



Informationsveranstaltung zu den  
Möglichkeiten des Gütertransportes  
auf der Schiene

28. Mai 2009 in der IHK Limburg

# Log-o-Rail

Gesellschaft für Schienenlogistik mbH

Klaus Becker Tel. 06122-707303



DIN EN ISO 9001:2000  
Zertifikat: 01 100 061023



# Inhalt

---

1. Marktentwicklung im Schienengüterverkehr
2. Aufgaben der Bahnspediteure und der EVU
3. Neue Wege am Beispiel des Bahndienstleisters **LOG-O-RAIL**
  - als klassischer Bahnspediteur
  - als Organisator von EVU-Netzwerken speziell für Einzelwagen
4. Praxisbeispiele

# Marktentwicklung

---

Der Wettbewerb im Schienengüterverkehr entwickelte sich in den letzten Jahren positiv.

Nicht nur im Ganzzug-Bereich, sondern auch im **Einzelwagenverkehr** können die Verlagerer und Spediteure vermehrt Konkurrenzangebote zu den etablierten Staatsbahnen von privaten EVU einholen.

Allerdings noch nicht in allen Bereichen ausreichend

- z.B. nicht bei Kohle und Stahl
- nicht in allen Ländern

# Marktentwicklung

---

## Eisenbahnverkehrsunternehmen Europa (Güterverkehr)

<b>Schweiz:</b>	<b>17</b>	<b>Österreich:</b>	<b>16</b>
<b>Tschechien:</b>	<b>15</b>	<b>Polen:</b>	<b>13</b>
<b>Estland:</b>	<b>13</b>	<b>Großbritannien:</b>	<b>11</b>
<b>Italien:</b>	<b>11</b>	<b>Schweden:</b>	<b>11</b>
<b>Rumänien, Spanien, Niederlande:</b>	<b>je 6</b>		
<b>Dänemark, Frankreich, Ungarn:</b>	<b>je 5</b>		

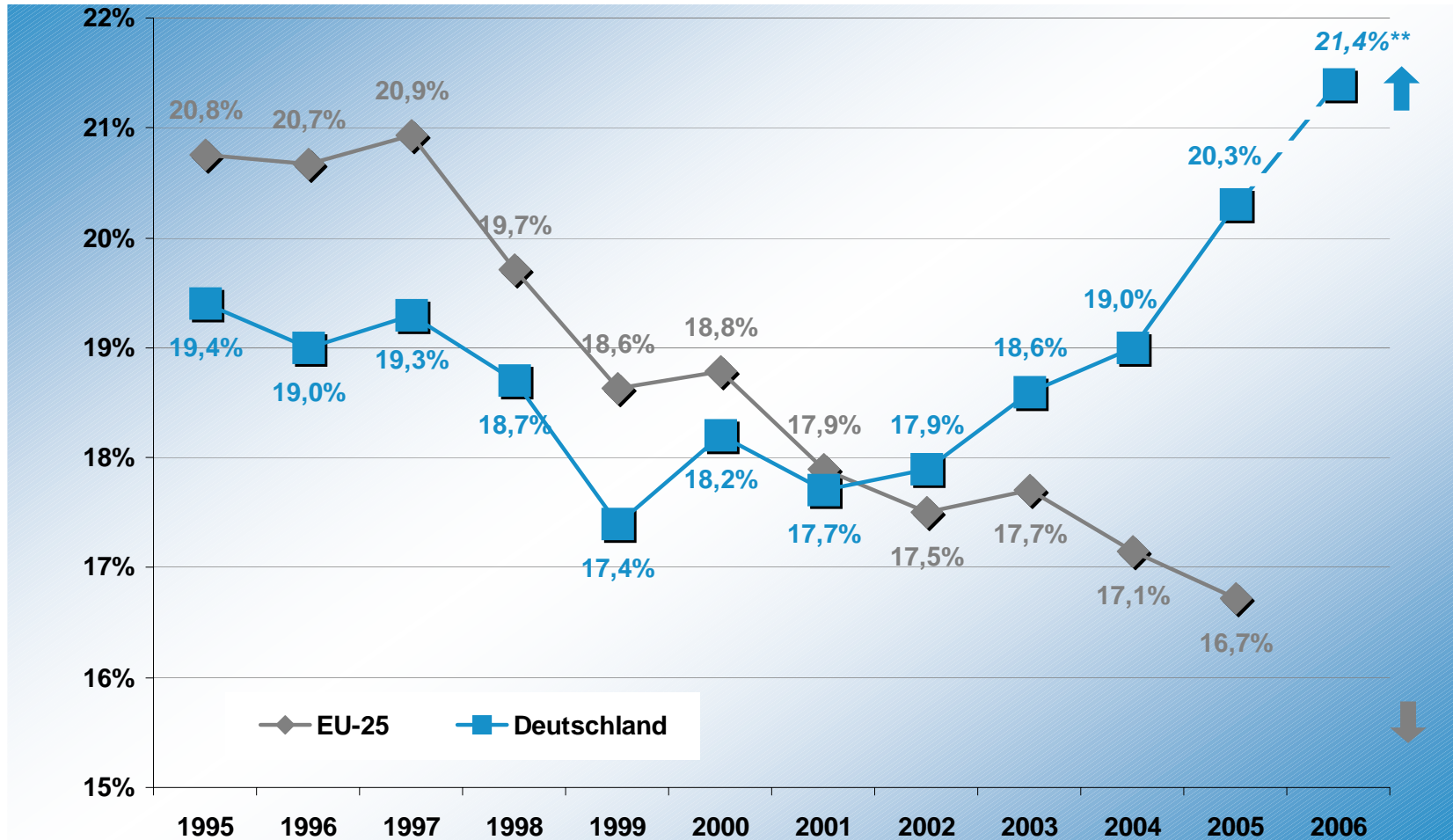
⇒ **Europa Gesamt (ohne Deutschland): 172**

