



Die Schere zwischen Wunsch und Wirklichkeit

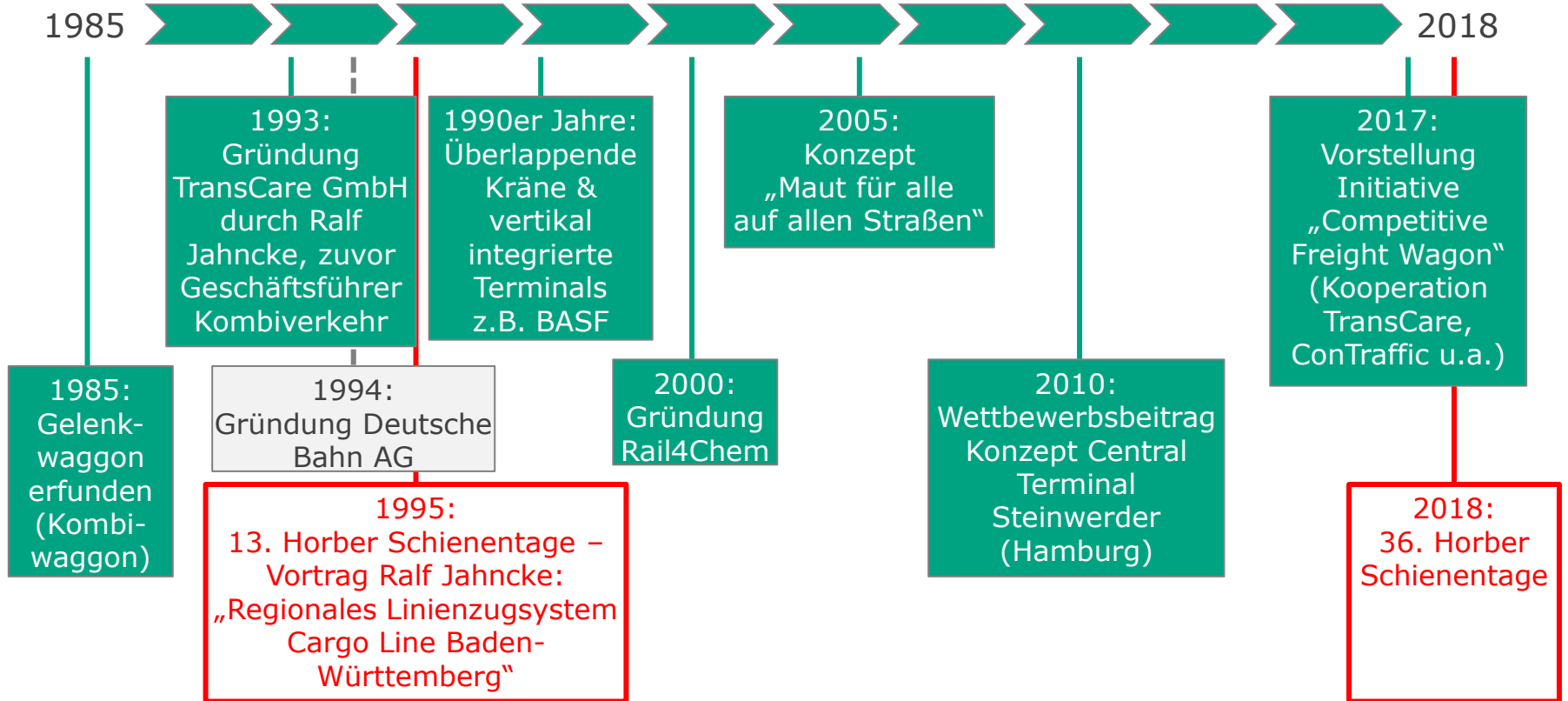
Ralf Jahncke

Geschäftsführender
Gesellschafter
TransCare GmbH

36. Horber Schienen-Tage
Horb, 21.11.2018

Vorstellung TransCare I

TransCare: Ideen für Transport und Logistik seit Beginn der Bahnliberalisierung



Management



- Strategische Entwicklung
- Fusionen/Übernahmen (Due Diligence)
- Unternehmensnachfolge
- Vermittlung von Kooperationspartnern

Logistik



- Supply Chain Management
- Netzwerkplanung
- Prozessmanagement
- Ausschreibungen

Bahnbetrieb



- Kostentransparenz für Bahnkunden
- Wettbewerbs- und Marktanalyse
- Verkehrsverlagerung
- Betriebskonzepte
- Intermodale Netzwerke
- Begleitung von Digitalisierungsmaßnahmen

