihres jeweiligen Know-hows, gemeinsam die Entwicklung eines fortschrittlichen und leistungsfähigen KV in die Hand nehmen, bei dem die Interessen der gesamten Transportbranche — und in erster Linie die der Straße — berücksichtigt werden.

Die UIRR hat bei jeder Gelegenheit ihren Willen zur Zusammenarbeit mit den vorhandenen Eisenbahnunternehmen zum Ausdruck gebracht. Sobald die Eisenbahnen die gegenwärtigen Klippen aus dem Weg geräumt haben, erscheint uns der Weg in eine gemeinsame konstruktive Zukunft gebahnt.



(1) MIS Trend s.a., CH - 1005 Lausanne



SYSTEMVERBUND DAS SYSTEM SHUTTLE



THEO ALLEMANN

Direktor der Hupac S.A., Schweiz

Anfang der 90-iger Jahre zeigte sich, daß für den Kombinierten Verkehr Straße/Schiene die Zeiten ungebremsten Wachstums zu Ende gingen. Einerseits traten Engpässe vor allem im Bereich der Terminal- und Umschlaganlagen ein und zum anderen veränderte sich die gesamte Wettbewerbssituation. Dadurch ist deutlich geworden, daß sich angesichts der neuen Marktbedingungen eine veränderte Lage für den Kombinierten Verkehr ergeben hat. Diese Ausgangsbasis hat die HUPAC veranlaßt, über eine weitere Anpassung des Kombinierten Verkehrs einschließlich seiner Strukturen nachzudenken und alternative Abwicklungsverfahren zu entwickeln, die schließlich in Form von Shuttlezügen gefunden und realisiert wurden.

Im europäischen Kombinierten Verkehr wird der Begriff «Shuttle» immer häufiger zweckentfremdet. Folgende wichtige Kriterien müssen jedoch erfüllt sein, damit ein KV-Zug der HUPAC mit dem Produktnamen Shuttle bezeichnet werden darf:

- feste Wagenkomposition mit zwingend gleichbleibender Anzahl Wagen, welche von der Bauart und den Lademöglichkeiten her mit den Ladeeinheitstypen kompatibel sein müssen, die auf der jeweiligen Shuttlerelation von den Kunden eingesetzt werden. Die Wagen in der Komposition werden nur aus technischen Gründen ausgewechselt.
- der Zug verkehrt fahrplanmässig mindestens 5mal pro Woche in beide Richtungen
- der Zug pendelt immer nur zwischen den gleichen zwei Terminals hin und her
- der Zug wird nicht rangiert, weder am Abgangsort, unterwegs oder am Ankunftsort
- die HUPAC kauft von den Bahnen eine Zugsleistung ein und übernimmt damit das volle Auslastungsrisiko
- für den gesamten Zug wird nur ein Bahnfrachtbrief erstellt (statt einem Bahnfrachtbrief pro Ladeinheit oder Bahnwagen)
- die Bezzettelung der einzelnen Bahnwagen entfällt

Das besondere an dieser Lösung ist, daß Verkehre dort angeboten wer-

den, wo die entsprechende Nachfrage besteht, nämlich zwischen bedeutenden Wirtschaftszentren. Die HUPAC mit ihrem Sitz in der Schweiz kennt natürlich die Situation im Alpenraum besonders gut, weshalb sich ihr Angebot auf den alpenquerenden Verkehr über lange Distanzen konzentriert.

Mit der Einführung der Shuttlezüge im Jahre 1989 hat die HUPAC ein System entwickelt, das einerseits betriebliche, aber andererseits die aufgetretenen kommerziellen Probleme im Kombinierten Verkehr Schiene/Straße völlig neu sah und damit zu neuen Lösungsansätzen kam und einen neuen Trend im europäischen Kombinierten Verkehr initiierte. Seit Einführung der Shuttlezüge ist der prozentuale Anteil von Shuttlezügen am gesamten Aufkommen kontinuierlich gestiegen. Heute wird bereits über 80% des gesamten HUPAC-Verkehrs mit Shuttlezügen abgewickelt.

Aufgrund der langfristigen Preisstabilität, der hohen Zuverlässigkeit bei Einhaltung der Fahrpläne, der schonenden Transportweise (keine Rangierstöße) und der kapazitätsmäßigen Kalkulierbarkeit, profitieren nicht nur die HUPAC, sondern vor allem ihre Kunden vom fortschrittlichen System Shuttle. Die Bahnen sind dank dem Shuttle in der Lage, ihre Kosten drastisch zu reduzieren, und die verladende Wirtschaft kann erstmals "Just-in-Time"-Konzepte

mit der Bahn umsetzen. Die UIRR-Gesellschaften schätzen das Produkt wegen seiner einfachen technischen und betrieblichen Behandlung, sowie wegen der transparenten und langfristigen Planung des Transportvolumens. Auch die Allgemeinheit profitiert, sei es von geringerem Unfallrisiko mit Gefahrgut und deren Auswirkung auf Boden, Luft und Gewässer oder auch vom schonenden Umgang mit den Ressourcen Energie und Fläche.

Inzwischen ist die Produktidee der Shuttleverkehre auch von anderen Gesellschaften des Kombinierten Verkehr aufgegriffen worden. Jedoch ist die HUPAC die erste Gesellschaft in Europa, die dieses System konzeptionell durchdacht, entwickelt und umgesetzt hat. Unter Einschluß innovativer Technik, Steuerungs- und Kommunikationssysteme, hat sie nicht nur ein zukunftsweisendes, sondern auch ein international anwendbares und anerkanntes Konzept und damit auch erhebliche Transportkostensparnisse im Rahmen der gesamten Logistikkette realisiert. Mit Hilfe eines IBM Hostrechners werden alle täglich anfallenden Sendungs- und Zugdaten in den Terminals erfaßt und, wo keine «real time»-Bearbeitung auf dem Informatiksystem erfolgt, über Online-Verbindungen an das System der HUPAC überspielt. Diese Daten werden mit den UIRR-Partnern ausgetauscht und an die beteiligten Bahngesellschaften weitergegeben, damit auch dort eine lückenlose und fehlerfreie Datenübermittlung für deren eigene Betriebsleitsysteme sichergestellt ist. Durch die Erfassung und den unmittelbaren Austausch aller relevanten Transportdaten kann die HUPAC eine aktuelle und zuverlässige Sendungsüberwachung gewährleisten.

