

# Strategische Bedeutung des Rollmaterials im internationalen Marktumfeld: Anforderungen an die Industrie

Ferdinand Schmidt,  
Vorstandsdirektor Rail Cargo Austria AG

38. Tagung „Moderne Schienenfahrzeuge“, 14.-17.09.2008

## 1. RCA – Facts & Figures

## 2. Liberalisierung

## 3. Flottenstrategie der RCA

## 4. Anforderungen an die Industrie

## 5. Zusammenfassung und Ausblick

---



# 1.1 Rail Cargo Austria – Teilkonzern in Zahlen

## Teilkonzern RCA

inklusive Konzerntöchter (ÖBB Technische Services GmbH, mehr als 80 Speditionen etc.)

➤ <b>Gesamterträge 2007 (IFRS)</b>	<b>€ 2.416,9 Mio.</b>	
	davon RCA AG	€ 1.082,6 Mio.
	Speditionsholding	€ 1.282,6 Mio.
➤ <b>EBT 2007 (IFRS)</b>	<b>€ 13,4 Mio.</b>	
➤ <b>Mitarbeiter (Ø 2007)</b>	<b>7.791</b>	
	davon RCA AG	2.538
	TS GmbH	3.733
	Speditionen	1.545
	u.a.	



## 1.2 Rail Cargo Austria AG in Zahlen 2008



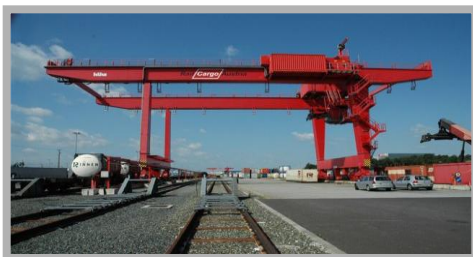
~19.800 Güterwagen (operativ)