Infrastruktur



- Standortbewertung
- Layoutplanung
 - KV-Terminals
 - Häfen
 - Lager
- Flächenentwicklung und -vermarktung

Vorstellung TransCare III

Einige unserer Kunden – TransCare arbeitet für Bahnen, aber ebenso für Bahnnutzer



HOYER

HHLA



HUPAC



Wunsch und Wirklichkeit I

Die Bahn hat über Jahrzehnte Transporte an die Straße verloren

Wunsch¹:

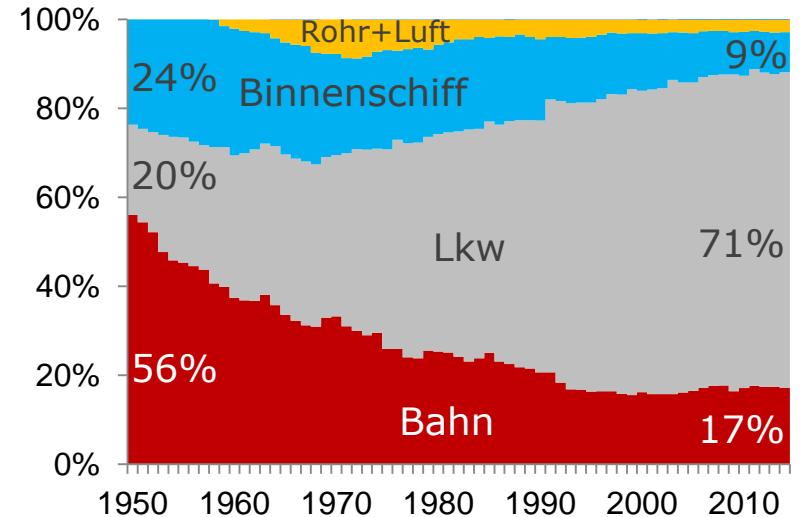


¹ Werbemotiv der Deutschen Bundesbahn, Bildquelle: TransCare GmbH

¹ Datenquelle: Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung, URL: http://www.bgl-ev.de/images/daten/verkehr/modalsplittkm_tabelle.pdf

Wirklichkeit:

Modalanteile Güterverkehr
Deutschland 1950-2014 [tkm]²



Die Schiene muss auch die Chancen nutzen, die sich aus vermeintlicher Konkurrenz ergeben

Wunsch:

Bahn vor Straßenkonkurrenz schützen



Forderung nach Verbot
von Lang-Lkw



Folge: Verlorene Chance, den
Lang-Lkw sinnvoll zu nutzen



**Bessere Alternative:
Lang-Lkw im Vor- und Nachlauf des
Kombinierten Verkehrs zulassen,
Pflicht zur Kranbarkeit von Trailern**

Wirklichkeit:

Lang-Lkw kann dem Kombinierten
Verkehr nützen (DVZ 6.1.2017)

FREITAG, 6. JANUAR 2017
DVZ N° 02

Nahaufnahme | 3
ANALYSEN, HINTERGRÜNDE, INTERVIEWS



Bei 14,90 m ist Schluss: Längere Trailer können auf der Schiene nur transportiert werden, wenn Tragwagen ausgetauscht und alle Streckenprofile in Europa überprüft wurden.

Nachgefragt

„Die Leistung muss stimmen“



Ralf Jahnecke

Herr Jahnecke, Sie schlagen einen 1,5-fachen Maustsatz für Lang-LKW vor. Wie passt die Forderung dazu, dass sich die Eisenbahnen selbst helfen sollen? Auf die Höhe der Maust haben die Eisenbahnen natürlich keinen Einfluss. Die Eisenbahnen sollten sich aber nicht um die Bedingungen des Wettbewerbs, sondern um sich selbst kümmern. Bei der 1,5-fachen Ladelänge eines LKW ist der 1,5-fache Maustsatz durchaus angebracht.

Sie empfehlen den Bahnen den Einsatz moderner Technik. Demen aber fehlt das Geld für Investitionen. Wie können sich die Unternehmen helfen? Der nicht operative Personal-

Bahnen müssen sich selbst helfen

Der Lang-LKW könnte den Kombinierten Verkehr beflügeln - wenn die Politik die richtigen Rahmenbedingungen setzt und die Schiene ihre Schwächen endlich konsequent angeht

Wunsch und Wirklichkeit III

Die geplante Trassenpreissenkung ist gut gemeint – sie wird aber kaum helfen, Verkehr auf die Schiene zu bringen

Wunsch:

Schienengüterverkehr stärken



Halbierung der Trassenpreise angekündigt für 2019(?)