Das System Shuttle war auch das Thema der HUPAC-Bewerbung um den Europäischen Transportpreis 1996, welchen die Vertreter der HUPAC im März in Düsseldorf entgegennehmen konnten.

Es ist gelungen, eine Synthese zwischen modernen und traditionellen Techniken bzw. Betriebsabläufen im Kombinierten Verkehr zu schaffen und ein höheres quantitatives Niveau zu erreichen. Dies ist nicht nur im Sinne der offiziellen Verkehrspolitik der nationalen Regierungen, sondern auch eine Politik, die wir in Zukunft in ganz Europa finden werden.





SYSTEMVERBUND SEECONTAINER IM KOMBINIERTEN VERKEHR



JAN H. VAN EXEL

Direktor der Trailstar, Rotterdam.

Man kann ohne Zweifel davon ausgehen, daß Seecontainer für Trailstar den stärksten Zuwachs im intermodalen Schienenverkehr der kommenden Jahre darstellen werden, obwohl die Vorteile des kontinentalen Verkehrs auch ständig zunehmen. Schätzungen des Rotterdamer Hafens zufolge, werden im Jahr 2005 sechs Millionen Container umgeschlagen werden, das sind doppelt soviel wie 1995.

Für den Kombinierten Verkehr ergeben sich daraus viele Perspektiven. So viele Container wie möglich sollten von internationalen Shuttlezügen transportiert werden. Trailstars maritimer Anteil stieg 1995 von 3 auf 6%. Zur Verteidigung ihrer Position als wichtiges Verteilungszentrum in Europa, ist es für die Niederlande entscheidend, ihren Marktanteil zu behalten und weiter auszubauen. Wichtig in diesem Zusammenhang sind besonders die entfernter gelegenen Regionen Europas, die den Radius für den Containerverkehr per Lkw überschreiten, oder das Rheinbecken. Der holländische Transport- und Distributionssektor zählt 10.000 Unternehmen mit ca. 400.000 direkt Angestellten, macht damit acht Prozent des BNP's der Niederlande aus und ist von "offenen" Verbindungen in alle Richtungen stark abhängig.

Intermodale Aktivitäten

Der internationale "modal split" der Seecontainer in Rotterdam beläuft sich auf ungefähr: 60% Straße, 25% Binnenschifffahrt und 15% Schiene. Auch unter Beibehaltung der prozentualen Aufteilung auf die verschiedenen Transportarten, können die Auswirkungen des erwarteten Anstiegs im Transportvolumen leicht vorausge seher werden. In der für die Niederlande idealen Situation, wird der gesamte Zuwachs im Containertransport von der Binnenschifffahrt und der Schiene absorbiert. Dies verdeutlicht eindringlich die enorme und herausfordernde Aufgabe des intermodalen Eisenbahnsektors, das Europäische Shuttlenetz zu erweitern.

Staus

Vom Rotterdamer Containerterminal gehen jede Woche mindestens 150 internationale Shuttlezüge ab. Da die meisten Operateure ihre Shuttles zu Stoßzeiten absenden, verursachen sie

Stauprobeme im Schienenterminal, obwohl dieses Tag und Nacht geöffnet ist. Das größte Containerterminal in Rotterdam ECT (Europe Combined Terminals) hat eine Lösung gefunden, um die durch Unausgeglichenheit hervorgerufenen Staus bei den Containerzügen, die im Vergleich zum Straßenverkehr allerdings viel geringer sind, zu beseitigen. Das im Mai gestartete Projekt beinhaltet als besonderes Charakteristikum den täglichen Transport per Containerlastkahn nach Duisburg, wo dann über das DeCeTe Terminal Straßen- aber vor allem Schienenverbindungen zum ausgedehnten Schienennetz mit ca. 70 Verbindungen in alle Richtungen Europas zur Verfügung stehen.

Plan 2000-Short

Ein sogar noch größeres Projekt ist Plan 2000-Short, welches den Verkehr mit Seecontainern auf einen Standort konzentriert. Plan 2000-Short bietet einen Komplex, der alles in Einem vereinigt und damit Synergievorteile und Einsparungen durch erhöhte Produktion ermöglicht. Die zusammenarbeitenden Parteien sind die führenden Short Sea Containerlinien, ihre Stauer und die Rotterdamer Hafenbehörde. Der Kommissar für Transport Neil Kinnock setzte den ersten Spatenstich. In der Endphase wird das Projekt 60 Hektar umfassen, mit einer jährlichen Umschlagskapazität von 700.000 Container, nachdem es insgesamt 200 Mio.

