

"Verkehrsökonomik und -politik"

Potenziale für die Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen Spediteuren und Eisenbahnen

TRANSA Spedition GmbH

Hans Löffert

Offenbach, Juni 2016

■ 1800 Ladungen/Tag
■ 70% Straße
■ 30% Schiene
■ Ca. 500 Mitarbeiter
■ 356 Mio. € Umsatz 2014



Zentrale Kundenführung
KAM/Länder/Regionalverkauf/
Kundenservice



Inhouse Services
Indiv. Kundenservice: Disposition
Straße/Schiene, Kapazitäten- und
Lagermanagement



Transporte
Multimodale Transportketten
mit Leistungsverpflichtung zu
Menge und Qualität



Terminals/Railports
Intermodal/KV/WLV



Logistik
Lagerfazilitäten/Dienstleistungen/
Umschlag



Equipmentpools
Trailer-Pool, TRANSA Verbund-
partner, Kapazitätsmanagement

4,2 Prozent weniger Güter im Bahnverkehr

Im Eisenbahngüterverkehr in Deutschland wurden im ersten Quartal 2015 insgesamt 88,1 Mio. t Güter befördert. Wie das Statistische Bundesamt weiter mitteilt, entsprach das einer Abnahme von 4,2 Prozent im Vergleich zum Vorjahresquartal. Das war der höchste Rückgang für das erste Quartal eines Jahres seit 2009 (- 21,2 Prozent).



Railport?



Zurück in die Zukunft





- Technische Harmonisierung
- Güterverkehrsinfrastruktur TEN-T-Korridor ohne nationale Hindernisse
- Fehlende elektronische Infrastruktur für Datenübertragung
- Staatlich induzierte Kostensteigerung im Schienengüterverkehr
- Mangel an Innovationen
- Mangelnde Lobbyarbeit in Europa für Schiene

FAZIT: Die heute schon vorhandenen Möglichkeiten im Schienengüterverkehr in Europa/Asien sind nicht ausgeschöpft.

„Ja, ist denn schon wieder Weihnachten?“

Franz Beckenbauer



- Im Ladungsmarkt Europa Straße ist das Rollenspiel des Spediteurs mit dem Transportunternehmer Lkw klar geregelt
- 98% der Ladungen sind vertraglich in den Händen des Spediteurs
- Nur in Ausnahmefällen (Spezial-, Schwer- und Nischentransporte) ist der Transportunternehmer direkt im Markt
- Das „Tagesgeschäft“ Straße existiert für die Schiene nicht (Spotmarkt)
- Die großen europäischen Bahnlogistikunternehmen treten im Wettbewerb zur klassischen Spedition an

Fazit: Dieses Marktverhalten verhindert den Erfolg im europäischen Einzelwagenverkehr!