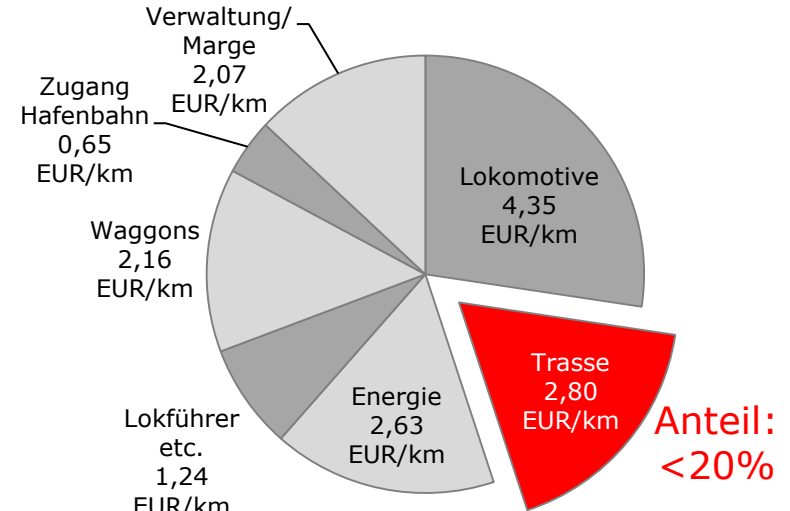
Vermutete Wirkung:
gering



**Bessere Alternative:
„Gutes Geld für gute
Infrastruktur“ – Instandhaltung
und Ausbau mit Trassengebühren
solide finanzieren**

Wirklichkeit:

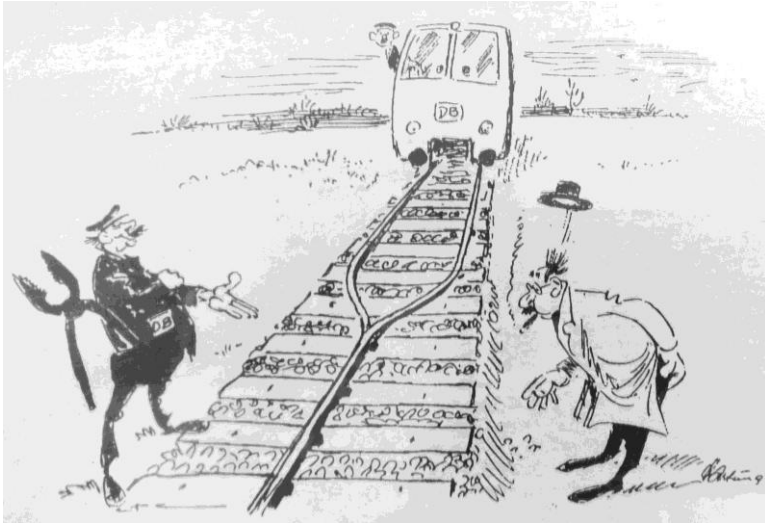
Beispiel Vollkosten Bahn: 15,91 EUR/km¹



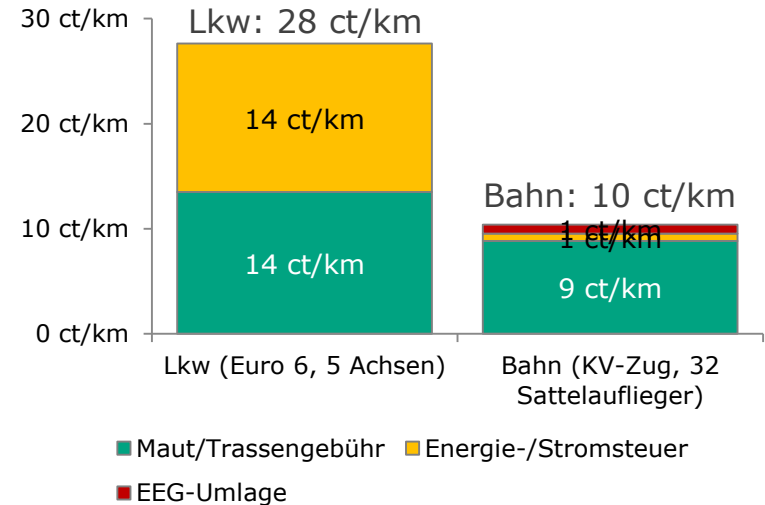
¹ TransCare-Kalkulation: 2018; Entfernung: 400 km, davon 350 km elektrifiziert; Massengut; 150 Rundläufe/Jahr; Rückfahrt leer; Hybridtraktion