holländische Gulden gekostet hat. Für die Schiffahrtsgesellschaften bietet sich nun die Möglichkeit, gegenseitig die Schiffe zu benutzen und ohne daß die Container innerhalb des Hafengebietes bewegt werden müssen. Mit seiner physischen Konzentration zielt Plan 2000-Short darauf ab, Rotterdam als den Knotenpunkt gewaltiger Containerströme zwischen dem Kontinent und den Britischen Inseln und von und nach Nord- und Südeuropa zu etablieren. Der "hub and spoke" Effekt gemeinsam mit den Beförderungsverbindungen sollten es der Küstenschifffahrt ermöglichen, so nach und nach mehr Fracht anzuziehen und damit den Schneeballeffekt hervorzurufen, der höhere Frequenzen und Geschwindigkeiten erlaubt. Man konzentriert sich auf Straßenfracht, die für eine Umstellung auf Containerverkehr geeignet ist, vorzugsweise die beste "wet" Anhängeralternative: der 45' (13,72 m) Supergrößvolumen-Container. Durch die Einführung dieses für Paletten geeigneten Containers, nehmen die Operateure der Küstenschifffahrt den Wettbewerb mit den Straßentransporteurern auf. Die Küstenschifffahrt erfreut sich genauso wie die Schiene einer steigenden politischen Sympathie — wie das Projekt des Europäischen "round tables" beweist. Das Projekt Plan 2000-Short plaziert Rotterdam an der Schnittstelle Nord-Süd- und Ost-West-Handel und bietet selbstverständlich extra Potential für Containerzüge.

Die Auswirkungen der Betuwe Line

Als Ausgangspunkt und am weitesten westlich gelegenen Investition der Betuwe Line, wird an der Maasvlakte ein zweites Schienenterminal gebaut werden, da das vorhandene Terminal schon heute mit einem jährlichen Umschlag von 150.000 Eisenbahncontainern an der Kapazitätsgrenze arbeitet. Bei der derzeitigen Wachstumsrate wird sich dies in drei Jahren verdoppeln, was außerdem verdeutlicht wie sehr notwendig eine Zusammenarbeit

zwischen den intermodalen Schieneninteressen und zwischen den kontinentalen und maritimen Gruppen ist. Gemeinsam müssen wir das Phänomen beseitigen, daß innerhalb einer Stunde zwei Züge zum gleichen Bestimmungsort abfahren und beide nur zur Hälfte beladen sind. Dies steht im Interesse einer optimalen Nutzlast, aber noch wichtiger im Interesse einer effizienteren Ausnutzung der Schieneninfrastruktur Europas.





SYSTEMVERBUND DER WIEDERAUFBAU ZERSTÖRTER SYSTEME



ROK SVETEK

Direktor der Adria Kombi, Ljubljana.

Der Frieden auf dem Balkan stellt für die Frachtunternehmer neue Herausforderungen dar. Der Wiederaufbau in den vom Krieg zerstörten Gebieten in Bosnien-Herzegowina und Kroatien, begann mit Unterstützung der internationalen Gemeinschaft, allen voran die Europäische Union. Die Schienen- und Straßeninfrastruktur in Bosnien-Herzegowina ist stark in Mitleidenschaft gezogen. Zwischen der Bundesrepublik Jugoslawien und Kroatien gibt es immer noch politische Konflikte, die einen normalen Transportstrom zwischen diesen Ländern unmöglich machen. Dies gilt auch für den Transitverkehr in Richtung Bulgarien, Griechenland und Türkei.

In möglichst kurzer Zeit müssten die Schienen- und Straßeninfrastruktur erneuert und die politischen Hindernisse behoben werden, damit die Verkehre wieder ungestört laufen können. Zur erfolgreichen Entwicklung des Kombinierten Verkehrs (KV) in diesen Gebieten, ist ebenfalls die Errichtung geeigneter Terminals notwendig.

Die slowenische KV-Gesellschaft Adria Kombi, Nachfolger der ex-jugoslawischen Gesellschaft YUKOMBI, hat die Kontakte zu den auf dem Balkan neu entstandenen Ländern beibehalten. Adria Kombi fährt im Moment kombinierte Verkehre in Slowenien und Kroatien. Sie deckt aber auch das Gebiet Bosnien-Herzegowina ab, indem sie von den kroatischen Terminals in Slavonski Brod und Split aus, per Lkw Wechsellaufbauten und Container bis nach Tuzla, Sarajewo und Mostar zustellt. Für eine Wiederaufnahme des Eisenbahnverkehrs auf der Strecke Ljubljana-Zagreb-Belgrad-Niš-Skopje-Thessaloniki/Niš-Sofia-Istanbul besteht großes Interesse. Sobald sich die politischen Rahmenbedingungen verbessert haben, wird der Schienenverkehr in Betrieb genommen. Die Infrastruktur ist für einen sofortigen Start wieder instandgesetzt worden. Die Terminals in Belgrad und Skopje sind für alle Arten des KV ausgestattet, und bei Adria Kombi bereitet man sich jetzt schon auf die Eröffnung dieser wichtigen Bahnverbindung vor. Das Terminal in Ljubljana wird mehr und mehr zur

Drehscheibe der Verbindungen zwischen der Bundesrepublik Jugoslawien, Mazedonien (FYROM), Kroatien, Bosnien-Herzegowina und Slowenien und der Europäischen Union.

Schienen- und Kombiniertes Verkehr sind nach den neuentstandenen Grenzen gegenüber dem reinen Straßenverkehr im Vorteil, da aufgrund der heutigen 8-10 stündigen Lkw-Wartezeiten an den Grenzübergängen, diese Transportarten schneller und damit konkurrenzfähiger sind.

Die slowenischen und kroatischen Eisenbahngesellschaften verfügen über günstige Fahrpläne von Ljubljana nach Villach, zu den Häfen Koper und Rijeka und zu anderen Terminals in Slowenien und Kroatien. Die Bahnadministrationen in Jugoslawien und Mazedonien verbessern und koordinieren ebenfalls ihre Fahrpläne. In Kroatien laufen Vorbereitungen zu der bis Ende 1996 vorgesehenen Gründung einer nationalen Gesellschaft für den KV. Es gibt ähnliche Überlegungen in der Bundesrepublik Jugoslawien. Adria Kombi unterstützt diese kräftig bei den Bemühungen mit dem Ziel, neue und leistungsfähige Partner zu gewinnen, die in der Lage sind, den KV in den einzelnen Ländern erfolgreich zu entwickeln.

