

Perspektiven und Herausforderungen des Schienengüterverkehrs

Vortrag zum 10-jährigen Jubiläum der MWB



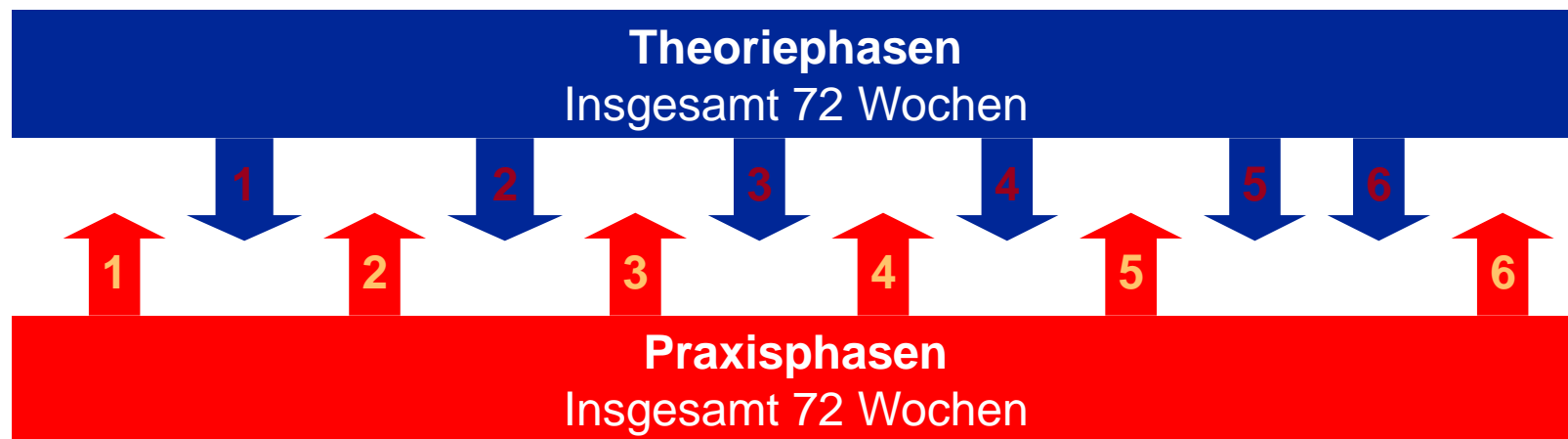
Bruchhaus-Vilsen, 19.9.2008

Prof. Dr. Paul Wittenbrink

(wittenbrink@ba-loerrach.de)

Prof. für Transport und Logistik an der BA Lörrach

Studiengang Spedition, Transport und Logistik, Bachelor-Abschluß nach 3 Jahren



- | | | | | | |
|----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|----------------------------------|---------------------------------------|------------------------------|
| • Überblick über das Unternehmen | • Internationale Landverkehre | • Internationaler Seeverkehr | • Internationaler Luftverkehr | • Sondertransporte | • Ausgewählter Praxiseinsatz |
| • Nationaler Verkehr | • Europa und Übersee | • Finanz- und Rechnungswesen | • Personalwesen und Organisation | • Einblick in die Unternehmensführung | • Diplomarbeit |
| | • Marketing und Vertrieb | | | | |



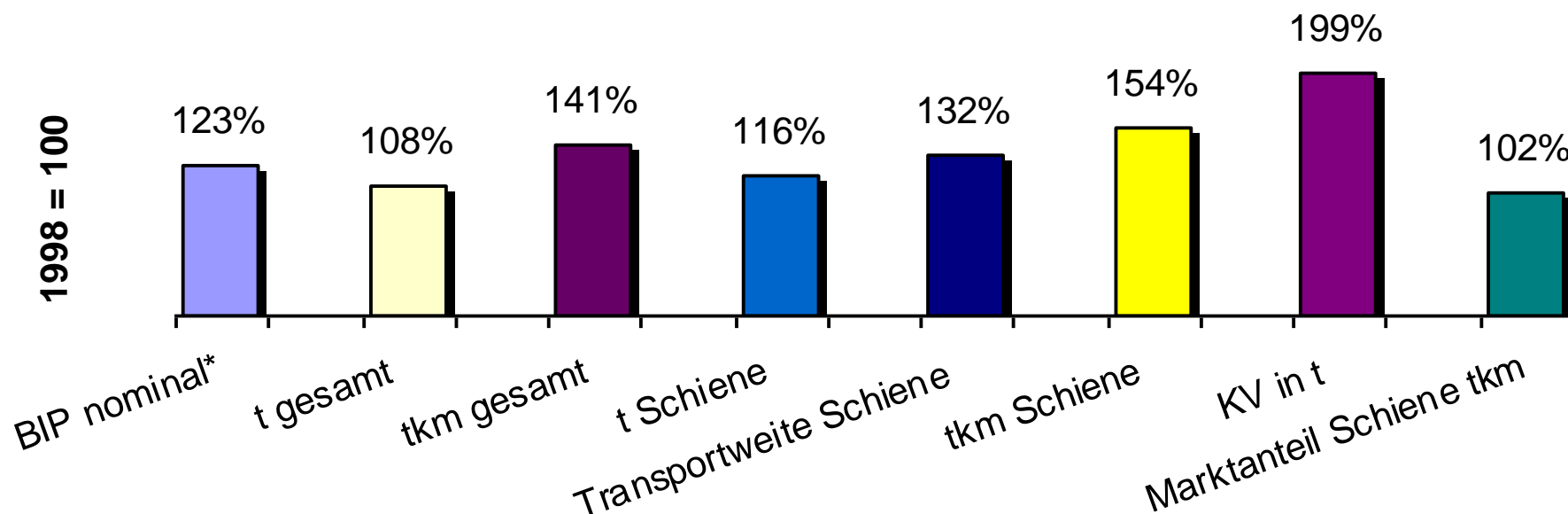
Erstklassiger Führungskräftenachwuchs mit Praxiserfahrung

Inhalt

1. Die Schiene im Aufwind
2. Veränderung der Güterbahnbranche seit der Bahnreform
3. Stärken und Schwächen der Schiene: Wo besteht noch Handlungsbedarf?
4. Notwendige Rahmenbedingungen für die Güterbahn
5. Fazit