Früher war die Trassenpreissenkung richtig – heute ist die Bahn bei Infrastrukturgebühren und Steuern gegenüber dem Lkw im Vorteil

Presseecho auf Vorschlag von Ralf Jahncke zur Halbierung der Trassenpreise, 1990er Jahre¹



Beispiel Maut-/Trassengebühren und Energiesteuern pro Lkw-Äquivalent² 2018



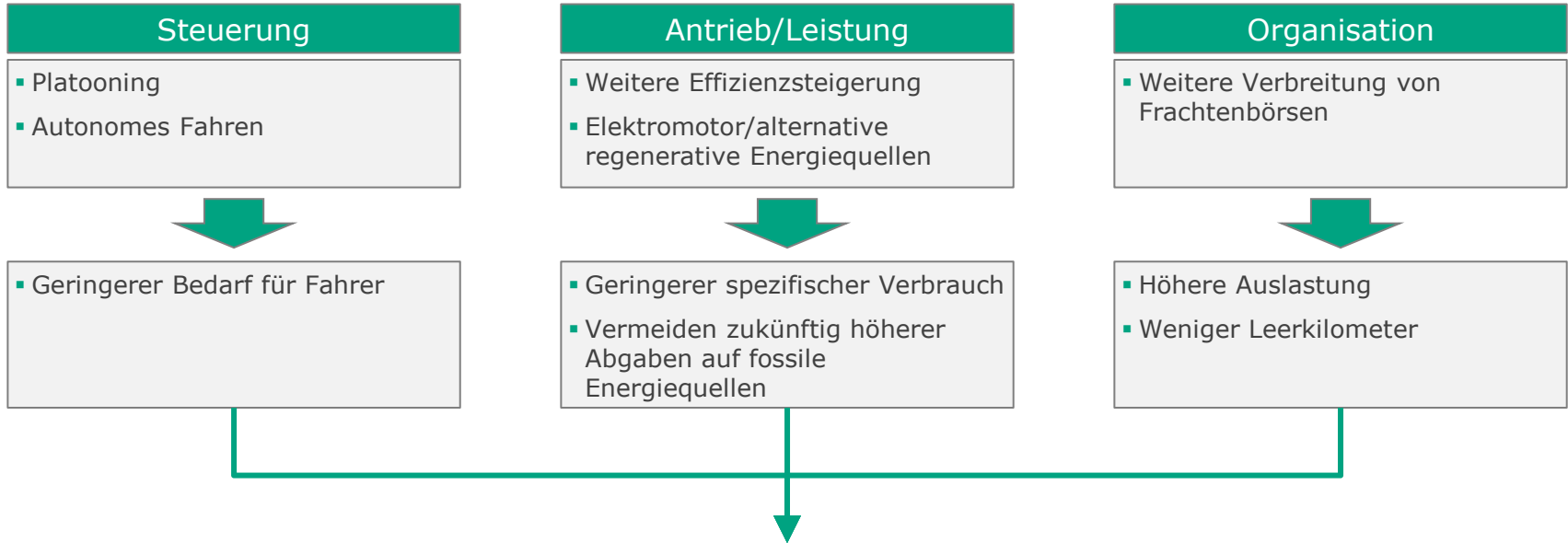
¹ Bildquelle: DVZ

² Annahmen: Verbrauch Lkw 0,3 l/km, Verbrauch Bahn 20 kWh/km, durchschnittlicher Trassenpreis 2,83 EUR/km (z.B. Güterzug Billwerder-Ludwigshafen 2018), ohne Kraft-Wärme-Kopplungs-Umlage etc.