Die Vorbereitungen zur Aufnahme Sloweniens in die EU sind in vollem Gange. Nach Stellung der Beitrittsantrages, befindet sich jetzt auch der Verkehrssektor in einem tiefgreifenden Umbau. Das Hauptproblem sind die zu wenig vorhandenen Investitionsmittel, die nicht für alle Projekte ausreichen, sich aber im Moment vor allem auf den Schienen- und Straßenbereich konzentrieren. Aus technologischer und kommerzieller Sicht, ist dies für den KV von großem Vorteil. Besonders hervorzuheben ist die Tatsache, daß auf allen Hauptstrecken das notwendige Lichtraumprofil vorhanden ist.

Zur Förderung des KV wurden bereits einige wichtige ordnungspolitische Vorschriften von der slowenischen Regierung denen der EU angepaßt, allen voran die Zulassung eines höheren Gesamtgewichts und die Aufhebung des Fahrverbotes an Sonn- und Feiertagen im Straßenvor- und Nachlauf. Darüber hinaus erhält die slowenische Eisenbahn Subventionen für durchgeführte Transportdienstleistungen im KV.

Auf der anderen Seite ist eine starke Verkehrszunahme im Lkw-Verkehr zu verzeichnen und erschwerend kommt hinzu, daß ein Großteil der osteuropäischen Lkw den westlichen Umweltstandards nicht entspricht. Um dieser Umweltbelastung aus dem Weg zu gehen und das Verkehrswachstum möglichst umweltschonend zu bewältigen, organisiert Adria Kombi zusammen mit Hungarokombi die RoLa Szegeed-Ljubljana, die bis Jahresende bis Sežana verlängert wird. Kroatien leidet ebenfalls unter ökologischen Belastungen, weshalb Adria Kombi gemeinsam mit Ökombi und der Kroatischen Eisenbahn die Möglichkeit einer RoLa-Einführung von Slavonski Brod nach Wels und Sežana erforscht.

Bei allem Ehrgeiz wissen die Operateure: Sie allein können die Mammutaufgabe der Organisierung der Verkehre in den vom Krieg beschädigten Gebiete nicht lösen. Sie benötigen die partnerschaftliche Unterstützung der verschiedenen Bahnen, die aktive Unterstützung der Verkehrspolitik, der internationalen Finanzinstitute und der EU. Finanzielle Mittel werden schon im Rahmen der Programme Phare und PACT der EU-Kommission zur Verfügung gestellt. Diesem Beispiel sollte von anderen gefolgt werden.





BERICHTE DER GESELLSCHAFTEN



ADRIA KOMBI, Ljubljana, lenkt den Großteil ihrer Aktivitäten in die Entwicklung des unbegleiteten Verkehrs, seit Friedensschluß auf dem Balkan besonders in Richtung Kroatien, Bosnien und Serbien. Die Containerverkehre aus dem Seehafen Koper nach Österreich, der Tschechischen und der Slowakischen Republik und Ungarn entwickeln sich auch erfreulich. Falls es das Verkehrsaufkommen ermöglicht, kommt es zur Einrichtung von Ganzzügen. Die RoLa Ljubljana-Szeged verzeichnet ebenfalls erhebliche Steigerungsraten, die nach der Eröffnung eines neuen RoLa-Terminals in Sežana an der Italienischen Grenze noch weiter steigen werden.



– darunter vor allem Polen, Rußland und Weißrußland – sollen stärker genutzt werden. Dazu gehören der Pilotversuch einer Direktverbindung zwischen Padua und Moskau und eine Ganzzugverbindung mit vier Zugpaaren pro Woche auf der Strecke Verona-Rostock-Skandinavien. In die Angebotspalette hinzugekommen sind Frigo-Wechselbehälter, Spezialwaggons für den Eurotunnel-Verkehr, neue Umschlaggeräte und Online-Dienste.

BOHEMIAKOMBI

BOHEMIAKOMBI, Prag, ist seit Anfang 1996 Mitglied der UIRR. Das Jahr 1995 diente der Festigung des im Herbst begonnenen Angebotes der RoLa zwischen Lovosice und Dresden. Dieser Autobahn-Ersatzverkehr soll nach derzeitiger Planung wenigstens bis zur Fertigstellung der Autobahn Prag-Dresden beibehalten werden und stellt für die Gesellschaft einen enormen Wachstumsträger dar. Auf dieser Achse fahren heute bis zu 12 Zugpaare und auf der Achse Budweis-Villach 2 RoLa-Zugpaare täglich. Erhebliche Zuwachsraten verzeichnet Bohemiakombi auch auf den unbegleiteten Relationen für Containerverkehre zwischen den norddeutschen Seehäfen und Tschechien.



CEMAT, Mailand, legte 1995 noch einmal kräftig zu. Zu den Neuigkeiten des vergangenen Jahres zählten die Aufnahme eines über Satellit kontrollierten Tiefkühlendienstes, sowie die Öffnung des multimodalen Korridors nach Griechenland für Gefahrgüter. Die Expansionsmöglichkeiten in Osteuropa

COMBIBERIA

COMBIBERIA, Madrid. Die Eröffnung des Kanaltunnels führte zu Transportverlagerungen nach Südfrankreich. Das erklärte Ziel der Combiberia ist es, neue Kundenpotentiale zu gewinnen, um die Iberische Halbinsel für den Kombinierten Verkehr umfassend zu erschließen. Eine bemerkenswerte Steigerung im Verkehr mit Portugal und der Anschluß an die Strecke Spanien-Deutschland via Barcelona verstärken den "iberischen" Charakter der Gesellschaft. Der Anteil spanischer Kunden, die dem Kombinierten Verkehr gegenüber eher zurückhaltend waren, ist erfreulicherweise gestiegen.