Deutschland: Die Schiene gewinnt wieder Marktanteile

Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Deutschland 1998 - 2007



* real ca. 14%

© Prof. Dr. Paul Wittenbrink • 2008, Daten: Statistisches Bundesamt 2008 (destatis.de)

Trends, die den Schienengüterverkehr beeinflussen

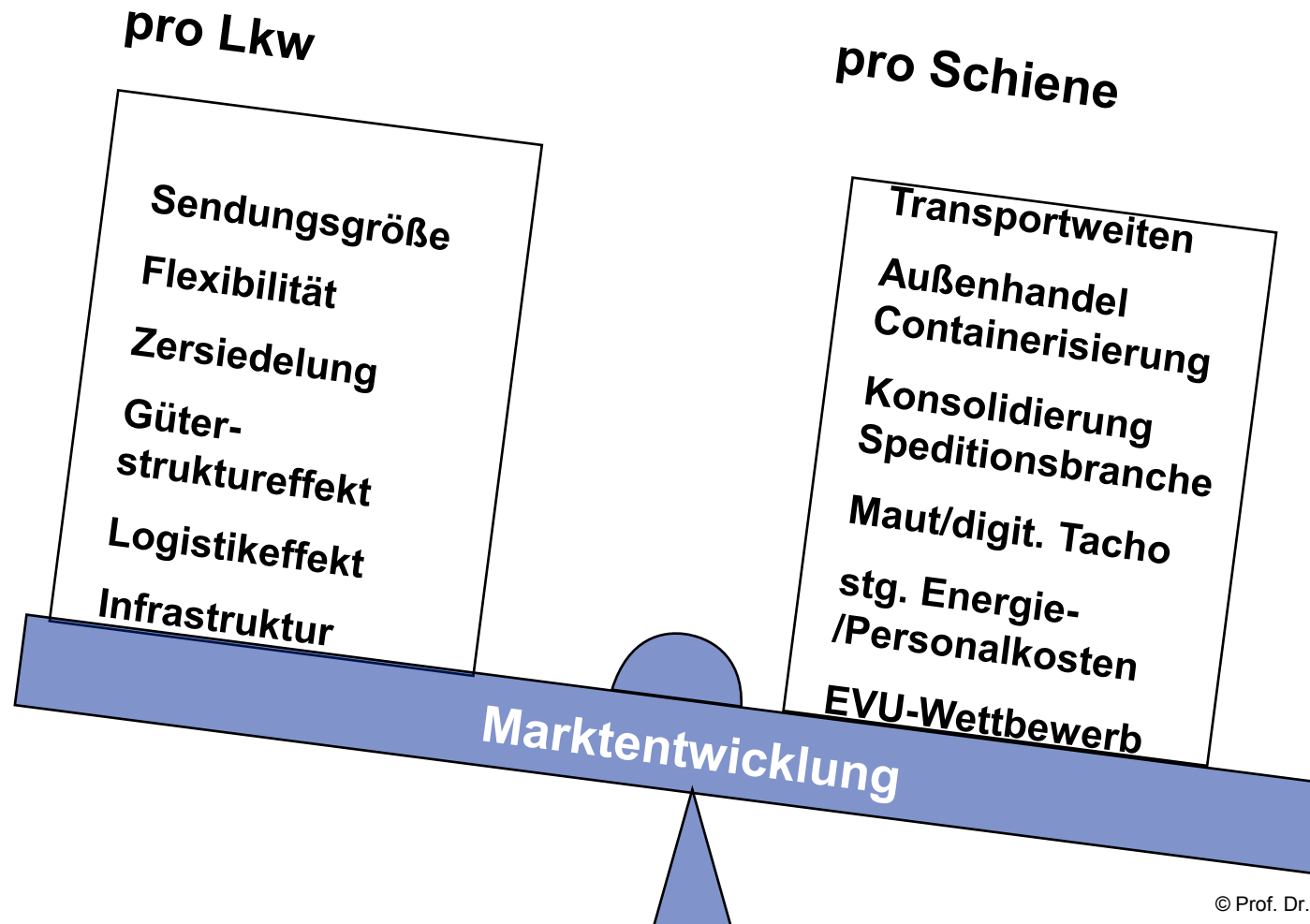
pro Lkw

Sendungsgröße
Flexibilität
**Güter-
struktureffekt**
Logistikeffekt
Zersiedelung
Infrastruktur

pro Schiene

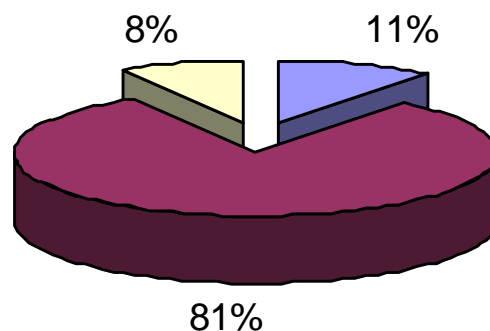
Transportweiten
Außenhandel
Containerisierung
Konsolidierung
Speditionsbranche
Maut/digit. Tacho
**stg. Energie-
/Personalkosten**
EVU-Wettbewerb

Marktentwicklung



Das Thema CO₂ bringt Profilierungschancen für Güterbahnen

Angenommen, Ihr Dienstleister realisiert - über den gesetzlichen Rahmen hinaus - Aufwendungen zur CO₂-Reduktion. Wie würden Sie reagieren?



- Wir wären bereit, höhere Preise zu akzeptieren.
- Wir würden keine höheren Preise akzeptieren, jedoch den Dienstleister bei gleichem Preis-Leistungs-Verhältnis bevorzugen.
- Wir würden weder eine Preiserhöhung noch eine Bevorzugung akzeptieren.

Inhalt

1. Die Schiene im Aufwind
2. Veränderung der Güterbahnbranche seit der Bahnreform
3. Stärken und Schwächen der Schiene: Wo besteht noch Handlungsbedarf?
4. Notwendige Rahmenbedingungen für die Güterbahn
5. Fazit

Wie hat sich die Bahnbranche seit der Bahnreform entwickelt?