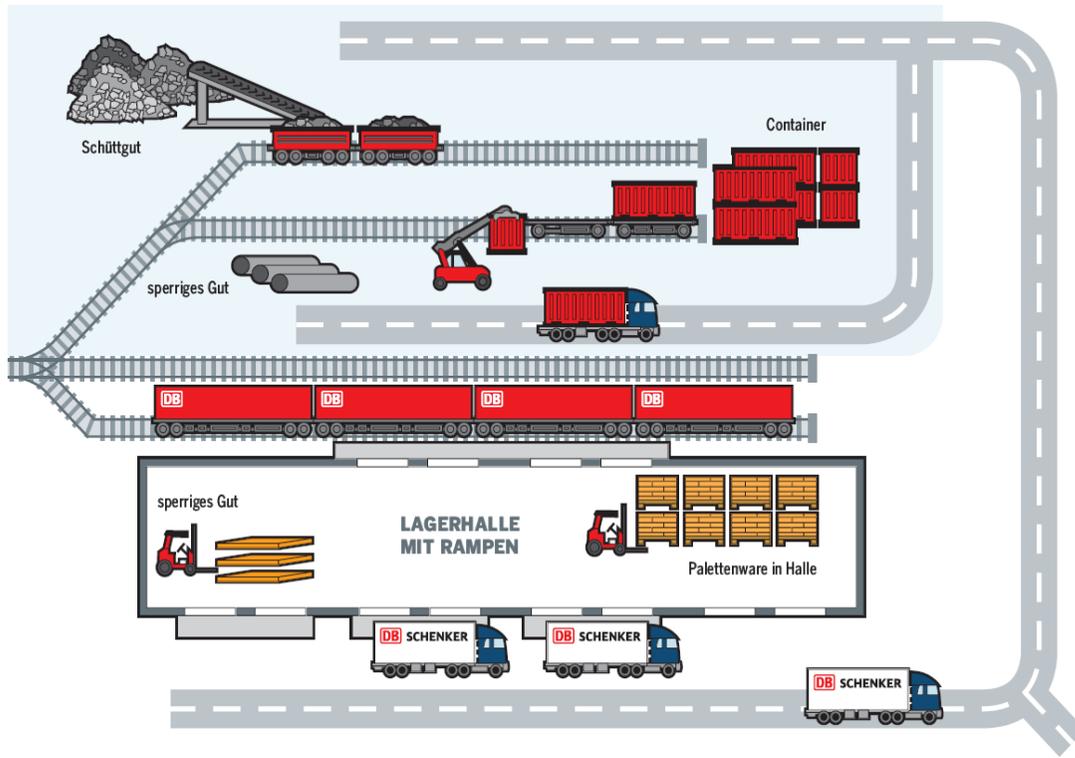
Vorteile der Schiene

- Schwere Lasten über große Entfernungen
- Spezial- und Gefahrguttransporte
- Kombiniertes, kontinentaler Verkehr durch Bündelung der Speditionsladungen durch Operator und Terminalinfrastruktur (öffentlich finanziert)
- Bündelung der maritimen Verkehre durch Häfen
- Längere Be- und Entladezeiträume im Gleisanschluss des Kunden

Entwicklung Schiene Europa

Struktur eines Railports

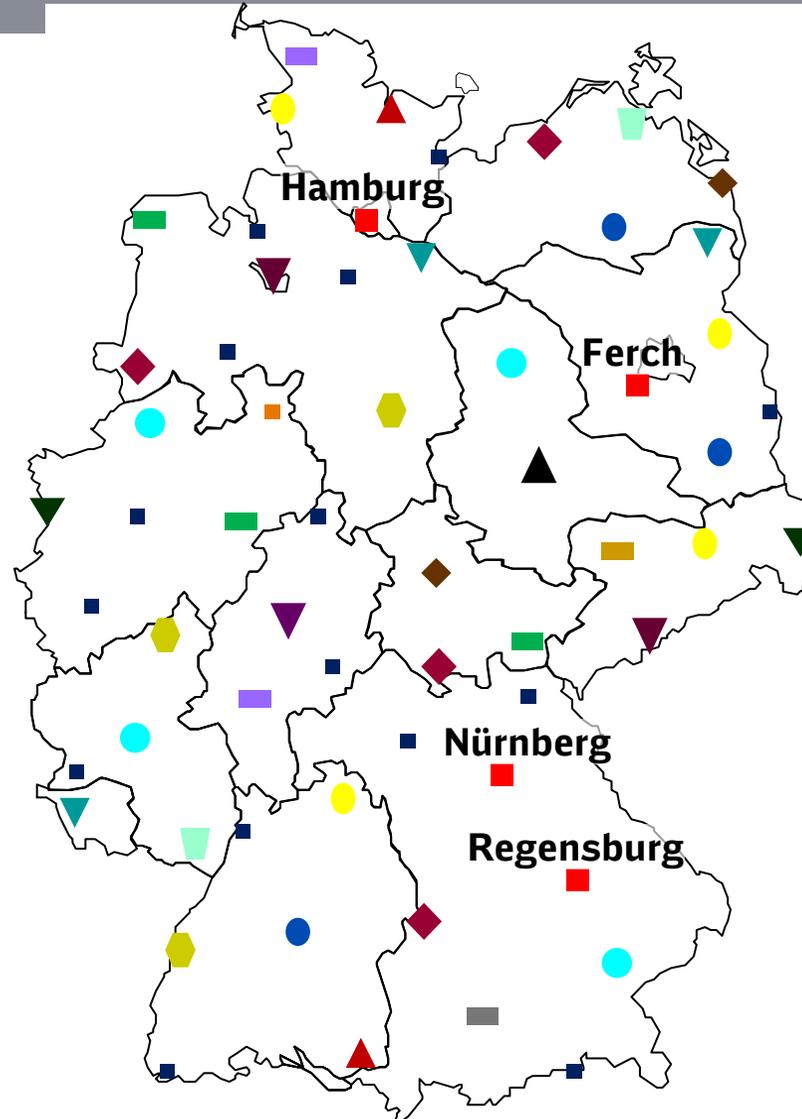
Systemlayout



Ausstattung

Railports bieten die Voraussetzungen für intelligente, schienenbasierte Logistiklösungen:

- Lagerhallen
- Überdachtes Ladegleis
- Aufstellmöglichkeiten für Güterwagen
- Überdachte LKW-Lademöglichkeit
- Freilagerflächen
- Spezialequipment
- gute Gleisanbindung



Jeder macht sein eigenes Ding. Die notwendige Bündelung von Ladungen für die Schiene ist nur in Ausnahmefällen möglich!

