Güterverkehr und Schiene

Steckbrief:

Name:	Wolfgang Thoma
Geburtsdatum /-ort:	12. Juni 1955 in Bad-Wörishofen
Beruflicher Werdegang	• Gymnasium mit Abschluss Abitur in Illertissen
	• Studium der Rechtswissenschaften in Augsburg
	• Zulassung zur Rechtsanwaltschaft
	• Geschäftsführender Gesellschafter seit 01.01.1993

ANSORGE LOGISTIK

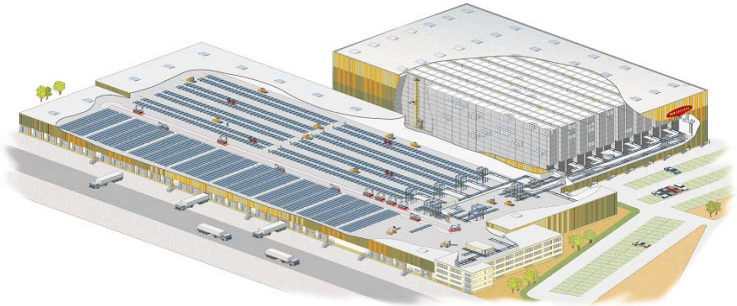
Mittelstandsunternehmen mit

ca. 500 Mitarbeiter an 6 Standorten

- **87640 Biessenhofen**
- **78244 Singen**
- **41460 Neuss**
- **09212 Limbach-Oberfrohna**
- **85301 Schweitenkirchen**
- **I-23015 Nuova Olonio di Dubino**

Ideal STANDARD INTERNATIONAL Service Center

Biessenhofen



DZ Singen

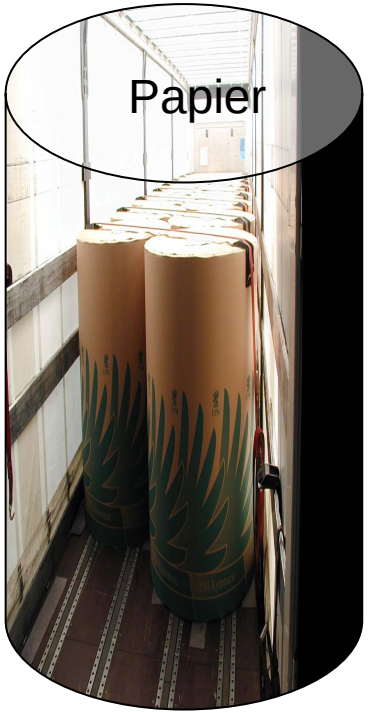
Neuss

Schweitenkirchen

Limbach

Nuova Olonio di Dubino

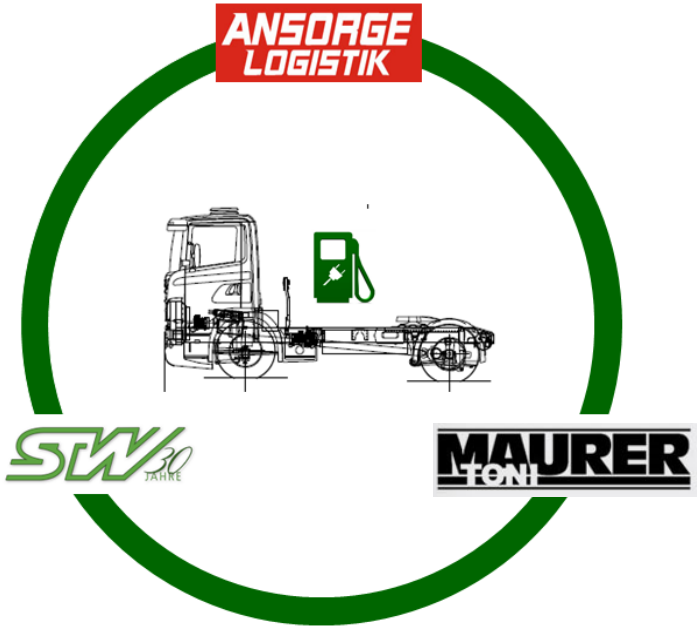
3-Säulen Theorie



Einsatz Lang LKW

Einsatz Elektro Zugmaschine

Projekt: Entwicklung Elektro LKW



+

Bayerisches Staatsministerium für
Wirtschaft und Medien, Energie und Technologie

Forschungsprogramm

Elektromobilität und innovative Antriebstechnologien für mobile Anwendungen

Kombinierter Verkehr

Definition Kombinierter Verkehr

- Gütertransport mit mindestens zwei oder mehr Verkehrsträgern ohne den Wechsel des Transportgefäßes