CTL, London, hat sich seit Juni 1994 in enger Zusammenarbeit mit Novatrans und Cemat als britischer KV-Marktführer zum Kontinent etabliert. 44 UIRR-Züge fahren seit Mitte 1996 wöchentlich durch den Kanaltunnel von Großbritannien nach Italien, Spanien und Frankreich. Die Tunnelaktivitäten konzentrieren sich auf derzeit 5 Terminals in Großbritannien (London, Birmingham, Manchester, Liverpool und Glasgow). Weitere sind für die

nahe Zukunft geplant. Um Züge zu lokalisieren und Kunden schnell und effizient zu informieren, wurde neueste Computertechnologie installiert. Zusätzlich zum Tunnelverkehr bietet CTL Dienstleistungen von den Seehäfen Zeebrügge und Le Havre an.



HUNGAROKOMBI, Budapest, verdoppelte die Anzahl Sendungen im Vergleich zum Vorjahr. Im Transit durch Ungarn kommt der RoLa eine Schlüsselfunktion zu. Die RoLa Sopron-Wels steigerte sich auf heute fünf Zugpaare täglich. Neu hinzugekommen sind die Verbindungen Budapest-Wels und Szeged (Südostungarn) und Ljubljana. Die letztere ermöglicht den rumänischen Kunden täglich genehmigungsfrei Italien zu erreichen. Mit Hilfe eines UIRR-PACT-Projektes konnte die EDV aufgebaut werden und man ist jetzt dabei, die Telekommunikation mit den Nachbargesellschaften zu realisieren.



HUPAC, Chiasso, erhielt im Juni 1995 als einer der ersten europäischen Operateure das begehrte Qualitätszertifikat ISO 9002. Ermöglicht haben diese Zertifizierung unter anderem das bereits bestehende interne Quality Management System sowie das Shuttlezug-System. Die Gesellschaft konnte auch 1995 im Unbegleiteten Kombinierten Verkehr eine Zuwachsrate von 10% erzielen. Durch die konsequente Durchführung des Shuttlekonzeptes und den weiteren Ausbau des Netzes im Rahmen der Gateway-Konzeption, werden heute 80% des gesamten Verkehrsvolumens mit Shuttles abgewickelt.



KOMBIVERKEHR, Frankfurt, erzielte im Geschäftsjahr 1995 auf Basis des hohen



BERICHTE DER GESELLSCHAFTEN

Vorjahresniveaus ein Wachstum von 3%. Dank der konsequenten Ausweitung des Direktzugangebots wuchs das Verkehrsaufkommen auf zahlreichen internationalen Strecken z.B. eine Verdoppelung Richtung Spanien. Die Containerverkehre aus den norddeutschen Seehäfen nach Tschechien und Ungarn nahmen im zweistelligen Prozentbereich zu. Erfreulich entwickelten sich die Überseeverkehre nach Österreich, trotz einer Verschlechterung der politischen Rahmenbedingungen nach EU-Beitritt und im Alpen transit konnte Kombiverkehr einen Zuwachs von 8% verbuchen.

novatrans

NOVATRANS, Paris, hätte 1995 ein außerordentliches Resultat gehabt, wenn es nicht den vierwöchigen Streik der SNCF gegeben hätte. Vor dem Streik betrug der Zuwachs 15% im internationalen und 10% im nationalen Verkehr. Seine Terminals in Lille und in Le Havre hat Novatrans mit zusätzlichen Umschlaggeräten ausgerüstet. Über das Minitelsystem (BTX), bietet die Gesellschaft seinen Kunden aktuelle Statusmeldungen über das Verbleiben bestimmter Züge auf den französischen Strecken. Im Falle von Verspätungen, können unproduktive Wartezeiten vermieden werden. Mit der Eröffnung neuer Strecken, dem Ausbau wichtiger Terminals und zusätzlicher Fahrplanerweiterungen, erwartet Novatrans einen erheblichen Zuwachs ihrer Verkehre.



ÖKOMBI, Wien, konnte im schwierigen ersten EU-Jahr einen Zuwachs von 5,5% verzeichnen. Vor allem bei den RoLa's wirkten sich die EU-bedingte Umsatzbesteuerung des grenzüberschreitenden Kombinierten Verkehrs und die Verringerung der Straßentransitgebühren kritisch aus. Obwohl die Konsequenzen der Liberalisierung einen strategischen Wendepunkt für die österreichische Verkehrswirtschaft bedeuten, strebt Ökombi durch das Greifen der ÖKO-Punktregelung,

die Planung neuer Verkehrsverbindungen von/nach Osteuropa und eine marktgerechte Ganzzugpolitik für 1996 wieder zweistellige Zuwachsraten an.



POLKOMBI, Warschau, erhofft sich für 1996 eine gute Entwicklung und rechnet in den wichtigsten Relationen nach Deutschland und Italien mit einem Verkehrszuwachs von 80%. Unter Voraussetzung einer Verbesserung der politischen Rahmenbedingungen zur Förderung des Kombinierten Verkehrs, möchte Polkombi Verkehre zwischen den Niederlanden, Deutschland und Italien und im Transit durch Polen nach Rußland einrichten. Im operationellen Bereich ist Polkombi dabei, ihr internes EDV-Netz auszubauen.

SKANKOMBI

SKANKOMBI, Padborg, konnte im ersten Halbjahr 1995 einen Aufschwung verzeichnen, der sich aber im 2. Halbjahr abschwächte. In Kooperation mit seinen UIRR-Partnern arbeitet Skankombi an einem innovativen Verkehrskonzept für den Kombinierten Verkehr Straße/Schiene in Skandinavien. Das Preis/Leistungsverhältnis wird nach Inbetriebnahme der festen Querung über den Großen Belt Mitte 1997 und der Öresundbrücke im Jahre 2000 entscheidender Parameter für die



Wahl der Transportkorridore von seiten der Kunden zwischen Skandinavien und dem Kontinent sein.