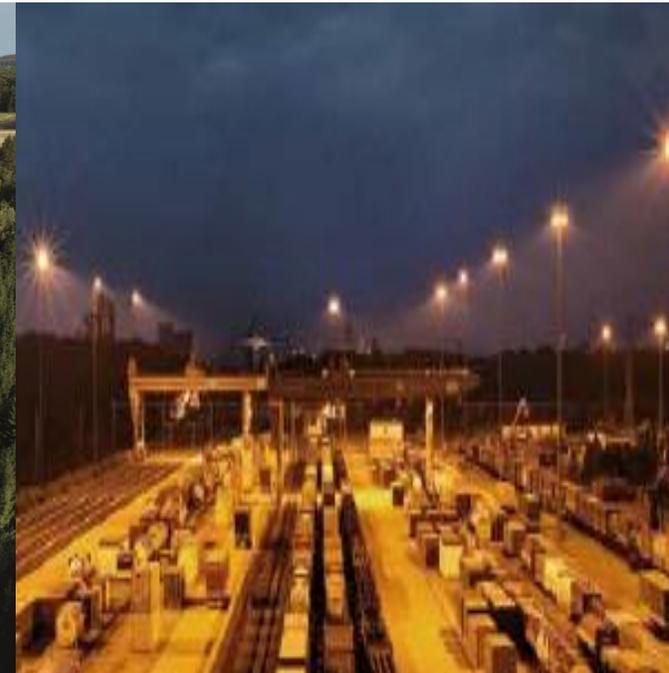
Der Einzelwagenverkehr in Europa stirbt aus, da keine flächendeckende Operaterfunktion für die Speditionen und den Speditionsmarkt existiert.

Hindernisse aus Sicht Spedition

- Auslastungsrisiken sehr hoch
- Qualitätsprobleme
- Nutzung der Infrastruktur über Transshipmentpoints (z.B. Railports) ist äußerst eingeschränkt
- Kein Zugang des Spediteurs im „Tagesgeschäft“ zur Schiene (Spotmengenverkehre)
- Spezialisierte „Companytrains“ als Nische