Verhandlungsmacht Kunden

- Ausgeprägte A-Kundenstruktur
- Kundenmacht, da Geschäft fixkostenintensiv und Auslastung entscheidend
- Auswechselbarkeit Bahnen bei einfachen Leistungen

Verhandlungsmacht Lieferanten

- Heute Lieferantenwettbewerb (Markt für Eisenbahnleistungen)
- Qualität/Preise jedoch auch konjunkturabhängig
- Sonderfall: Energiekosten

Wettbewerb der vorhandenen Güterbahnen

Intermodaler Wettbewerb

- intensiver Wettbewerb zu Lkw und Binnenschiff
- schnelle Reaktion auf Marktänderungen durch Lkw

Neue Wettbewerber

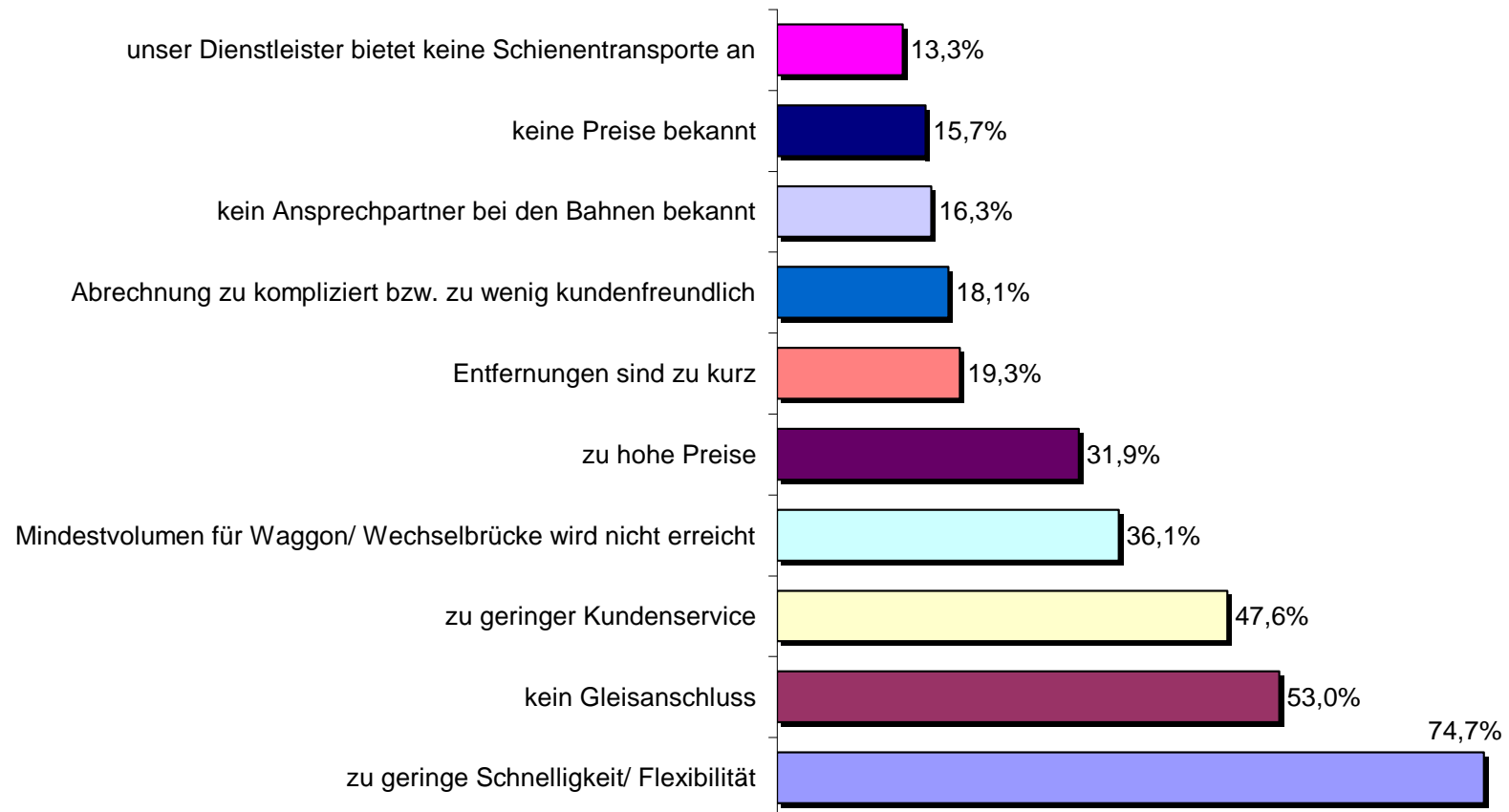
- zumeist geographische Ausdehnung bestehender EVU s
- Markteintrittsbarrieren (geringe Kapitalrendite, alte Wagen/Loks, Fixkostendegression, Lernkurveneffekte)
- Marktaustrittsbarrieren f. etabl. Anbieter (Remanenzkosten, pol. Restriktionen)

Inhalt

1. Die Schiene im Aufwind
2. Veränderung der Güterbahnbranche seit der Bahnreform
3. Stärken und Schwächen der Schiene: Wo besteht noch Handlungsbedarf?
4. Notwendige Rahmenbedingungen für die Güterbahn
5. Fazit