TRAILSTAR, Rotterdam, erfreute sich einer 30%igen Zunahme an Wechselbehältern, während die maritimen Container für den größten Zuwachs sorgten und sogar das gesamte Wachstum des Transportvolumens des Austria Shuttles ausmachten. Trailstar hat erhebliche Verbesserungen und Erweiterungen in seiner Produktpalette eingeführt u.a. den Holland Verona Shuttle. Der erfolgreichste Shuttlezug nach Novara konnte die Anzahl der Abfahrten von 6 auf 12 pro Woche steigern. Die Verkehre nach Osteuropa und Skandinavien werden weiter zunehmen. Im September 1996 wurde ein für Trailstars weitere Entwicklung interessantes Terminal in Born/Limburg mit einer anfänglichen Umschlagskapazität von 20.000 TEU eingeweiht.



T.R.W., Brüssel, hat das Jahr 1995 mit einem Gesamtvolumen abgeschlossen, das etwas niedriger verglichen mit dem des Vorjahres liegt. Die Ursachen liegen beim Streik der SNCF im letzten Quartal und beim Verlust eines wichtigen Transportes zugunsten des Kanaltunnels. Die anderen T.R.W.-Verkehre sind mit 5,3% gestiegen. Das 1995 eröffnete Terminal in Genk, hat den Erwartungen entsprochen und konnte neben belgischen auch holländische und deutsche Kunden anziehen. Das Konzept der Shuttlezüge wurde vollständig eingeführt, mit Brüssel und Turin als Gateways für den Italienverkehr. Im Serviceangebot für Verbindungen nach Spanien, Deutschland und Österreich sind Verbesserungen verwirklicht worden.



AKTUELLES

VIERTELJAHRHUNDERT UIRR

Am 23. Oktober 1995 ist die UIRR 25 Jahre alt geworden. Sie wurde 1970 in München anlässlich der dort stattfindenden Verkehrsausstellung von 5 Huckepackgesellschaften der damaligen EWG (Ferpac-Italien, Kombiverkehr-Deutschland, Novatrans-Frankreich, T.R.W.-Belgien, Trailstar-Niederlande) sowie 3 Gesellschaften aus EFTA-Ländern (Hucketrans-Österreich, Hupac-Schweiz, ASG-Schweden) gegründet. 3 Gründungsgesellschaften wurden inzwischen durch andere ersetzt: Ferpac durch CEMAT, Hucketrans durch Ökombi und ASG durch Skan-Kombi, und weitere 9 sind bis heute dazugekommen.

30 JAHRE T.R.W.

Am 23. Februar 1965 wurde das belgische UIRR-Mitglied auf Initiative der Straßentransporture und der nationalen Straßentransportverbände in Brüssel gegründet. Trotz der relativ geringen Größe der Gesellschaft, ist es gelungen, das Transportvolumen ständig zu steigern.

EUROPÄISCHER TRANSPORTPREIS 1996

Die HUPAC konnte im März im Rahmen der Eurocargo den Europäischen Transportpreis 1996 in Düsseldorf entgegennehmen. Mit ihrem zukunftsweisenden und auch international anwendbaren Konzept des Shuttlezuges hat die HUPAC bewiesen, daß in der Transportkette rationalisiert und kostengünstig gearbeitet werden kann. Alle beteiligten



Partner wie die Bahnen und die UIRR-Partnergesellschaften Kombiverkehr und CEMAT haben dazu beigetragen, aus dem Produkt Shuttle ein den Anforderungen eines modernen Transportmarktes entsprechendes System entstehen zu lassen.

HERBSTVERSAMMLUNG IN MADRID

Auf Einladung der Combiberia findet die Herbstversammlung und der daran anschließende Kongreß im September 1996 in Madrid statt. Der UIRR-Kongreß steht unter dem Thema: "Iberische Halbinsel und Kombierter Verkehr - Auf zu voller Fahrt?" Die UIRR sieht in der Iberischen Halbinsel einen der Zukunftsmärkte und stellt mit dem Kongreß ihre Strategie zur Entwicklung des internationalen Kombierten Verkehrs zur Diskussion.

PERSONALIA

Grzegorz Kaczanowski ist seit Dezember 1995 neuer Präsident der Polkombi. In seiner Funktion als Generaldirektor der "Polish Forwarding-Spedpol", eines der Gründungsmitglieder von Polkombi, war er von Anfang an Mitglied des Vorstandes.

RAHMENBEDINGUNGEN DES KOMBINIERTEN VERKEHRS

Gemeinsam mit der Studiengesellschaft für den Kombierten Verkehr (SGKV), Frankfurt hat die UIRR innerhalb des PACT-Programmes der EU-Kommission (Pilot Actions for Combined Transport) eine Studie zu den Rahmenbedingungen des KV in Europa durchgeführt. Mit Hilfe dieser Gegenüberstellung wird Datenmaterial zur Verfügung gestellt, das Anregungen gibt, ein KV-freundliches Umfeld zu schaffen.

"IM BLICKPUNKT KOMBINIERTER VERKEHR"

Durch bessere Information der Öffentlichkeit möchte die UIRR mehr Interesse am Kombierten Verkehr wecken. Diese Informationsbroschüre ist ebenfalls im Rahmen des PACT-Programmes zunächst in Englisch, Französisch und Deutsch erschienen. Seit kurzem ist diese nun auch auf Schwedisch, Ungarisch, Tschechisch, Polnisch und Slowenisch erhältlich und kann kostenlos über die Gesellschaften oder die UIRR in Brüssel bezogen werden.