**Deutschland: über 300 (Anteil der Privatbahnen: über 22 %)**

Quelle: VDV, „1000 Links für mehr Güterverkehr auf der Schiene“, Stand 02.2008

# Marktentwicklung

## Modal-Split-Anteile Schiene Vergleich Dtschl - EU



\* EU-25, Quellen: VDV, Europäische Kommission, Energy and transport in figures 2006, StBA; \*\* Schätzung.

# Bahnspeditionen

---

Gerade im Einzelwagenbereich haben **Bahnspeditionen** wichtige Aufgaben zu erfüllen:

- Bündelung der Transportmengen
- Entlastung der verladenden Wirtschaft von schienenspezifischen Besonderheiten, Komplettlösungen für Gesamtstrecke, Gestellung geeigneter Bahnwagen inkl. Wagenmanagement
- Motivierung / Aktivierung der EVU für dieses Segment
- Unterstützung des Wettbewerbs durch Förderung, Aufbau und Organisation von Netzwerken mit EVU (auch mit Schnittstellen zu Staatsbahnen bei entsprechender Bereitschaft zu echter Kooperation und Aufgabenteilung)

# Was macht Log-o-Rail ?

---

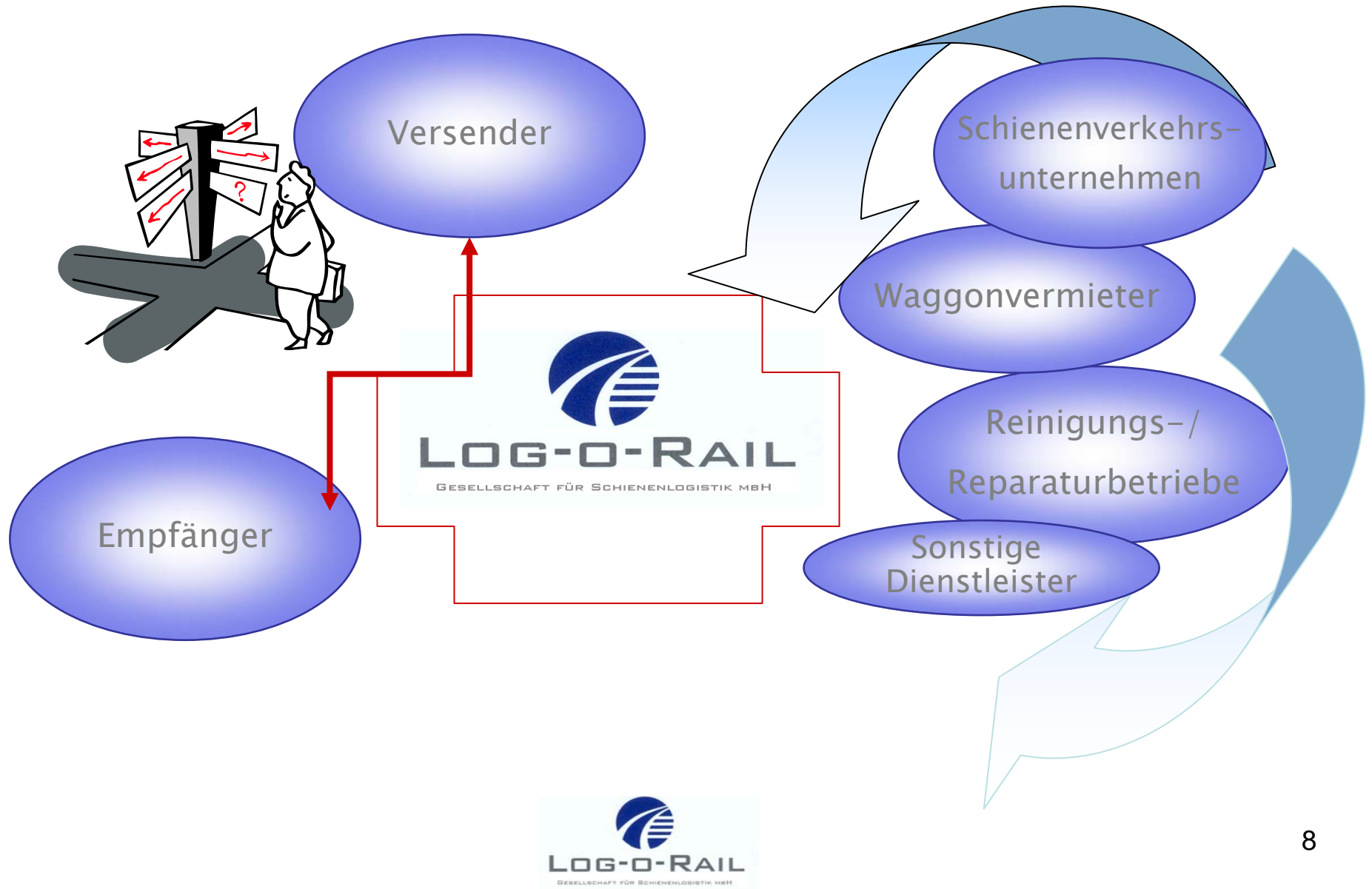
Log-o-Rail ist zunächst einmal als klassischer Bahnspediteur tätig:

- Einkauf von Schienenverkehrsleistungen im Auftrag von Verladern aus Industrie und Handel bei allen EVU
  - Deutsche Bahn Schenker Rail
  - Auslandsbahnen, z.B. SNCF, SBB, ÖBB usw.
  - bei privaten EVU, z.B. MWB, HGK usw.

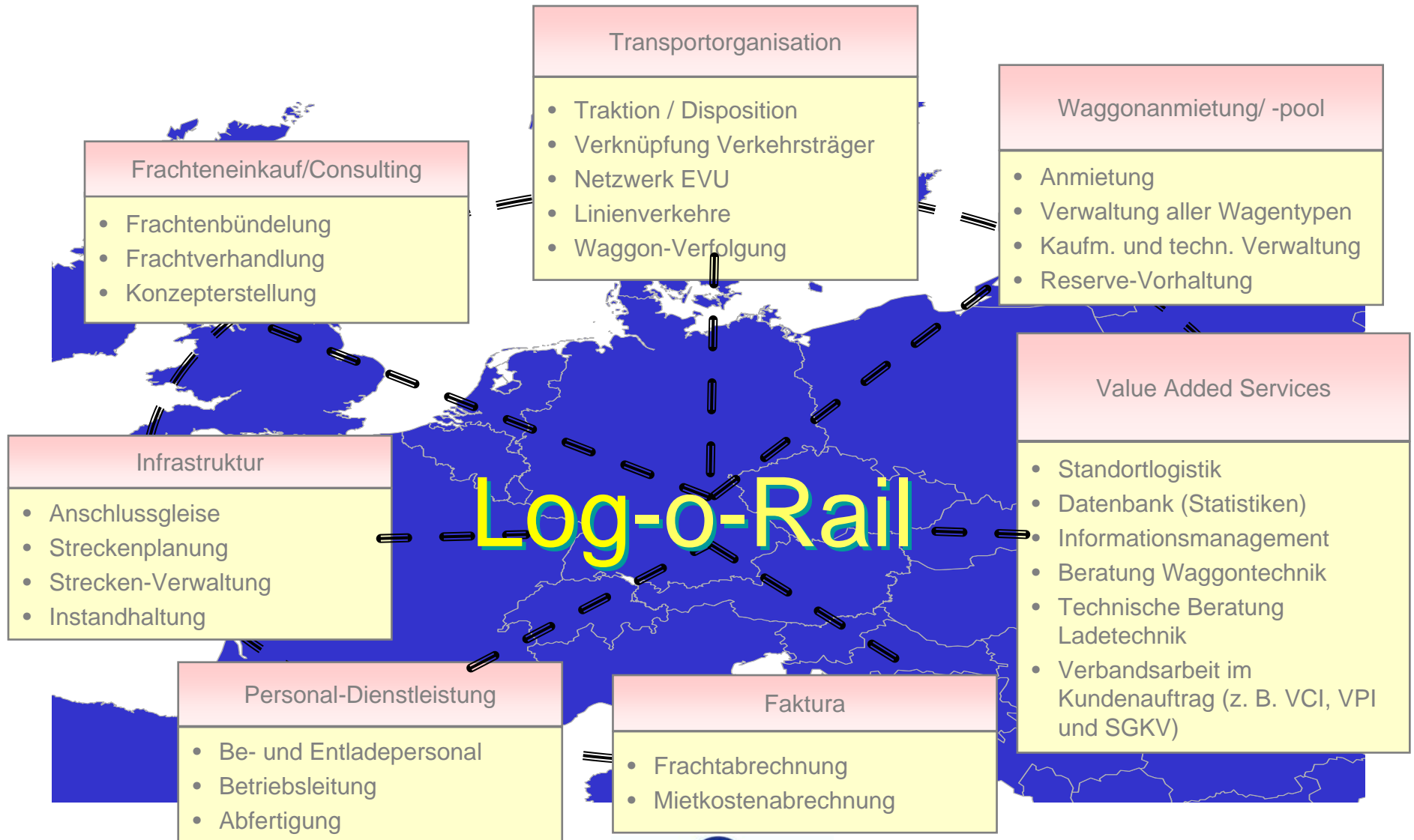
Dabei wird immer noch über 50 % via DB-Schenker eingekauft !