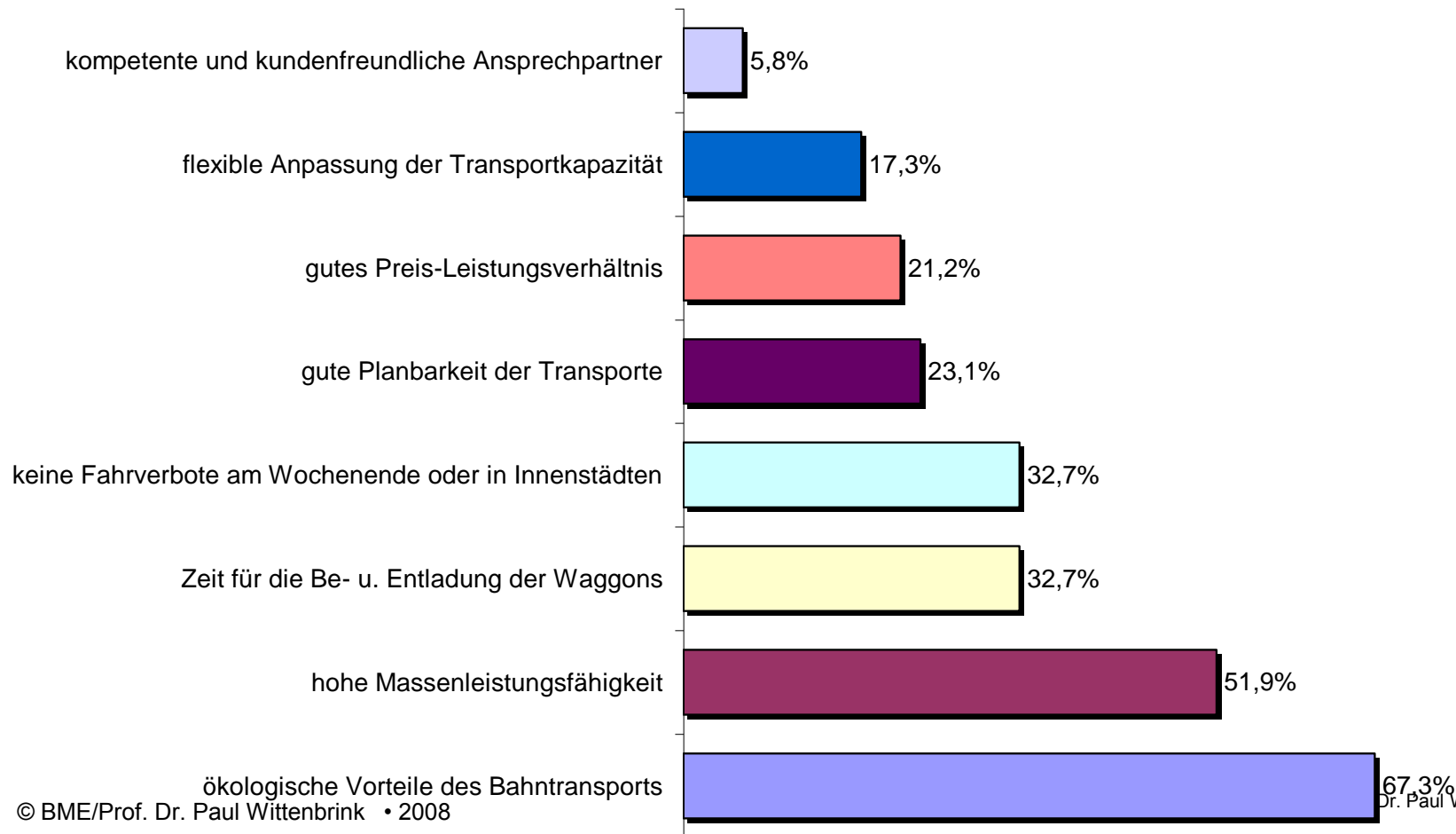
Die Schiene beinhaltet weiterhin Optimierungspotenziale (Ergebnis Befragung BME i.V.m. BA Lörrach)

Was hält Sie davon ab, mehr oder überhaupt auf der Schiene zu transportieren
(Mehrfachnennungen möglich)



Massenleistungsfähigkeit, ökologische Gründe und die längere Zeit für das Be- und Entladen sprechen für die Schiene

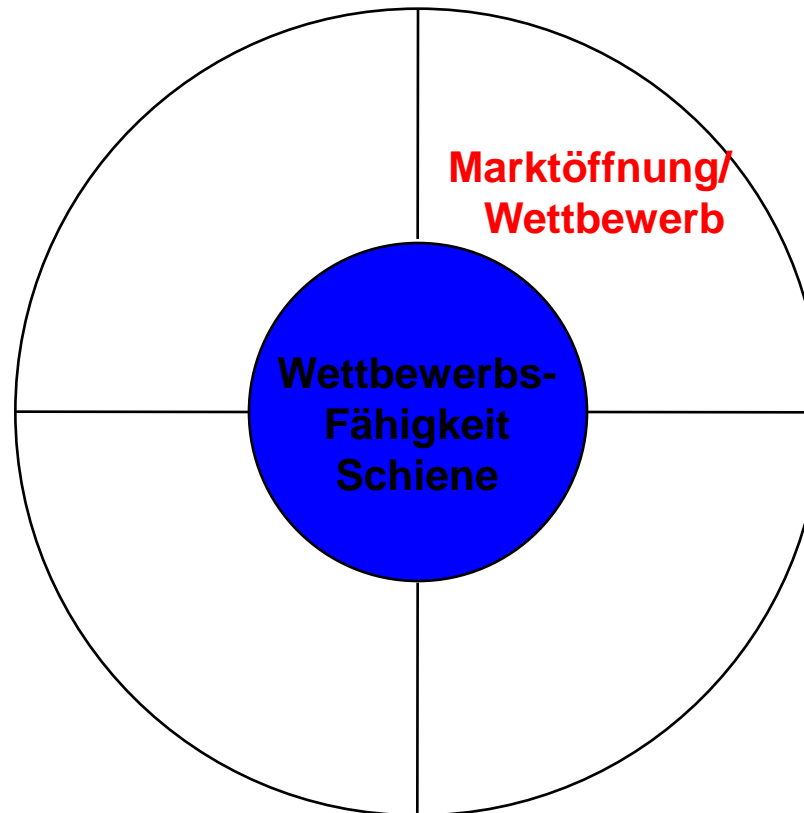
Nennen Sie bitte Gründe für die Nutzung der Schiene (Mehrfachnennungen möglich)



Inhalt

1. Die Schiene im Aufwind
2. Veränderung der Güterbahnbranche seit der Bahnreform
3. Stärken und Schwächen der Schiene: Wo besteht noch Handlungsbedarf?
4. Notwendige Rahmenbedingungen für die Güterbahn
5. Fazit

Trotz der positiven Rahmenbedingungen bestehen weiterhin erhebliche Herausforderungen, um den Trend zu halten