UIC-STUDIE: EXTERNE EFFEKTE DES VERKEHRS

Die Studie, die von IWW, Karlsruhe und INFRAS, Zürich im Auftrag der UIC erstellt wurde, beschreibt explizit die Kriterien für die Internalisierung der externen Kosten wie Luftverschmutzung, Lärm, Verkehrsunfälle und Verkehrsstaus und empfiehlt eine Kombination verschiedener politischer Instrumente. Sie stellt ein wichtiges Grundlagenwerk in der Diskussion um die verursachungsgerechte Anlastung externer Kosten dar auf das sich auch das Grünbuch der EU-Kommission stützt und faßt den aktuellen Stand der Wissenschaft zusammen. Diese Studie kann bei der UIC für FRF 300,- auf Deutsch, Englisch und Französisch bezogen werden.

WEITERE AKTIVITÄTEN

Das UIRR Büro in Brüssel kümmert sich in enger Zusammenarbeit mit seinen Mitgliedern verstärkt um den Anschluß neuer KV-Gesellschaften sowohl innerhalb, als auch außerhalb der EU. Potentielle Kandidaten werden über die allgemeinen Geschäftsbedingungen, die Vorteile einer UIRR-Mitgliedschaft etc. informiert und man erwartet daher weitere Beitritte.

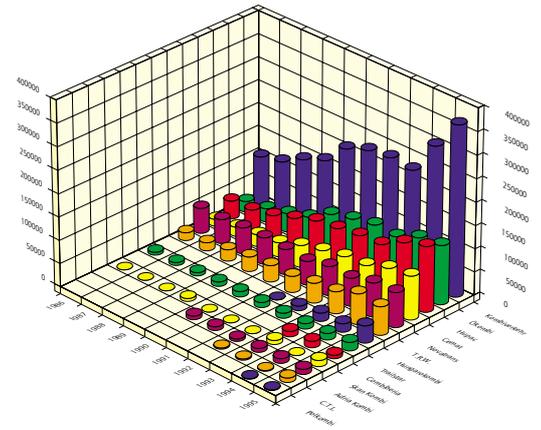


TRENDS

INTERNATIONALER VERKEHR

Der Zuwachs der UIRR 1995 ist dem internationalen Verkehr zu verdanken, der um 14% auf 970.000 Sendungen zulegte. Der Streik bei den Französischen Eisenbahnen SNCF im November und Dezember bremste das Wachstum der betroffenen Mitgliedsgesellschaften, das sonst als sensationell hätte bezeichnet werden können. Besonders erfreulich sind die Resultate der Gesellschaften im Verkehr von/nach Osteuropa, deren Anstrengungen der letzten Jahre jetzt sichtbar werden. Das erste volle Jahr im Betrieb des Eurotunnels hat sich im Frachtverkehr ebenfalls positiv auf das Ergebnis ausgewirkt.

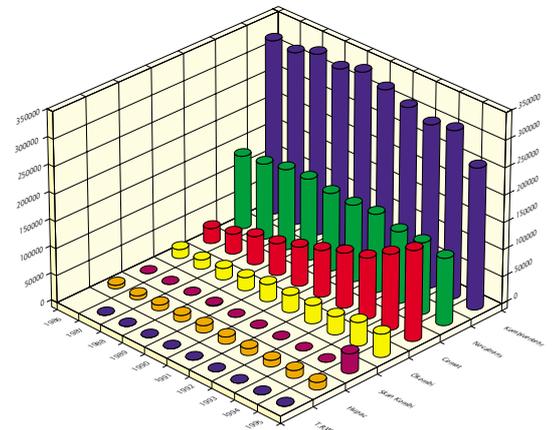
| Gesellschaft * | Sendungen 1995 ** | +/- in % |
|----------------|----------------------|--------------|
| Kombiverkehr | 368.808 | 22 % |
| Hupac | 141.977 | 11 % |
| Ökombi | 128.116 | 5 % |
| Cemat | 94.671 | 7 % |
| Novatrans | 75.584 | 3 % |
| T.R.W. | 61.733 | -7 % |
| Hungarokombi | 37.205 | 102 % |
| Trailstar | 18.298 | 31 % |
| Skan Kombi | 13.142 | 8 % |
| Adria Kombi | 11.126 | 10 % |
| C.T.L.*** | 9.539 | 487 % |
| Combiberia | 7.371 | -47 % |
| Polkombi | 1.340 | -3 % |
| Total | 968.910 | +14 % |



NATIONALER VERKEHR

Die Steigerung des Vorjahres, konnte 1995 leider nicht fortgesetzt werden. Auch hier hinterließ der Streik in Frankreich seine Spuren. In Deutschland führte eine nicht marktgerechte Preiserhöhung zu einer deutlichen Rückverlagerung von Verkehren auf die Straße, während der Kombinierte Verkehr in Italien durch attraktive Angebote wie in den Vorjahren erheblich zulegen konnte. Aufgrund der langen inner-italienischen Entfernungen, steht Italien nun in Europa an erster Stelle bei der Verkehrsleistung in tkm.

| Gesellschaft * | Sendungen 1995 ** | +/- in % |
|----------------|----------------------|---------------|
| Kombiverkehr | 261.000 | -15,7 % |
| Cemat | 167.000 | 19,3 % |
| Novatrans | 124.329 | -6,4 % |
| Ökombi | 43.073 | -1,6 % |
| Skan Kombi | 36.418 | 0,1 % |
| Hupac | 13.954 | -3,6 % |
| T.R.W. | 680 | 118,5 % |
| Total | 646.454 | -4,6 % |



* 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).