Herausforderungen für die Schiene I

Die Straße wird ihre Kosten weiter senken

Zu erwartende Entwicklungen im Straßengüterverkehr



**Politische Unterstützung wird nicht reichen,
um die Konkurrenz auf der Straße abzuwehren**

Herausforderungen für die Schiene II

Die Herausforderungen für die Schiene werden größer: Beispiel Produktion

	Vergangenheit	Gegenwart/Zukunft
Produkt-differenzierung	Gering: Massenproduktion weniger verschiedener Modelle „auf Halde“	Hoch: Individuelle Konfiguration, Produktion eines einzelnen Exemplars auf Bestellung
Anforderungen an die Logistik	Vergleichsweise gering: Hohe Lagerbestände, lange Lieferfristen	Geringe/keine Lagerbestände pro Modell, hohe Erwartungen an Liefergeschwindigkeit
	<p>Wolfsburg 1973¹</p> 	<p>Autostadt Wolfsburg 2008²</p> 

¹ Bildquelle: URL: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bundesarchiv_B_145_Bild-F038788-0006,_Wolfsburg,_VW_Autowerk,_K%C3%A4fer.jpg; Urheber: Lothar Schaack; Lizenz: Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0 Germany; Lizenz-URL: <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/de/deed.en>

² Bildquelle: URL: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Autoturm_von_Innen.jpg; Urheber: Benutzer „DooMMeeR“; Lizenz: Creative Commons Attribution 3.0 Unported; Lizenz-URL: <https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/deed.en>

Herausforderungen für die Schiene III

Auch wenn nicht alle Neuerungen Bestand haben werden: Die Transport- und Logistikwelt wird sich weiter verändern

Ersatzteillogistik
3D-Druck?

Lieferung mit
Drohnen?

Hyperloop?

Cargo Sous
Terrain?

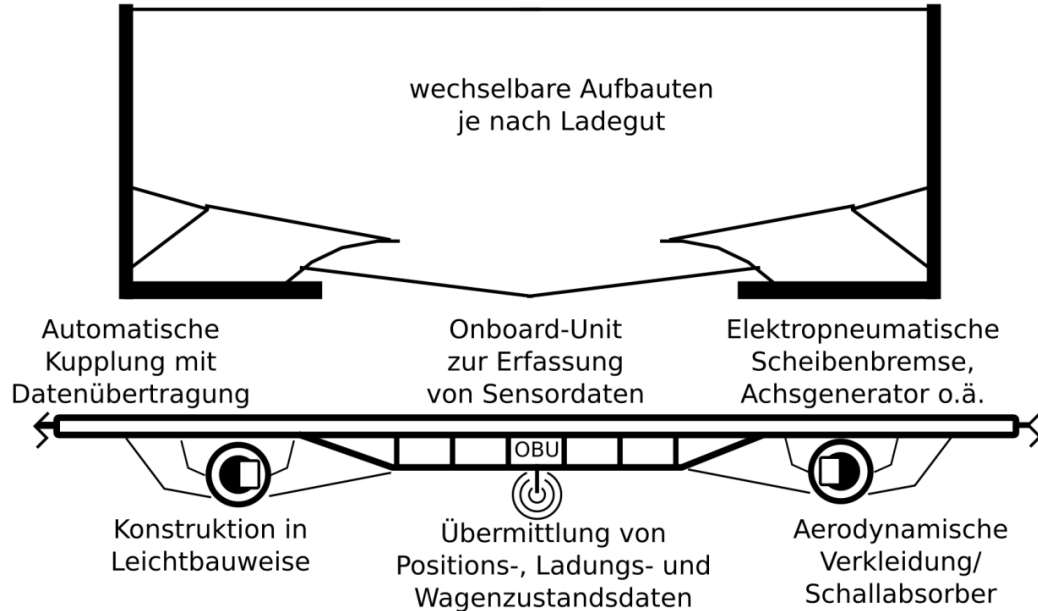
Herausforderungen für die Schiene IV

Technische Neuerungen wird es immer geben – entscheidend ist, sie dort zu fördern, wo sie am meisten bewirken

	Beispiel: Fahrerloses Fahren im Güterverkehr	Beispiel: Elektrifizierung von Autobahnen
Einschätzung der Machbarkeit	Zweifellos gegeben (Bahn ist „einfacher“ als Straße – vgl. autonome Straßenfahrzeuge)	Lediglich Kostenfrage
Erwartete Wirkung	Angesichts steigender Zuglängen überschaubar	Emissionseinsparung nur auf Teilstrecken erreichbar, und: die Bahn hat heute schon Oberleitung
Alternative	Automatisierung bevorzugt dort, wo viel Aufwand und Zeit gespart werden (z.B. automatische Kupplung)	Intermodalität voranbringen: Hauptlauf auf der Schiene, Zustellung/Abholung mit erneuerbaren Energien auf der Straße

Die Bahn muss das bieten, was auf der Straße fast selbstverständlich ist – neuartige Güterwagen sind ein Weg