- Grundsätzliche Unterscheidung in

  - ✓ Unbegleiteten Verkehr
  - ✓ Begleiteten Verkehr

Beispiele:

Unbegleiteter Verkehr

Begleiteter Verkehr – hier: Rollende Landstraße

Arten/Formen:

Mit dem unbegleiteten Kombinierten Verkehr sind vielfältige Kombinationen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern möglich:

- Schiene/Straße
- Straße/Flugzeug
- Schiene/Flugzeug
- Schiene/Schiff
- Flugzeug/Schiff
- Straße /Schiff

Vorteile des Kombinierten Verkehrs für das Unternehmen

Individuelle, (betriebswirtschaftliche Vorteile)

- 44- Tonnen Regelung
- Kfz Steuer Befreiung
- Ausnahmeregelungen bei Fahrverboten
- Fest definierte Laufzeiten
- Reduzierung Fahrzeugkosten
- Freie Fahrzeug- und Personalkapazitäten
- Maut nur im Vor- und Nachlauf
- Vereinfachte Einhaltung der Arbeitszeitenverordnung des Fahrpersonals

Allgemeine Vorteile

- Nutzung der Stärken von Straße und Schiene
- Entlastung der Straßeninfrastruktur
- Hohe Transportsicherheit auf der Schiene
- CO_2 Einsparung beim Transport

Quelle: Kombiverkehr – Deutsche Gesellschaft für Kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG

Umschlagstechniken

Portalkran auf Kombiterminal

Reach Stacker

Quelle: Liebherr

Rollende Landstraße

Cargo-Beamer

Boxmover Technologie

(Technische) Voraussetzungen beim unbegleiteten KV

Die eingesetzten Ladeeinheiten müssen kombiverkehrstauglich, d. h. baulich geeignet sein

- Greiferzangenleisten (bei Aufliegern und Wechselbrücken)
- Genormte Eckbeschläge für Toplifting (Container nach ISO Norm)

sowie eine(n)

- Bahncodifizierung

- ILU Code der UIRR

haben.

Eigentümerschlüssel

Prüfziffer

Registriernummer

Profilhöhe

Waggontyp(en)

Höhe Sattelbock

LaSi Zert.

Fahrgestellnummer

Fakten Kombinierter Verkehr bei Ansorge

Wir……

- bewegen mehr als 30.000 Ladeeinheiten/Jahr im unbegleiteten KV
- gehören zu den TOP 30 Kombioperateuren in Europa
- sind Gesellschafter bei der Kombiverkehr – Deutsche Gesellschaft für Kombinierten Güterverkehr mbH&Co.KG
- sind Gesellschafter bei der HUPAC – Intermodal SA
- nutzen täglich bis zu 8 verschiedene Kombigesellschaften

Kombiverkehrsequipment bei Ansorge

Durchgängige Bahnkodifizierung der Ladeeinheiten

- 800 Wechselbrücken
- 300 Auflieger

Darunter auch Spezialequipment wie kranbare

- Holzwechselbrücken
- Walkingfloor Auflieger mit Jolodaschienen

Kombiverkehrsequipment bei Ansorge

Holzwechselbrücke
im Wald und auf
der Bahn

Kombiverkehrsequipment bei Ansorge

Mehr Schub(boden) für die Bahn

Wo kauft man Schubboden-Sattelanhänger mit Kombiverkehr-Zulassung? Vor dieser Frage stand die Spedition Ansorge vor zwei Jahren. Schmitz Cargobull in Gotha hat sich auf das Projekt eingelassen, denn dort wird gern etwas konstruiert, wo andere Mitstreiter abwinken.

Die Stückzahlriesen in Europas Sattel- Schubbodengeschäft wohnen, vom Münsterland abgesehen, in Belgien.

Schmitz Cargobull (SCB) in Gotha hat den vor gut zehn Jahren erstmals vorgestellten hauseigenen Schubboden-Trailer bis heute immer mit einem vom Heck bis zur Stirnwand durchgestreckten Stahlfahrgestell gebaut. Damit blieben sie gegenüber dem Leichtbau-Wettbewerb immer mindestens 500 kg höher im Leergewicht. Als dann die Vermieter in das Schubboden-Geschäft einstiegen, stellten sie fest, welche Vorteile ein konventionelles Stahlchassis hat: Es ist schlicht unempfindlicher gegen grobe Behandlung. Deshalb konnte Schmitz Cargobull dort schnell zu Stückzahlen kommen.