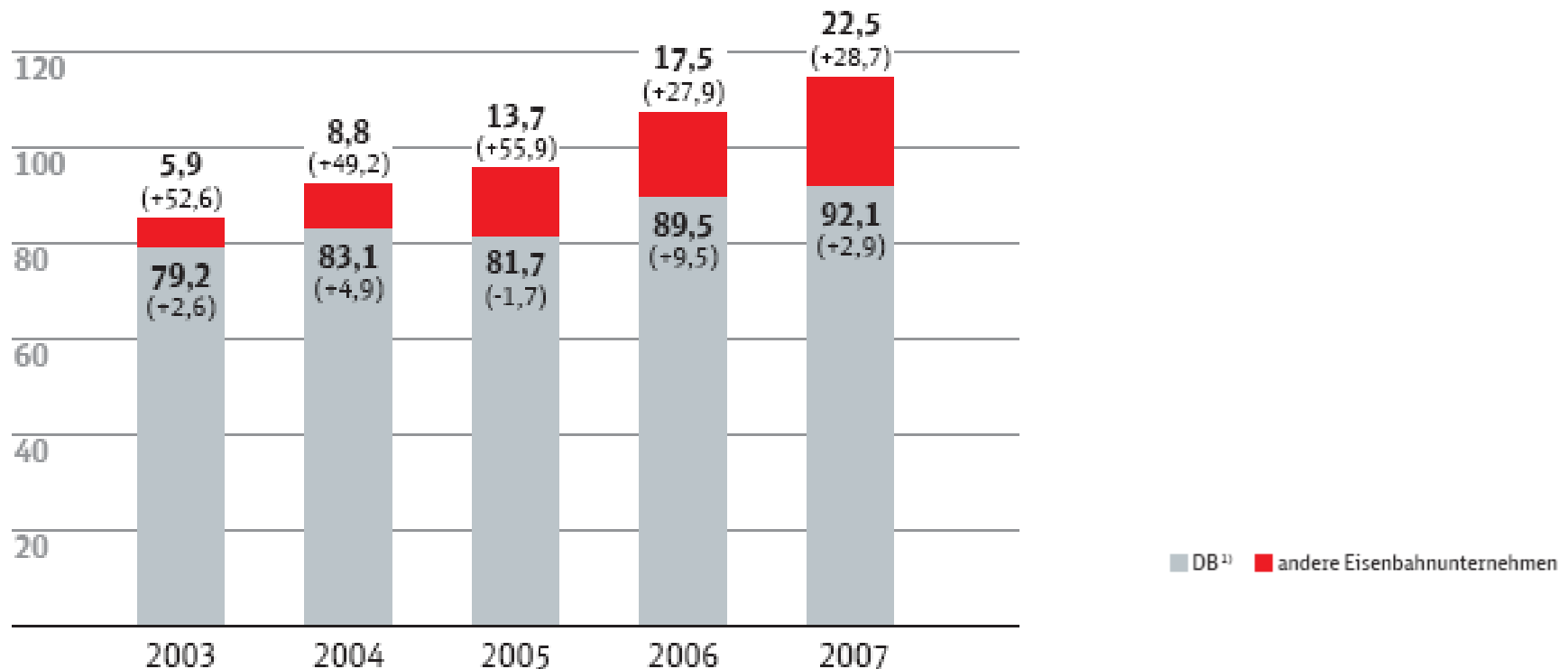
- **Wettbewerb setzt notwendige Effizianzanreize**

Liberalisierung/Wettbewerb führen zu Effizienz und Qualität

Das Beispiel Deutschland

Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr

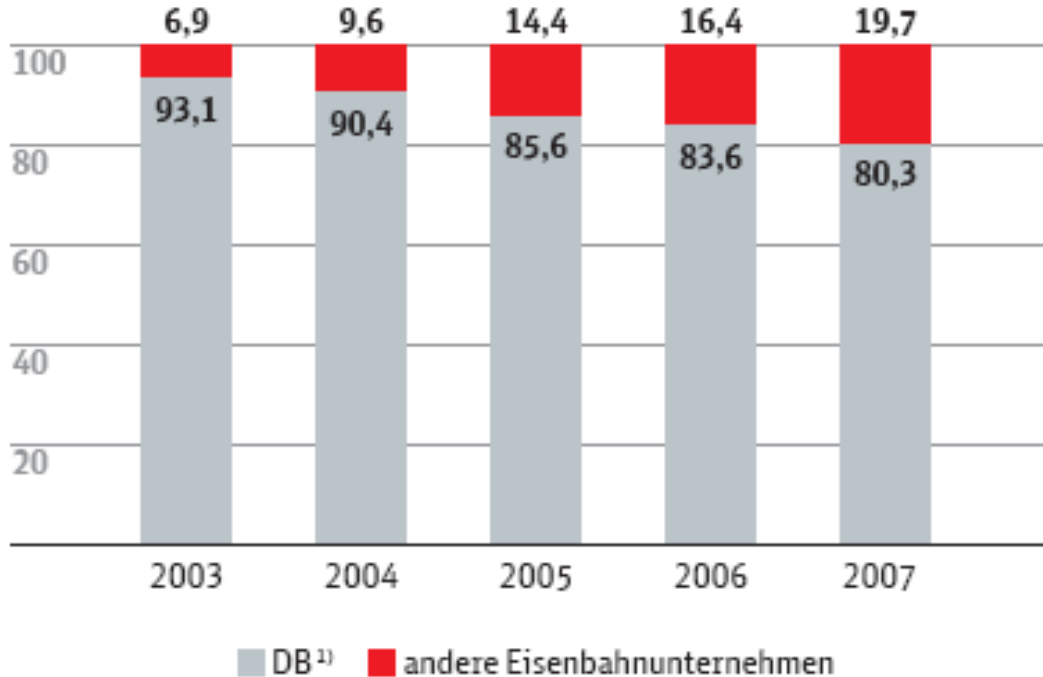
(Angaben in Milliarden Tonnenkilometer, in Klammern: Veränderung gegenüber Vorjahr in Prozent)



Liberalisierung/Wettbewerb führen zu Effizienz und Qualität

Das Beispiel Deutschland

Marktanteil der DB und ihrer Wettbewerber
(Angaben in Prozent)



