

Hohes Kostensenkungspotenzial

Ralf Jahncke, Transcare, zur Wirtschaftlichkeit von Einzelwagentransporten



FOTO: ARNDT

Der Einzelwagen- und Wagengruppenverkehr muss erhalten werden - davon ist auch Ralf Jahncke überzeugt, Gründer und Vorstandsvorsitzender des auf Logistik spezialisierten Beratungsunternehmens Transcare AG, Wiesbaden. Notwendig ist der Einzelwagenverkehr, weil es bestimmte Transporte gibt - zum Beispiel größere Behälter -, die am besten im Waggon transportiert werden. Allerdings ist das Aufkommen nicht so hoch, dass es für einen Ganzzug reicht.

Wovon Jahncke nicht überzeugt ist: dass Bahnen, die Einzelwagenverkehr anbieten, mit dem Argument der Kostenunterdeckung Kunden in Abhängigkeitsverhältnis-

se bringen wollen - frei nach dem Motto: „Gibt mir einen langfristigen Rahmenvertrag als exklusiver Rail Logistics Provider, dann übernehme ich auch die Einzelwagentransporte für dich.“

Transcare kennt die Prozesskosten von Bahnen in mindestens zehn Ländern. Mit dem hauseigenen Traincheck-Programm überprüft das Unternehmen die den Kunden berechneten Frachten. Dabei stellt sich heraus: Manchmal wird zu viel in Rechnung gestellt - der Preis für eine eigene Zugfahrt zum Beispiel. Tatsächlich nimmt die Bahn noch andere Wagen mit. Oder Waggonumläufe sind schlecht organisiert. Das treibt die Wagenkosten.

Jahnckes Rezept: Transparenz schaffen, und zwar auf beiden Seiten. Mit Prozesskostenrechnung ergibt sich: Eine Rangierlok kostet 250 EUR/Stunde, ein Wagen 25 EUR pro Tag. Kommt die Lok nur jeden zweiten Tag, verdoppeln sich zwar die Waggonkosten im Zeitraum auf 50 EUR, die Lokkosten sinken aber auf die Hälfte (125 EUR). Auf's Jahr gerechnet betragen die Einsparungen mehr als 30 000 EUR. Bahn und Verloader müssen dazu aber zusammenarbeiten. Der Verloader muss beispielsweise mit seinem Kunden klären, ob eine Lieferung alle zwei Tage ausreicht.

Jahncke: „Wichtig ist, die Kostentreiber auf allen Seiten zu finden.“