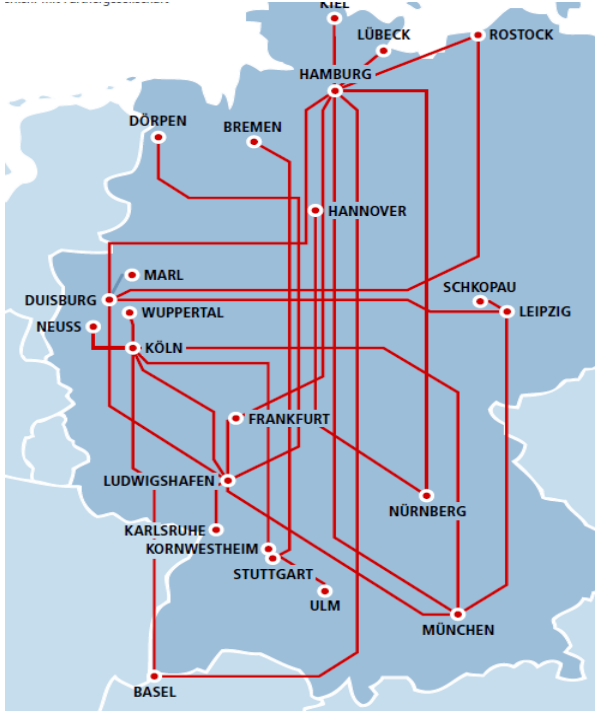
Trailer-Test_Schmitz Cargobull S.SF24G

Kranbarer Walkingfloor mit Joloda

Leistungszahlen LE Kombinierter Verkehr Gesamt/Alpentransit

	2013	2014	2015	2016	2017 Trend
Innerdeutsch	21.956	20.839	21.627	22.686	19.928
Alpentransit	8.500	8.989	9.352	7.621	10.430
Gesamt	**30.486**	**29.828**	**30.973**	**30.307**	**30.358**

Streckennetz

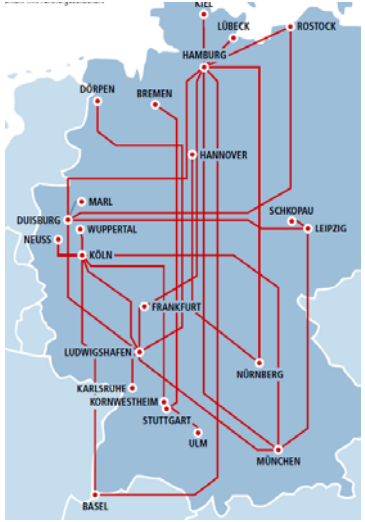


Streckennetz Kombiverkehr

Streckennetz Hupac

Vision

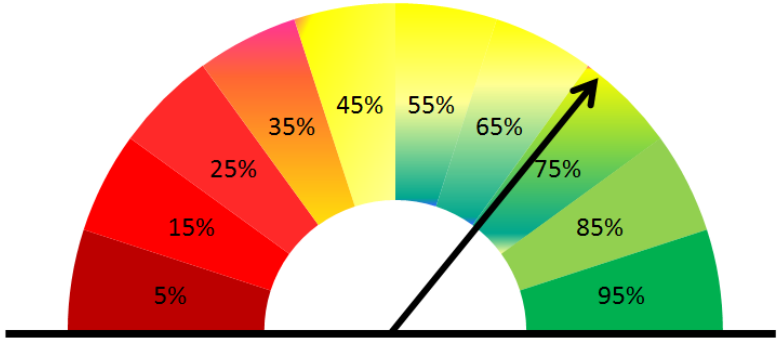
Elektromobile Kombination Transportweg „Straße-Schiene-Straße“