~ 1.125 Anschlussbahnen



14 Logistikcenter  
in Österreich



17 Terminalstandorte  
(RCA u. priv.) in Österreich



**Tonnage 2007:** 97 Mio.  
**Tonnenkilometer 2007:** 19,4 Mrd.



160.000 Palettenstellplätze  
mit Auslandstöchter 260.000





## 1.3 Vertriebsstruktur der RCA

### Geschäftsbereiche RCA AG

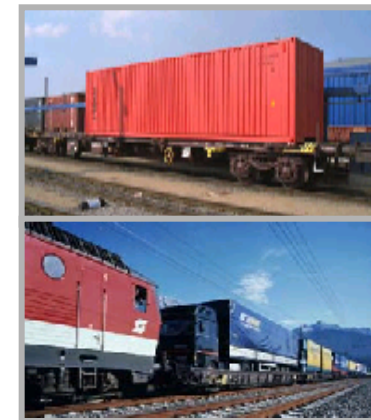
#### BEX Logistik



#### Cargo & Logistik



#### Intermodal



### Speditions Holding GmbH



Transport, Logistik & Waggonvermietung GmbH



**EXPRESS-INTERFRACHT**  
Internationale Spedition GmbH



# 1.4 Internationale Ausrichtung RCA AG 2008

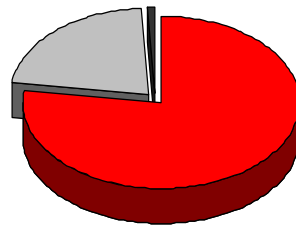
## Tonnage

Transportlogistik	39,5%
Kraftwagengüterverkehr	59,5%
Post	1,0%

## GB BEX Logistik 2%

## GB\* Intermodal 30 %

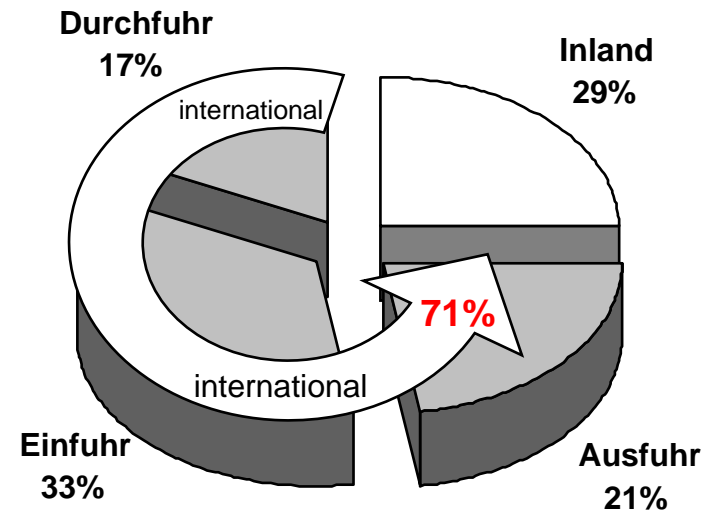
Combi Cargo	54,5%
RoLa	43,5%
Mobiler	2,0%



## Cargo & Logistik 68%

PC Agrar	3,5%
PC Chemie	14,0%
PC Holz	15,5%
PC Papier/Entsorgung	9,0%
PC Baustoffe	12,5%
PC Stahl	11,5%
PC Automotive	5,5%
PC Rohstoffe	23,5%
CUV	5,0%