- Transportorganisation / -disposition
- Faktura etc.
- Wagenanmietung / -management etc. (über 1.000 Wagen)

# Zusammenarbeit mit Partnern



# Unsere Leistungspalette im Überblick



# Was macht Log-o-Rail ?

---

**Log-o-Rail ist zum anderen auch Organisator von Wettbewerb:**

## **Ausgangssituation:**

Private EVU sind i.d.R. wie folgt geprägt:

- relativ klein und regional begrenzt
- auf Ganzzugverkehre bzw. auf Bauleistungen ausgerichtet
- wenig Bereitschaft eigene Bahnwagen vorzuhalten bzw. anzumieten
- Vertriebs- und Marketingmöglichkeiten mit entsprechenden Kundenkontakten sind gering
- überregionale Aktivitäten mittels Kooperationen mit anderen EVU sind eher selten

# Was macht Log-o-Rail ?

---

**Log-o-Rail ist zum anderen auch Organisator von Wettbewerb:**

## **Ausgangssituation:**

- Der Hauptplayer DB-Schenker Rail begann sich im Einzelwagenbereich mit MORA C teilweise aus der Fläche zurück zu ziehen.
- Die Betreuung spezieller kleiner und mittlerer Verlader wurde als unbefriedigend empfunden.
- Viele Verlader mit AGL und relativ geringem Aufkommen haben nun speziell bei Bahnspeditionen – auch bei Log-o-Rail – nach anderen Bahntransportmöglichkeiten nachgefragt, da sie weiterhin per Bahn transportieren wollten.

**Log-o-Rail als Bahnspedition hat diese einzelnen Kundenanfragen gebündelt und in Zusammenarbeit mit einigen privaten EVU ein kleines überregionales Netzwerk für Bahntransporte im Einzelwagen- und Wagengruppenbereich aufgebaut.**



# Praxisbeispiel

---

Ausgangssituation:

Transport per LKW zwischen Oberhausen und Krefeld

Auslastung: nur ca. 25 t

zunehmende Anforderungen hinsichtlich Fahrzeugsicherheit

und

verschärfte Lenk- und Ruhezeiten verstärken die Kapazitätsengpässe im LKW-Bereich

# Praxisbeispiel

---

Mitte 2001: Umstellung von LKW auf Bahntransport mit DB

Kunde und Log-o-Rail erstellten dazu ein Konzept  
Log-o-Rail mietete geeignete KWG und kaufte die Traktion bei DB ein

Große Bahn-Kesselwagen mit ca. 62 t-Auslastung

=> Vorteile gegenüber dem LKW mit ca. 25 t-Auslastung:

- geringere Frachtkosten pro Tonne
- geringere Be- und Entladekosten (weniger Anschlussvorgänge)
- geringere Analysekosten (Qualitätskontrolle)
- geringere Verwiegekosten
- geringere administrative Kosten (Bestellung, Auftrag, Rechnung usw.)

# Praxisbeispiel

---

Anfang 2007: Umstellung auf Privatbahn

Gründe:

DB Schenker: lange Transportzeiten (3 - 4 Tage)

DB Schenker: Umwegfahrten statt Direktverbindungen

Privatbahn: Lastlaufzeiten betragen nur wenige Stunden

Privatbahn: flexiblere Reaktion auf kurzfristige Transportänderungen

# Gute Gründe

---

**für eine Zusammenarbeit mit**  
LOG-O-RAIL Gesellschaft für Schienenlogistik mbH  
(Neustrasse 52, 47441 Moers)

**Büro Frankfurt:** Klaus Becker, Tel. 06122-707303  
E-Mail: klaus.becker@log-o-rail.de

Einkauf von Schienenverkehrsleistungen  
zu günstigen Bedingungen und  
- falls gewünscht -  
Übernahme von Transportorganisation- und  
Fakturabereichen durch erfahrene Experten des  
Schienengüterverkehrs

