

Alternative Einzelwagenverkehr - ein herausforderndes Marktsegment

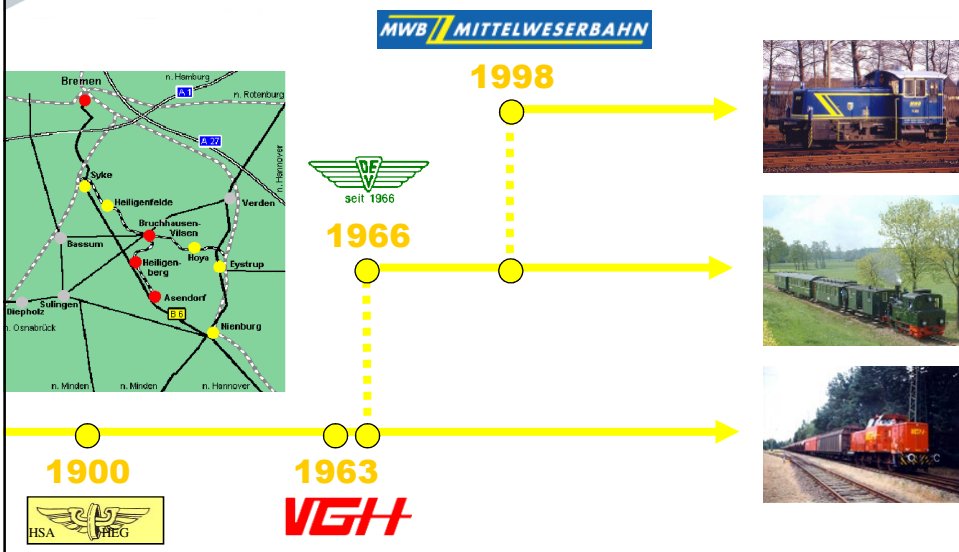


Hans-Peter Kempf

Geschäftsführender Gesellschafter Mittelweserbahn GmbH



Unsere Herkunft



Entwicklung

Februar 1999: EVU-Zulassung
Einstieg in das AZ-Geschäft

Herbst 1999: 3 hauptamtliche Mitarbeiter
6 Lokomotiven

Dezember 2001: Einstieg in Cargoverkehre

Januar 2003: Start eines Netzwerkes für
Einzelwagen und Wagengruppen

Mitte 2007: 130 Mitarbeiter
46 Loks+Leihfahrzeuge



Geschäftsfelder

- Durchführung von europaweiten Güterverkehren mit kurzen Vorlaufzeiten
- Arbeitszugdienste, interne Baustellenlogistik
- Feederverkehre, Rangierverkehre
- Schiebedienst Laufach – Heigenbrücken
- Spezialdienste



Rückzug der Staatsbahnen

Verstärkte Einstellung von Güterverkehrsbedienungen in der Fläche („MORA C“) durch Staatsbahnen

Stilllegung von Anschluss- und Ladegleisen

Folgen:

- Entfall der Flächenbedienung / Verlagerung auf den LKW
- bei Beibehaltung der Bahnverladung Verlängerung der LKW-Transportstrecke bis zum nächsten Ladepunkt
- Verlängerung der Transportzeiten



Nicht alles ist ein Ganzzug

Ganzzüge sind zwischen Quelle und Ziel als Direktzug geführte reinrassige Güterzüge

Einzelwagen und Wagengruppen sind kleine Beförderungsmengen, die zwischen Quelle und Ziel zumeist im Rahmen von Netzwerken geführt werden



Nicht alles ist ein Ganzzug

Mit Ganzzügen werden Massengüter (Kohle, Erz, Stahl, Dünger, Mineralöl, ...) oder Behälter des KV befördert

Einzelwagen und Wagengruppen entsprechen in vielen Bereichen dem Aufkommen der Verloader (palettierte Ware in Güterwagen, Chemiekesselwagen, ...)



Alternativen heute

- Geschrumpftes Einzelwagenzugnetz von Stinnes / Railion
- Aufbau von Alternativen durch private Bahngesellschaften und Speditionen
- Reaktivierung von Gleisanschlüssen und Ladegleisen durch private Initiativen
- Kompetente Bahnspeditionen betreuen komplette Transportkette mit allen Verkehrsträgern sowie das Waggonmanagement

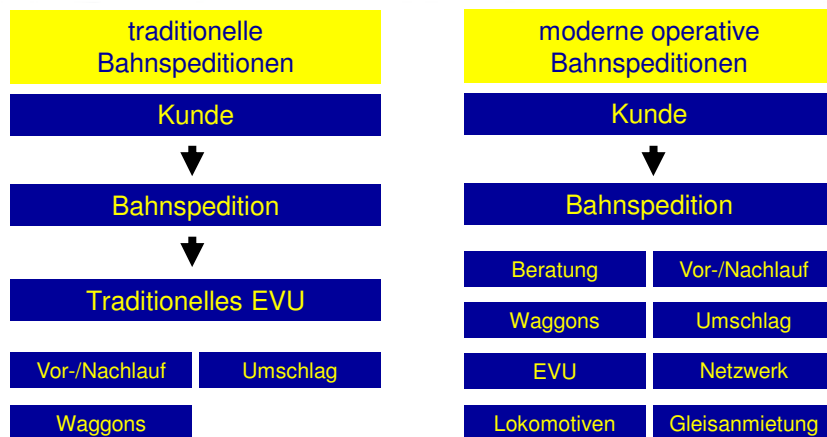


Einzelwagen und Wagengruppen

- Beförderung von Einzelwagen oder Wagengruppen ohne Bündelung zumeist nicht wirtschaftlich abbildbar
- Feederloks (meist funkferngesteuerte Dieselloks) übernehmen ausgehend von zentralen Knotenpunkten (Hubs) die Flächenbedienung
- Durch Netzbündelung an Hubs werden Güterströme auf Langläufen gemeinsam geführt