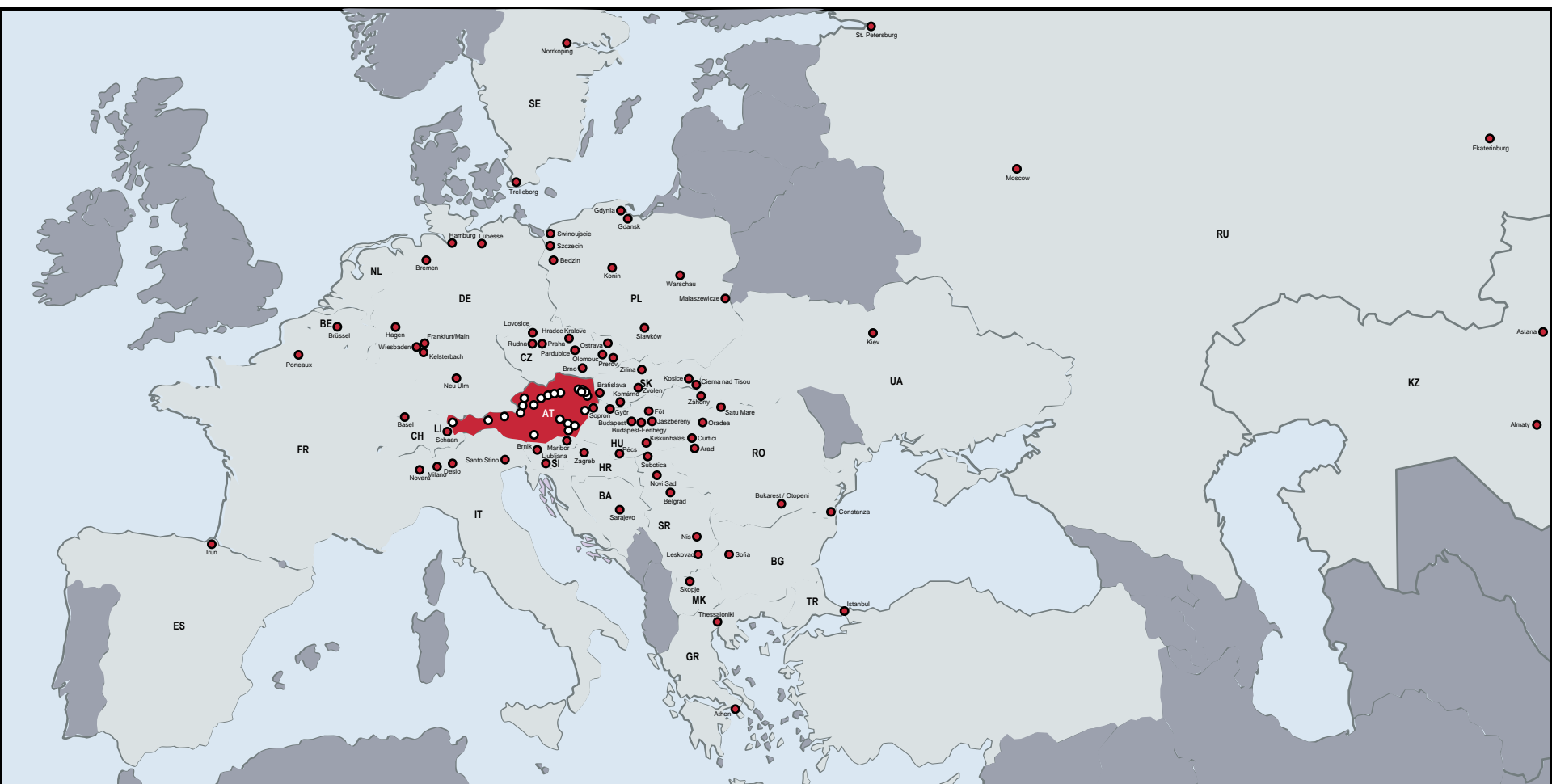
\* GB - Geschäftsbereich



Quelle: RCA



# 1.5 RCA Vertriebspräsenz



---

## 1. RCA – Facts & Figures

## 2. Liberalisierung

## 3. Flottenstrategie der RCA

## 4. Anforderungen an die Industrie

## 5. Zusammenfassung und Ausblick

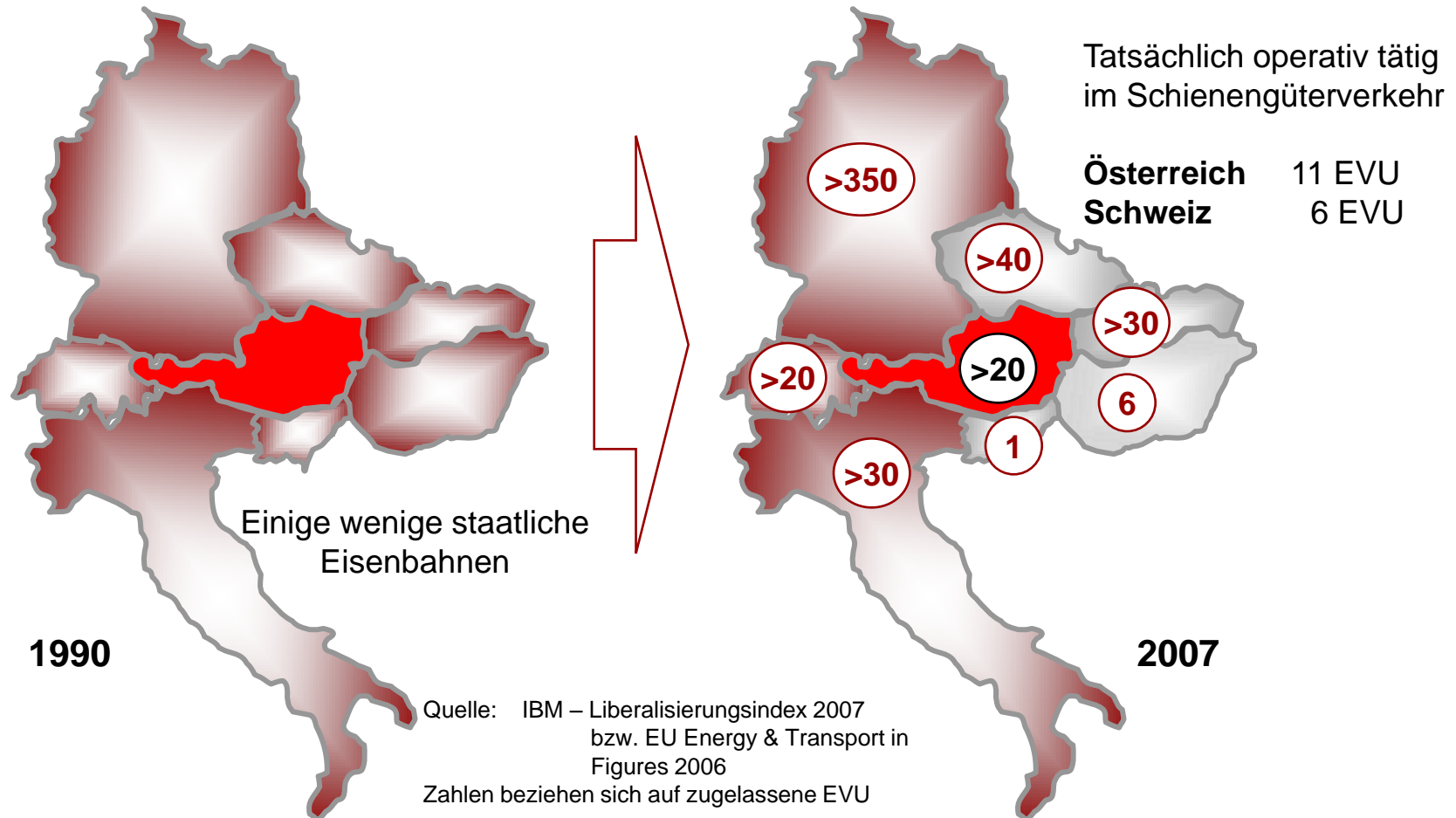
---





## 2.1 Liberalisierung

Fortschreitende **Liberalisierung** des Eisenbahnmarktes und die **Ostöffnung** der EU verschärfen den Wettbewerb und führen zu Preisdruck



## 2.2 Folgen der Liberalisierung

- Der europäische Schienenverkehrsmarkt befindet sich in einem tief greifenden **Wandel**.
- Die europäischen Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen sich aufgrund des **zunehmenden Wettbewerbs**, vor allem aber aufgrund der Chancen, die sich aus dieser Marktveränderung ergeben, neu positionieren.