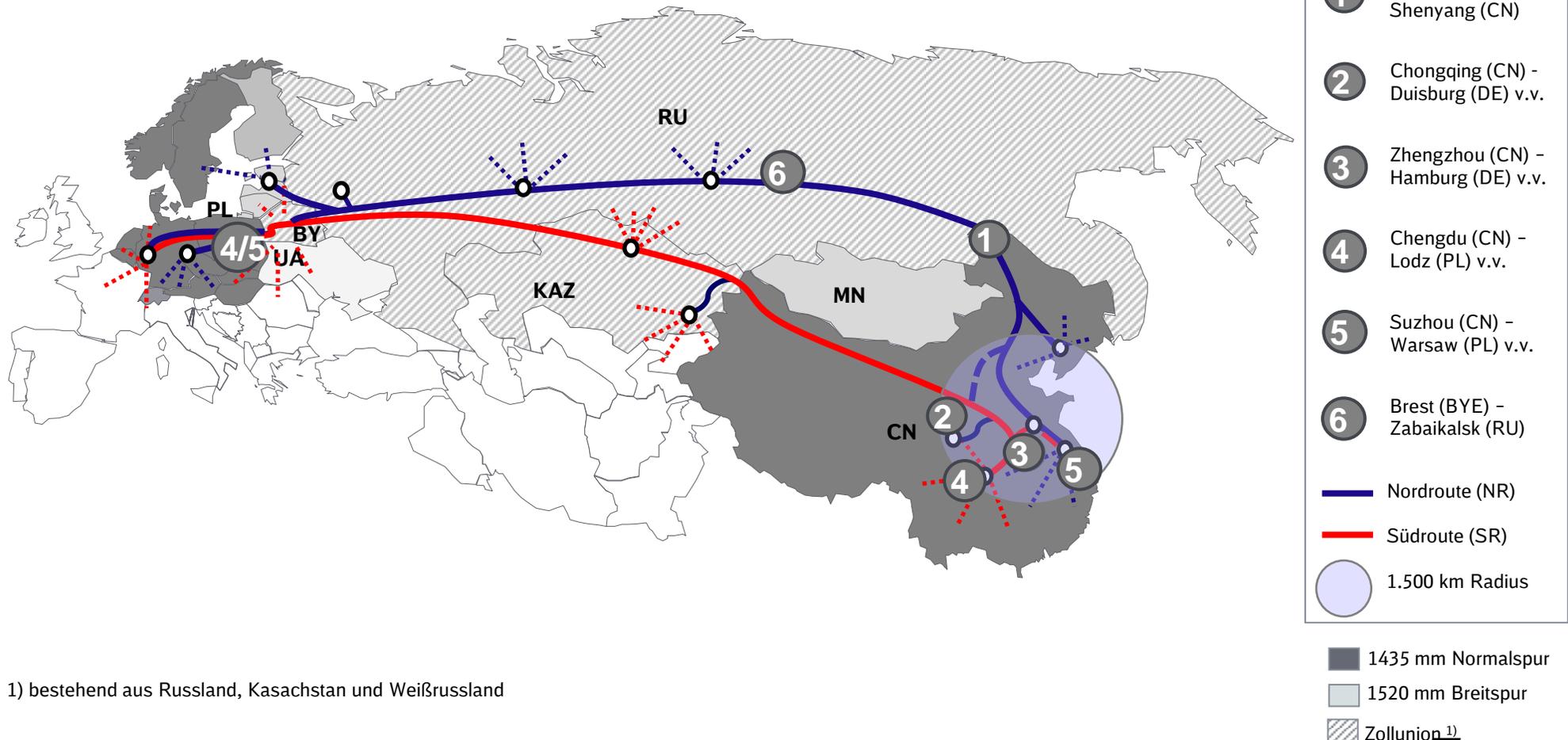
Einzelbeispiele Schiene Europa

- Ausbau der Bahnverkehre von und nach Asien
- Züge im Kombinierten Verkehr aus bzw. nach China
- Jeder Zug zwischen 41 und 50 x 40 `HC Container
- Laufzeit Terminal - Terminal ca. 16 Tage
- Laufzeit „door to door“ 22 - 24 Tage



Entwicklung Schiene Europa DB Schenker China Zugprodukte

Aktuell verfügbare intermodale Regelzugprodukte (09/2014)



1) bestehend aus Russland, Kasachstan und Weißrussland

Entwicklung Schiene Europa Sondertransporte

Sondertransporte im Wagenladungsverkehr



**Verladung von Landmaschinen
in die die GUS Staaten.**



**Transport der Kiruna-Lok
„Schwerste Lok der Welt“
mit Zubehör und Achsen
im Wagenladungsverkehr**



**Circus Roncalli auf Jubiläums-Tournee
120 historische Anhänger
werden auf über 60 Güterwagen
verladen.**

Anforderungen an heutige Schienenunternehmen im Einzelwagen- und Blockzugverkehr

- Produktivität erhöhen
 - Real existierende Kostenerhöhungen sind nicht im Markt umzusetzen

- Benchmark Lkw
 - Anteil Lastkilometer zu Leerkilometer
 - Auslastung
 - Einnahme pro Zeiteinheit

- Vergleich Kosten pro Lastkilometer
 - Lkw hat die Kosten pro Lastkilometer seit 2000 um 40% gesenkt!

- Definition „Speditionsmarkt“

- Öffentlich finanzierte „Railports“ analog Kombiverkehr

ZIEL: Vorteile Schiene durch Bündelung der Ladungen nutzen!

Zitat aus „railways“ (Kundenzeitschrift DB Schenker Rail)

„Was wird die Zukunft bringen?“

Letztlich entscheidet die Zufriedenheit der Spediteure, die gewillt sind, Straßentransporte auf die umweltfreundliche und sichere Schiene zu verlagern, über den Erfolg des Systems intermodaler Verkehr. Um weiterhin erfolgreich auf Europas Märkten zu agieren, muss die grundsätzlichsste Anforderung der Spediteure erfüllt werden: eine verlässliche Leistungsqualität zu einem attraktiven Preis. Diese erhoffen wir uns von DB Schenker Rail auch in Zukunft.“

Peter Dannewitz, Leiter Vertrieb, Kombiverkehr