Bahnspeditionen



Unser Netzwerk: Beteiligte

(Auszug)

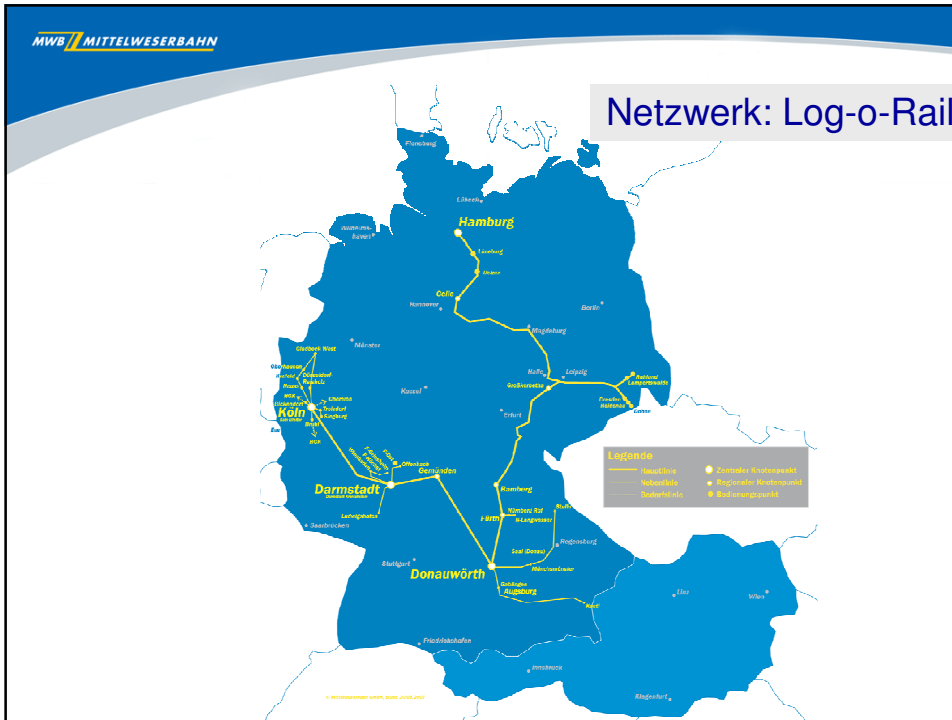
Seehäfen: Rostock, Wismar, Hamburg, Bremen, Bremerhafen, Brake

Binnenhäfen: Mainz, FFM-Osthafen, Nürnberg-Roth, Regensburg, Gernersheim, Gernsheim

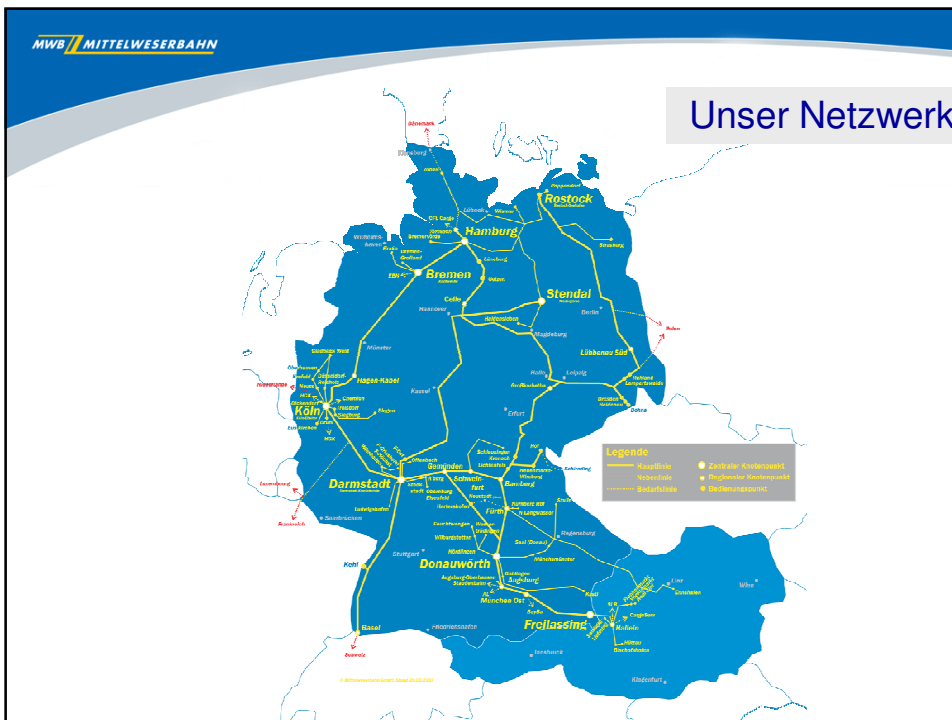
Netzwerk: SETG



Netzwerk: Log-o-Rail



Unser Netzwerk



Beispiel: Feederverkahre



Fazit

Netzwerke für Einzelwagen und Wagengruppen

- Bereits heute bestehen Alternativen zu Stinnes / Railion
- Private Netzwerkstrukturen sind flexibel und kundenorientiert
- Moderne Bahnspeditionen übernehmen Betreuung der kompletten Transportketten



Vielen Dank

MWB // MITTELWESERBAHN

Hans-Peter Kempf

Mittelweserbahn GmbH
Bahnhofstraße 2
27305 Bruchhausen-Vilsen

Telefon 0 42 52 / 93 86-0
Telefax 0 42 52 / 93 86-5000
www.mittelweserbahn.de