- Mit einer **klaren Strategie** und einem Bündel von Maßnahmen, die sich auf die gesamte Produktionskette auswirken, stellt sich RCA Cargo Austria aktiv dem wachsenden Wettbewerb.
- Der strategischen **Bedeutung des Rollmaterials** im internationalen Marktumfeld fällt dabei großes Augenmerk zu.



## 2.3 Konsequenzen für die RCA

- Deshalb beschafft die Rail Cargo Austria **bis** zum Jahre **2012**  
**~ 6.750 Güterwagons**  
mit einem Investitionsvolumen von  
**~ € 600 Mio. EUR.**
- Es handelt sich dabei um das **größte Wagon-Beschaffungsprogramm** in der Geschichte der ÖBB.
- **Steigende Transportmengen, neue Herausforderungen** im Intermodalbereich und im klassischen Wagenladungsverkehr sprechen für diese Investitionen.
- Die neuen Wagons werden unsere Flotte sinnvoll ergänzen und auf den **modernsten Stand** bringen.



## 2.4 RCA auf Expansionskurs (I)

- Rund **75 %** des gesamten Transportaufkommens der RCA wird im **grenzüberschreitenden Verkehr** abgewickelt. Modernes und flexibel einsetzbares Wagenmaterial wird der RCA einen Wettbewerbsvorteil gegenüber den Mitbewerbern bringen.
- Mit einer modernisierten und vergrößerten Flotte im Rücken wird Rail Cargo Austria die **Fokussierung** der Märkte in **Zentral- und Osteuropa** fortsetzen. Es gilt die Marktführerrolle zu verteidigen bzw. weiter auszubauen.
- Strategisches Ziel ist es, einen **Wagenpark** vorzuhalten der
  - den zukünftigen Kundenanforderungen qualitativ gewachsen ist
  - dem Wettbewerb möglichst überlegen ist
  - die quantitativen Vorgaben erfüllt
  - und eine optimale Kostenstruktur, Life Cycle Costs, aufweist.