1) Railion Deutschland und RBH Logistics ab 2006

Quelle: Statistisches Bundesamt und eigene

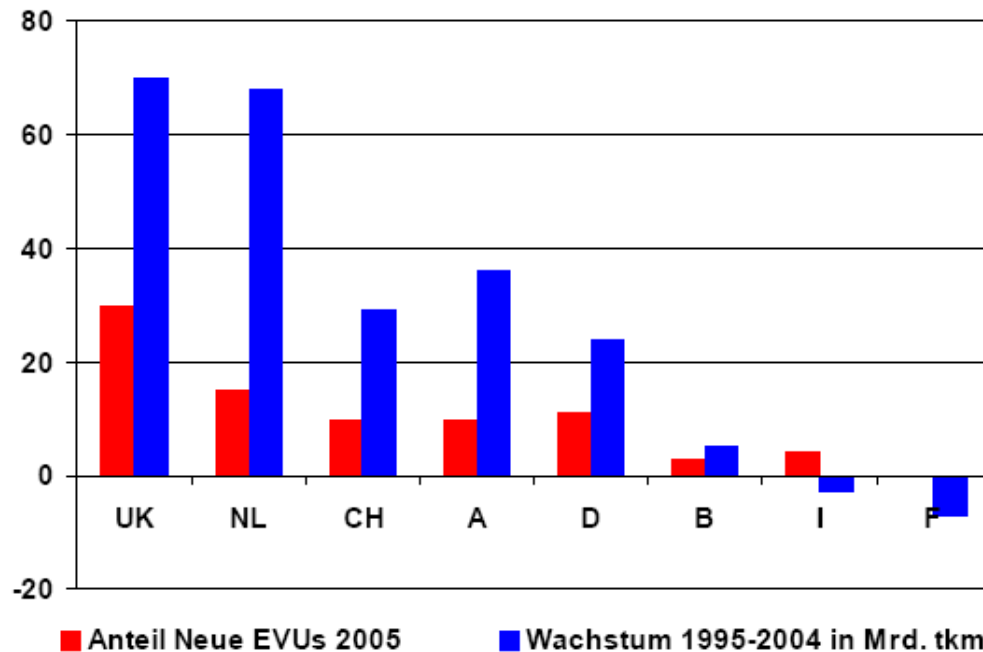
Liberalisierung/Wettbewerb führen zu Effizienz und Qualität

Das Beispiel Nord-Süd-Verkehr

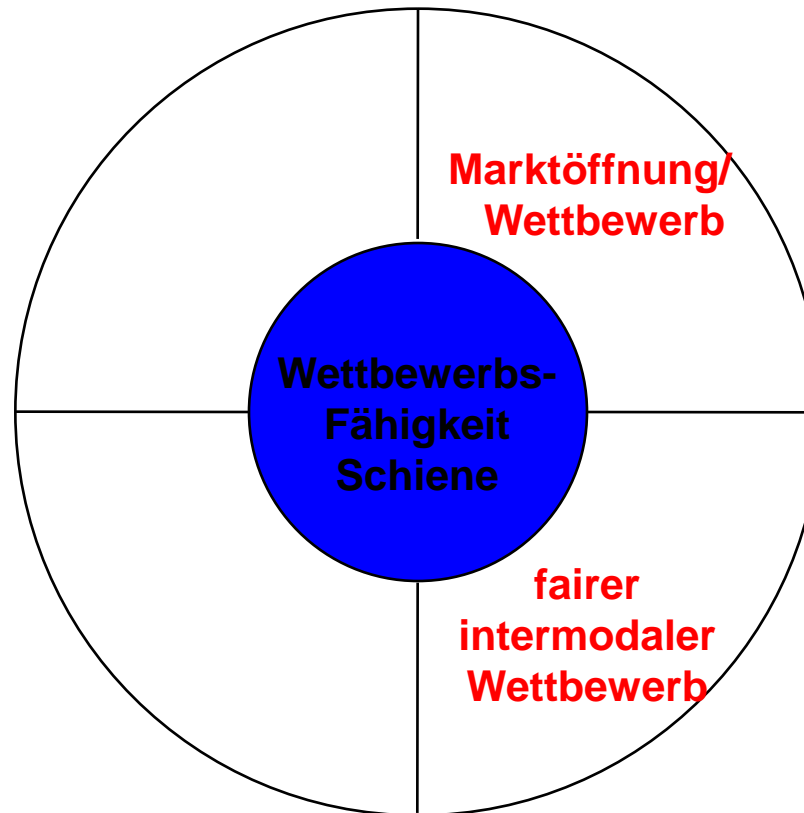
Je offener der Markt, desto höher das Wachstum



Marktanteile und Entwicklung im Schienengüterverkehr (tkm)



Trotz der positiven Rahmenbedingungen bestehen weiterhin erhebliche Herausforderungen, um den Trend zu halten