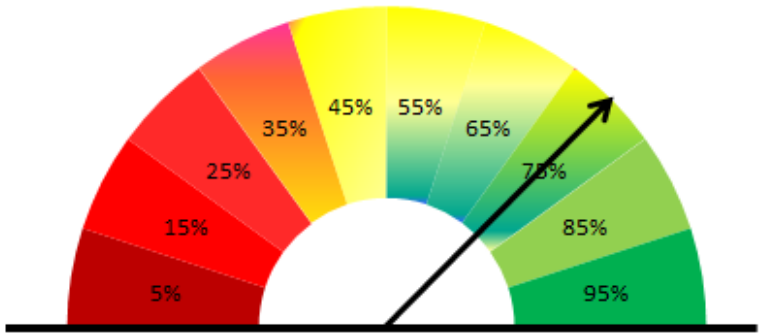
Streckennetz Kombiverkehr

Streckennetz Hupac

Performance der beiden umsatzstärksten KV Unternehmen 2016



„in time Performance“ von 71,9%



„in time Performance“ 74,35%

Zahlen, Daten, Fakten 2016

- 7.621 gesetzte Ladeeinheiten (im Alpentransit)
- 2.142 verspätete Ladeeinheiten d.h. 28,10 %
- 16.726 Stunden und 39 Minuten verspätete Bereitstellung
- 1000 betroffene Züge auf 22 verschiedenen Relationen

- **Jede gesetzte** Ladeeinheit im Durchschnitt 131 Minuten verspätet bereitgestellt
- Größte Verspätungszeit: 139:13 Stunden

Auswertung verspätet bereitgestellte Ladeeinheiten – Detail(bei gesamt 7.621 gesetzten Ladeeinheiten)

Verspätung in Std.	Anzahl LE verpätet	in %
>100	8	0,37%
>90	0	0,00%
>80	0	0,00%
>70	5	0,23%
>60	12	0,56%
>50	14	0,65%
>40	56	2,61%
>30	22	1,03%
>24	69	3,22%
>18	88	4,11%
>12	86	4,01%
>6	247	11,53%
>5	135	6,30%
>4	126	5,88%
>3	182	8,50%
>2	282	13,17%
>1	437	20,40%
bis 1	373	17,41%
Summe	**2142**	

Auswirkungen für Ansorge

- Zusätzliche Anfahrten (eigene und Unternehmer) zum Kombiterminal
- Nicht einhaltbare Kundentermine -> Verschlechterung unseres LSG und dadurch Nachteile beim Bonus-Malus-System
- Imageverlust bei den Großkunden und Verladern
- Sendungs-/Auftragsverluste
- Zusätzlicher Administrationsaufwand in der Disposition
- Zusätzlicher Administrationsaufwand bei der Personalplanung an den Lager- und Umschlagspunkten
- Verlorengegangene Produktivität des Fahrpersonals durch ungeplante Wartezeiten an den Terminals
- **Ursprünglich als Bahnladung vorgesehene Transporte wurden aufgrund mangelnder Zuverlässigkeit und Planbarkeit auf die Straße verlagert → absolute Zahl der Bahnladungen in 2016 ist geringer als geplant**

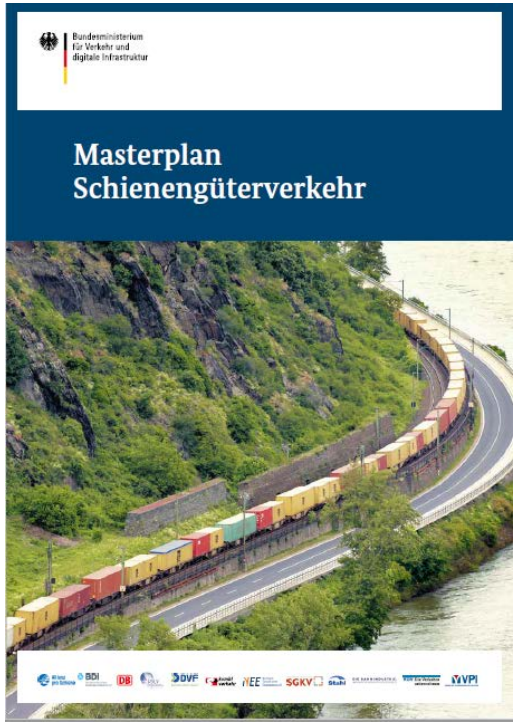
ANSORGE LOGISTIK

Mehrkosten Ansorge durch verspätet bereitgestellte Ladeeinheiten:

1.137.412,20€*

* im Jahr 2016

Lösungen für die Zukunft



Lösungen für die Zukunft

- Ausbau des Schienennetzes und der Knotenpunkte
- Auf-/Ausbau von Ausweichrouten
- Schaffung von leistungsfähigen Terminals
- „Gleichberechtigung“ von Personen- und Güterverkehr
- Beschaffung weiterer Ressourcen durch KV Unternehmen
    - Lokomotivführer
    - Lokomotiven
    - Waggons
- (Verbesserte) Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Bahngesellschaften

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.