## 2.5 RCA auf Expansionskurs (II)

### ➤ Modernes Equipment:

Zur Sicherung bestehender Verkehre aber auch zur Gewinnung von Neuverkehren soll nachfragegerechtes Wagenmaterial

- zum richtigen Zeitpunkt,
- in richtiger Qualität
- und in richtiger Menge zur Verfügung stehen.

### ➤ Flexibel einsetzbares Wagenmaterial:

- Hohe Wiederbeladequoten (4ax-Großraumschiebe- u. Containertragwagen)
- Multifunktional einsetzbare Wagen (z.B. Roh-, Schnittholz u. Containertransport)
- Hohe Standards für Ladungssicherung, Transportsicherheit und Schadensfreiheit.





---

## 1. RCA – Facts & Figures

## 2. Liberalisierung

## 3. Flottenstrategie der RCA

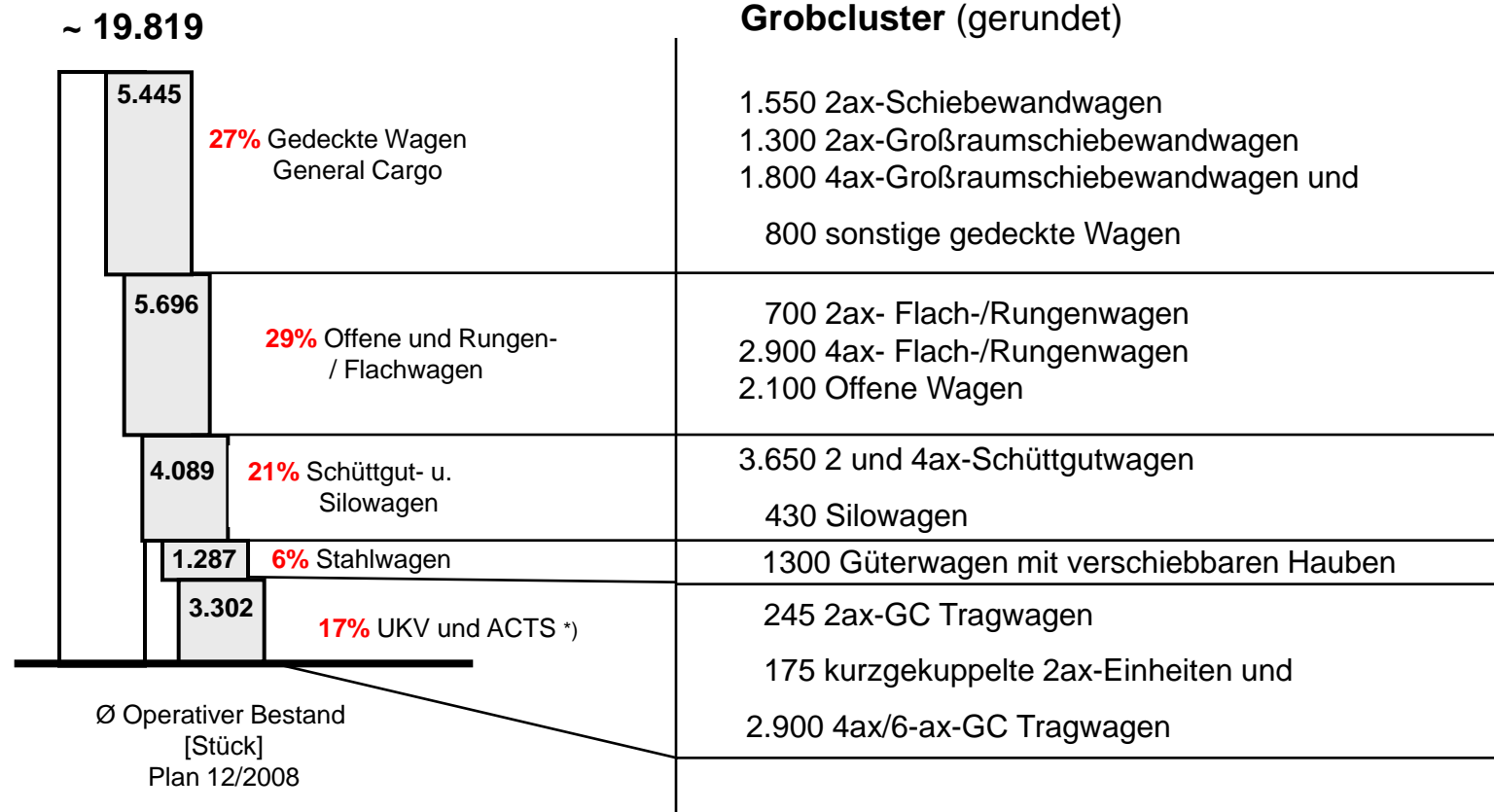
## 4. Anforderungen an die Industrie

## 5. Zusammenfassung und Ausblick

---



## 3.1 Flottenstruktur – RCA (I)



\*) UKV = unbegleiteter kombinierter Ladungsverkehr  
ACTS = Abroll-Container- Transport-System

Operativer Bestand – Plan 12/2008 (gerundet)



## 3.2 Flottenstruktur – RCA (II)

### Problem Typenvielfalt – Ineffizienzen bei Wartung und Disposition

Wagengattungscluster	Anzahl Typennummern
Gedekte Wagen General Cargo	52
Offene und Rungen- / Flachwagen	40
Schüttgut- und Silowagen	36
Stahlwaggon	5
UKV und ACTS	27
<b>GESAMT</b>	<b>160</b>



## 3.3 Ausblick Neubeschaffungen

### ➤ Investitionsplan 2006-2012:

2.000 Wagen    Gedeckte Wagen „General Cargo“

2.000 Wagen    offene und Rungen-/Flachwagen

800 Wagen    Schüttgut- und Silowagen

500 Wagen    Stahlwagen

1.450 Wagen    UKV und ACTS

### ➤ 6.750 Wagen



Containerertragswagen



Rohholzwagen



Großraumschiebewandwagen



Woodrailer



## 3.4 Die neue RCA-Wagengeneration



Großraumschiebewandwagen



Offener Wagen (Eanos)



Rohholzwagen (Rnoos-uz)

Lastgrenze bis 71,5 to

bis 66 to

bis 64 to

Achslast: 22,5 bzw. 25 to.

**Neue Wagentypen**



4-achs gedeckter Wagen



Offener Wagen (Eaos)



Rohholzwagen (Ros)

Lastgrenze bis 54,5 to

bis 58 to

bis 55,5 to

Achslast: 20 to.