Konzept CFW (Competitive Freight Wagon)



Merkmale CFW-Konzept

- Bessere Fahrdynamik, damit schneller Nachtsprung und „Mitschwimmen“ im Tagverkehr möglich
- Weniger Lärm (Anspruch: Spürbare Reduktion gegenüber K-/LL-Sohlen)
- Hohe Laufleistung durch modulare Bauweise
- Zustandsabhängige Wartung, damit sinkende Kosten

„Von der Eisen- zur
Verbundstoffbahn“

Ansätze II

Wen die Bahn nicht wirtschaftlich bedienen kann, dem muss sie eine Alternative im Kombinierten Verkehr bieten

Problem: Stillgelegte Gleisanschlüsse – schnelle Logistik findet nur noch auf der Straße statt



¹ Bildquelle: TransCare GmbH

Mögliche Gegenmaßnahmen:

Einsparungen bei kleinen Gleisanschlusskunden:
Seltenerer Abholung/Zustellung, dafür mehr Waggons pro Fahrt

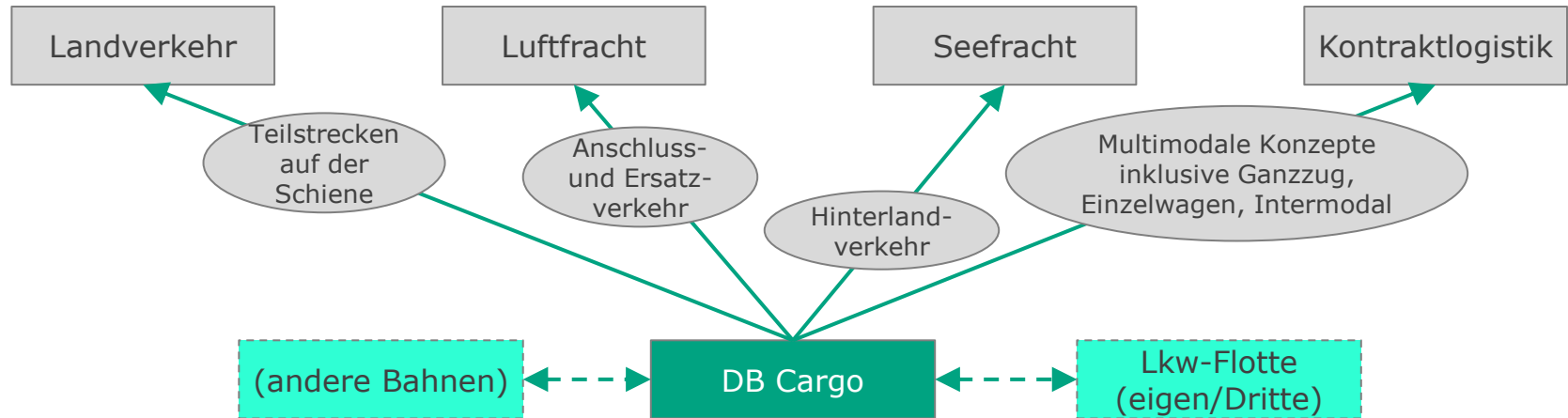
Wenn Bedienung per Bahn nicht wirtschaftlich möglich, dann Ersatzangebot im Kombinierten Verkehr machen



**Umschlagterminals,
Güterverkehrszentren,
Railports stärken**

Folge für die DB AG: Wenn schon Börsengang der Güterbahn, dann richtig – als Teil eines umfassenden Logistikdienstleisters

Schenker AG: Hauptaktivitäten und Möglichkeiten, die Schiene einzubeziehen



Die Verlager sind nur mit einem attraktiven Angebot von Tür zu Tür zu gewinnen – insbesondere, wenn sie die Bahn heute nicht nutzen

Erhebliches Potenzial: Anteil Schiene am Schenker-Umsatz heute ca. 2%!

Zusammenfassung

Die Bahn muss sich entscheiden:

Umweltschutz im Kleinen (Artenvielfalt an stillgelegtem Anschlussgleis)...



Bildquelle: TransCare GmbH

...oder im Großen:

**Güter von der Straße holen –
mit schneller und flexibler
Logistik, die die Verlagerer
(wieder) überzeugt**



Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

Kontakt



TransCare GmbH

Danziger Str. 14
D-65191 Wiesbaden
www.transcare.de

Ralf Jahncke

Tel.: +49 611 76 34 160
E-Mail: r.jahncke@transcare.de