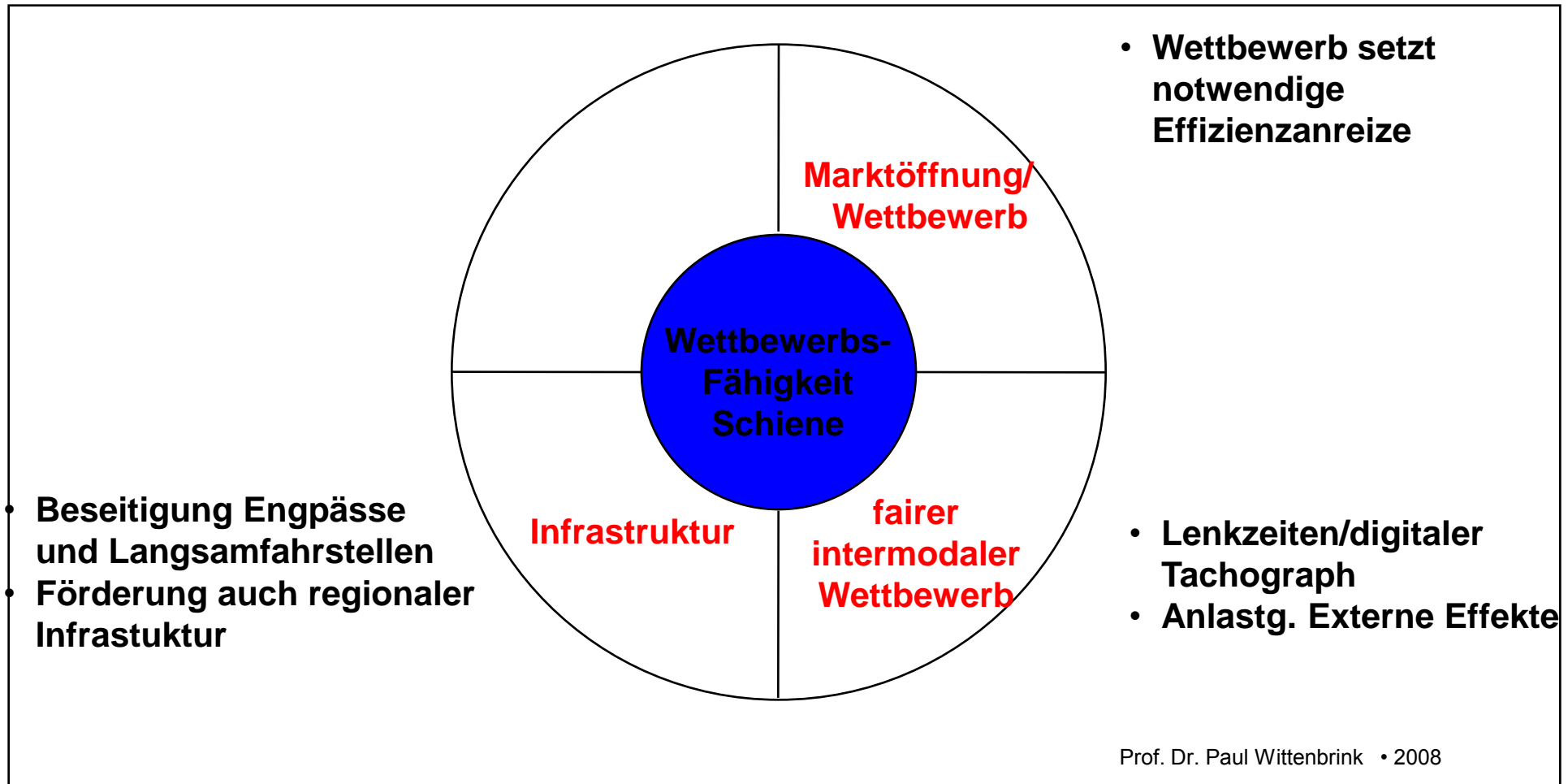


- **Wettbewerb setzt notwendige Effizianzanreize**
- **Lenkzeiten/digitaler Tachograph**
- **Anlastg. Externe Effekte**

Der digitale Tachograf führt zu einer nachhaltigen Angleichung der Wettbewerbsverhältnisse bei den Lenk- und Ruhezeiten



Trotz der positiven Rahmenbedingungen bestehen weiterhin erhebliche Herausforderungen, um den Trend zu halten



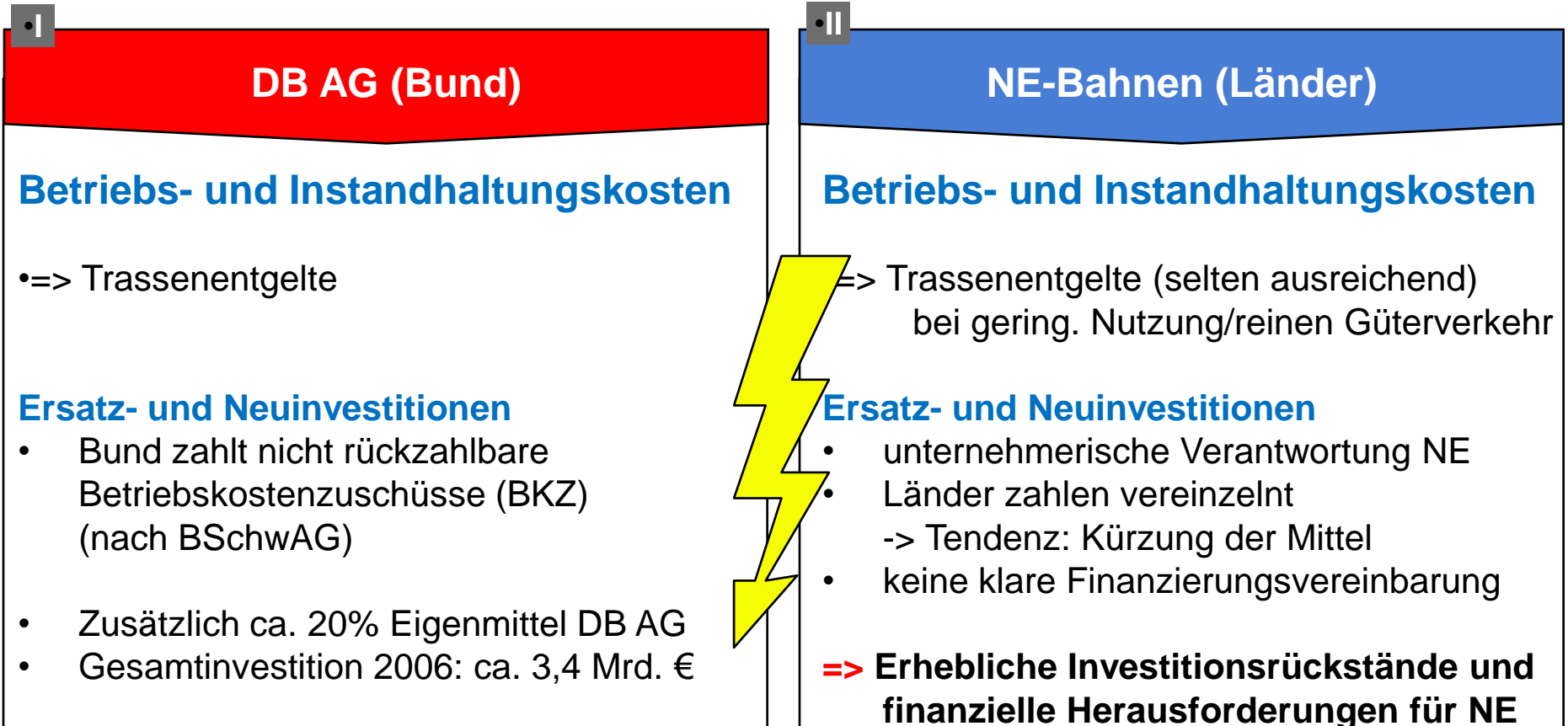
Auch die regionale Infrastruktur muss finanziert werden:

1. Die **regionale Infrastruktur** hat einen enorme **logistische Bedeutung**, weil hier ein erheblicher Teil der Güterverkehre ihre Quelle bzw. ihr Ziel haben.
2. Zur regionale Eisenbahninfrastruktur zählen ca. **17.000 km**
 - 44% der gesamten öffentlichen Infrastruktur
 - 25% davon werden von den NE bewirtschaftet.
3. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (**EIU**) bestehen aus zwei Gruppen
 - EIU des Bundes (maßgeblich DB-Gruppe)
 - Gruppe der nichtbundeseigenen Bahnen (NE)



**Ohne ausreichende Finanzierung muss das regionale Netz zunehmend ausgedünnt werden!
=> Verlagerung auf den Lkw**

Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur

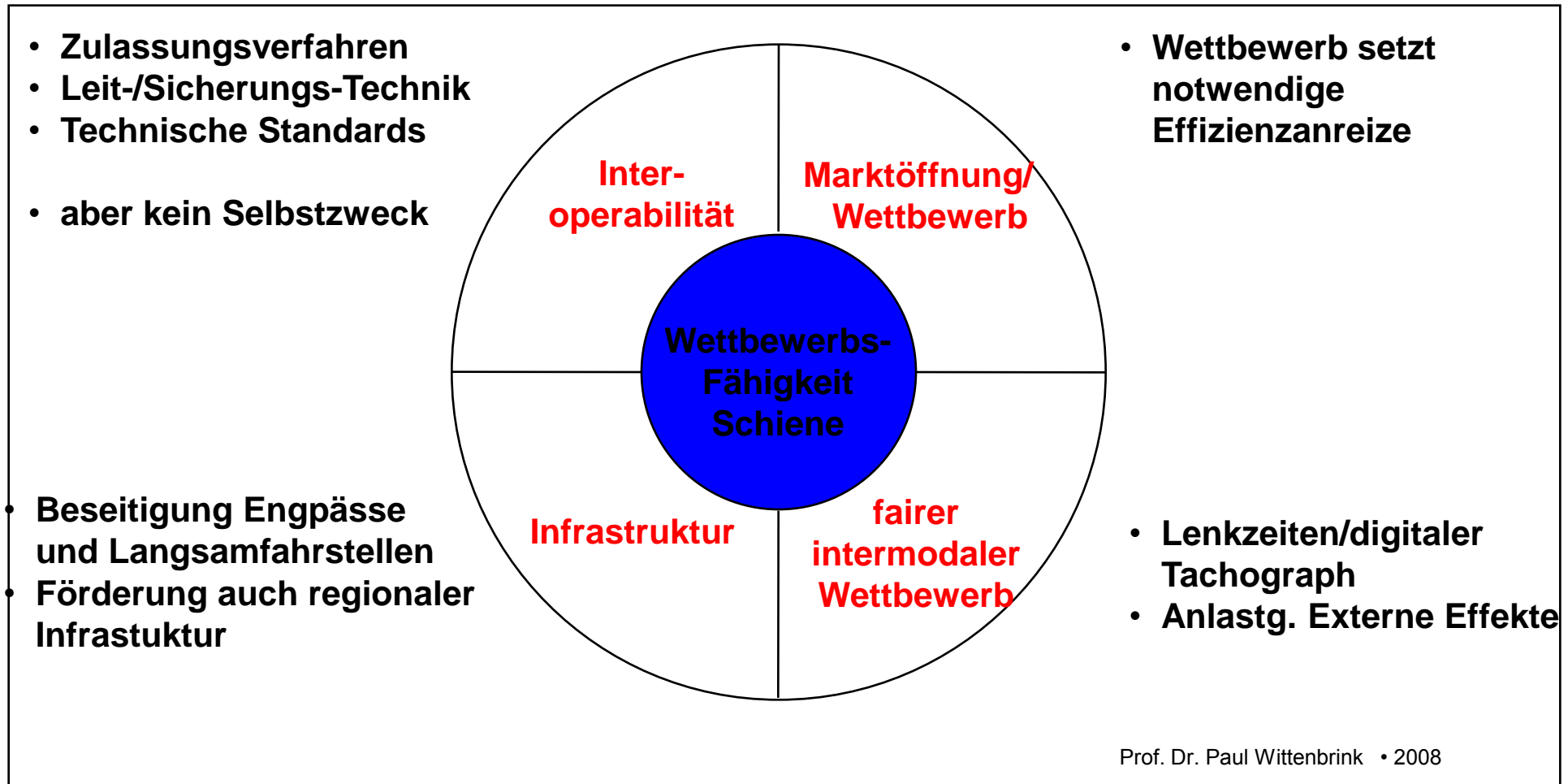


**Ohne ausreichende Finanzierung muss das regionale Netz zunehmend ausgedünnt werden!
=> Verlagerung auf den Lkw**

Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur



Trotz der positiven Rahmenbedingungen bestehen weiterhin erhebliche Herausforderungen, um den Trend zu halten



Aktuelle Veröffentlichungen Paul Wittenbrink:

1. Strategische und organisatorische Optionen für Güterbahnen,
in : Internationales Verkehrswesen, 11/2007, S. 512-519
2. Wo steht der Wettbewerb in der Güterbahnbranche?,
in: Güterbahnen 4/2007, S. 13-15
3. Wittenbrink, Paul, Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik (BME) (Hrsg.)
Modal-Split und CO₂ – Umfrageergebnisse der BME-Umfrage 2008, Frankfurt
4. CO₂-Reduktion: Anforderungen an Politik und Logistikdienstleister, in Praxishandbuch Logistik, hrsg. von Uwe-H. Pradel / Wolfram Süssenguth / Jochem Piontek / Armin F. Schwolgin, 2 Bände, Bonn 2001, Aktualisierung 1/2008
5. Aufbruch und Handlungsbedarf,
in Güterbahnen, Nr. 1/2008, S. 34-39
6. Im Grenzsprung – Rahmenbedingungen für einen grenzenlosen Schienengüterverkehr,
in : Privatbahn-Magazin, Nr. 4/2008, S. 10-11
7. Verkehrsverlagerung auch im Binnenverkehr, in: NZZ September 2008, Veröffentlichung in Vorbereitung