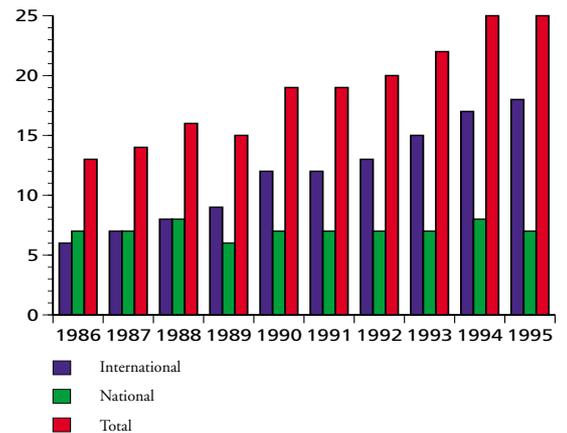
*** Ab 1994 erhebt diese Statistik nur den Verkehr via Eurotunnel.

GESAMTVERKEHR

Die Verwirklichung des europäischen Binnenmarktes spiegelt sich auch in der UIRR-Verkehrsentwicklung wieder, wo die internationalen Verkehre mit 60% dominieren. Die Durchschnittsentfernungen sind national aufgrund der italienischen Entwicklung auf rund 700 km gestiegen. International dagegen haben die aufkommensstarken Rollenden Landstraßen zu einer Angleichung der Durchschnittsentfernungen auf dasselbe Niveau geführt.

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

| Jahr | Int. | Nat. | Total |
|------|------|------|-------|
| 1986 | 6 | 7 | 13 |
| 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 |

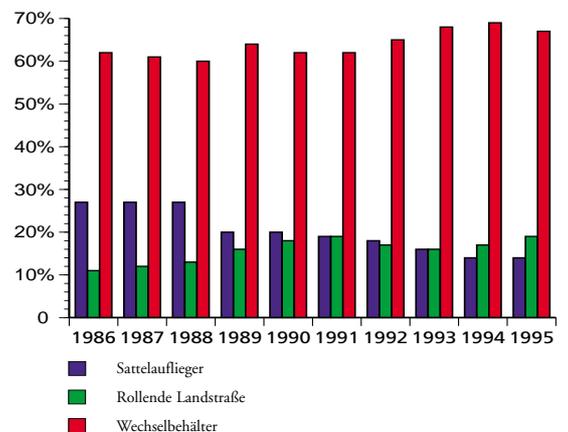


TECHNIKEN

Eine leichte Verschiebung brachte das vergangene Jahr bei der Verteilung des Aufkommens auf die einzelnen Techniken: Der Anteil der Wechselbehälter ging um 2 auf 67% aller Sendungen zurück; der Verkehr mit Sattelauflegern machte weiterhin 14% des Gesamtaufkommens aus, während die Rollende Landstraße auf 19% zulegte. 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. In Tonnenkilometern ist dieser Effekt weniger ausgeprägt.

ANTEIL DER KOMBITECHNIKEN AM GESAMTVERKEHR IN %

| Jahr | Sattelaufleger | Rollende Landstraße | Wechselbehälter |
|------|----------------|---------------------|-----------------|
| 1986 | 27% | 11% | 62% |
| 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% |





UIRR
Internationale Vereinigung
der Huckepackgesellschaften

UIRR
Avenue du Port, 100 / bte 3
B - 1000 Bruxelles

Tel: (+ 32) 2 / 425.47.93
Fax: (+ 32) 2 / 425.38.27



SLOWENIEN

ADRIA KOMBI
Tivoljska 50
SLO - 61000 Ljubljana

Tel: (+ 386) 61 / 131.01.57
Fax: (+ 386) 61 / 131.01.54
Tlx: 31418



TSCHECHISCHE REPUBLIK

BOHEMIAKOMBI
Opletalova 6
CZ - 113 76 Praha 1

Tel: (+ 42) 2 / 24.24.15.75 - 79
Fax: (+ 42) 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 / 66.89.52.49
Fax: (+ 39) 2 / 66.80.07.55
Tlx: 33.00.40



GROSSBRITANNIEN

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

Tel: (+ 44) 171 / 355.46.56
Fax: (+ 44) 171 / 629.57.14
Tlx: 88.38.36



UNGARN

HUNGAROKOMBI
Szilagyí Dezso tér 1
H - 1011 Budapest

Tel: (+36) 1 / 266.08.48
Fax: (+36) 1 / 266.08.49
Tlx: 22.42.49



SCHWEIZ

HUPAC
Viale R. Manzoni 6
CH - 6830 Chiasso

Tel: (+ 41) 91 / 695.29.00
Fax: (+ 41) 91 / 683.26.61
Tlx: 84.20.42



DEUTSCHLAND

KOMBIVERKEHR
Postfach 93 01 05
D - 60456 Frankfurt/Main

Tel: (+ 49) 69 / 79.50.50
Fax: (+ 49) 69 / 70.87.58
Tlx: 41.63.99



FRANKREICH

NOVATRANS
21, Rue du Rocher
F - 75365 Paris Cédex 08

Tel: (+ 33) 1 / 53.42.54.46
Fax: (+ 33) 1 / 43.87.24.98
Tlx: 28.56.25



ÖSTERREICH

ÖKOMBI
Taborstraße 95
A - 1200 Wien

Tel: (+ 43) 1 / 331.560
Fax: (+ 43) 1 / 331.56.300
Tlx: 133.295



POLEN

POLKOMBI
ul. Targowa 74
PL - 03-734 Warszawa

Tel: (+ 48) 22 / 619.13.69
Fax: (+ 48) 22 / 619.32.18
Tlx: 81.24.89



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
Tlx: 526.70



NIEDERLANDE

TRAILSTAR
Albert Plesmanweg, 151
NL - 3088 GC Rotterdam

Tel: (+ 31) 10 / 495.25.22
Fax: (+ 31) 10 / 428.05.98



BELGIEN

T.R.W.
Avenue du Port, 100 / bte 1
B - 1000 Bruxelles

Tel: (+ 32) 2 / 421.12.10
Fax: (+ 32) 2 / 425.59.59