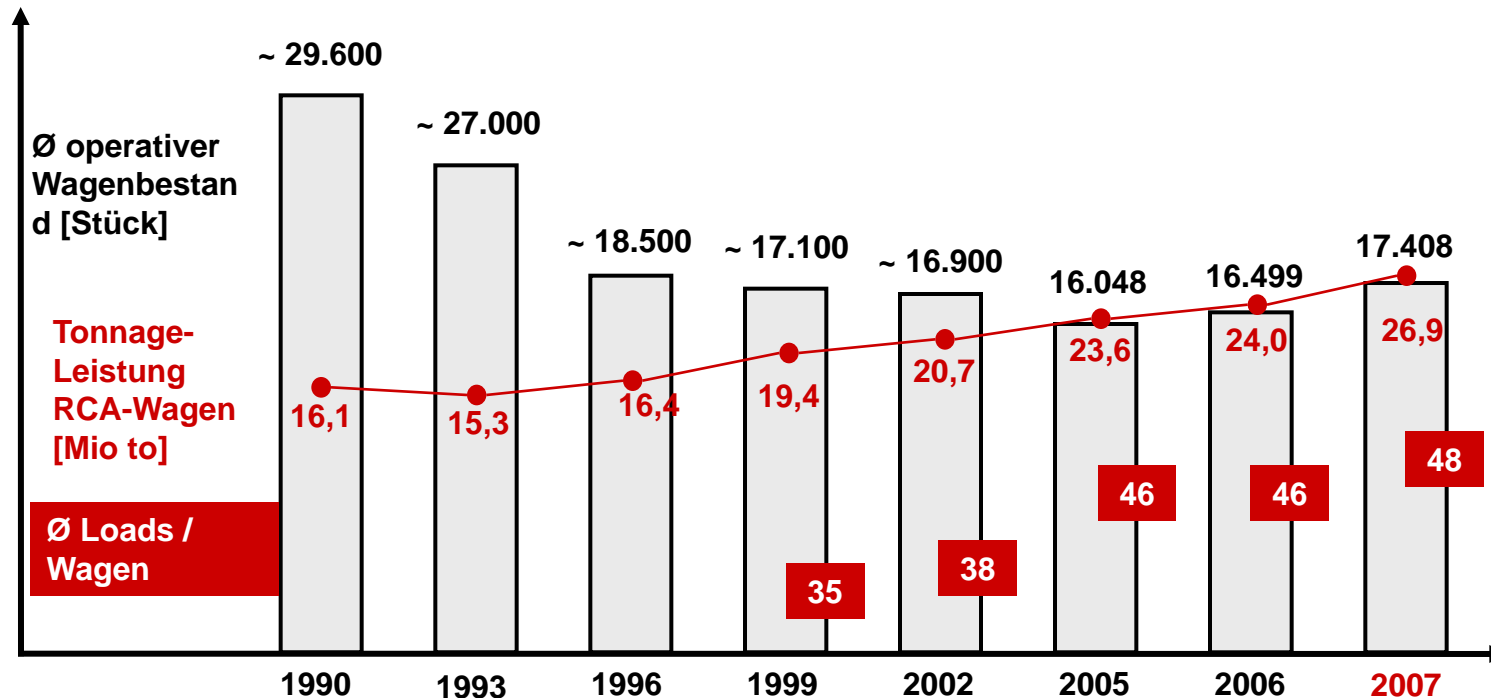
**Bisherige Wagentypen**



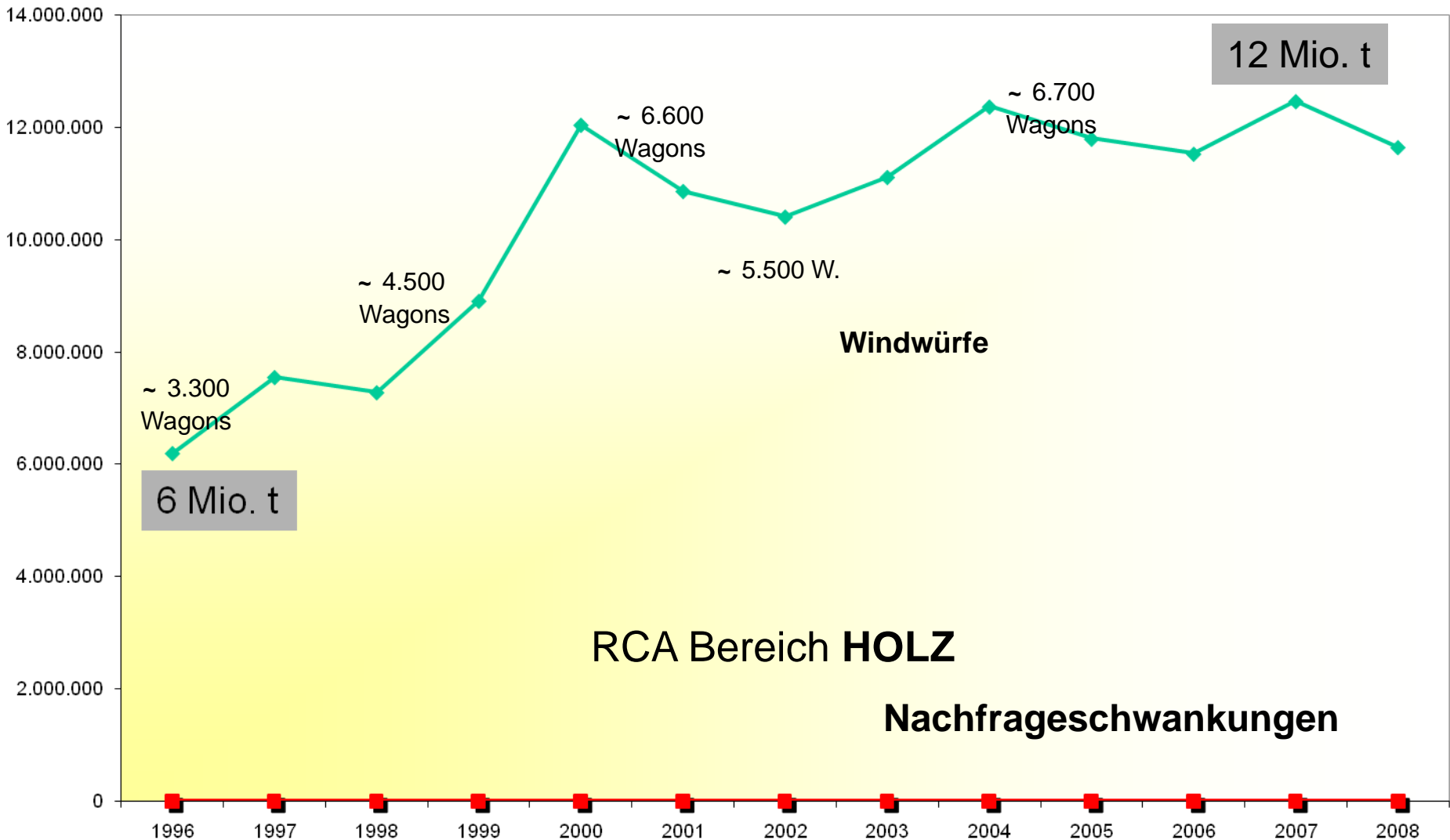


## 3.5 Entwicklung Produktivität

RCA eigene Wagen und von Dritten angemietete Wagen



## 3.6 Spezifische Probleme



---

## 1. RCA – Facts & Figures

## 2. Liberalisierung

## 3. Flottenstrategie der RCA

## 4. Anforderungen an die Industrie

## 5. Zusammenfassung und Ausblick

---



## 4.1 Anforderungen an die Industrie (I)

- Alltagstaugliche, robuste, wartungsarme und störungsarme Wagen sind bei den meisten Typen wichtiger als High-Tech-Komponenten (teuer, störungsanfällig).
- Geschwindigkeitsanhebungen über 120 Km/h werden nicht angestrebt, da dadurch ein enormer Kostensprung entstehen würde (Laufwerke, Bremstechnik, Energieverbrauch)
- Herstellung eines europaweit einheitlichen hohen Qualitätsniveaus bei der Fahrzeuginstandhaltung.
- Verbesserung der Herstellungsqualität (etwa bei Schweißnähten, Serienmängel führen zu Stehzeiten).
- Entwicklung der automatischen Zugkupplung zur kostengünstigen Serienriefe



## 4.2 Anforderungen an die Industrie (II)

- Weiterentwicklung **Hochleistungspuffer** (Ziel: Puffer als Stoßdämpfer für Beschleunigungen in x-Richtung; einzelne gute Produkte stehen zur Verfügung, jedoch relativ teuer).
- **Drehgestellentwicklung** (Ziele: wartungsarm, überlastungsresistent, lärmarm, gute Laufeigenschaften).
- Weiterentwicklung von **Einzelachslaufwerken** (bessere Dämpfungs- und Laufeigenschaften, analog Drehgestellentwicklung).
- Weiterentwicklung der **fahrzeugintegrierten Ladungssicherungsmittel** (Sicherheitsfrage wird zunehmend wichtiger).
- Weiterentwicklung **Zugeinrichtung**: Materialfrage (Ziel: weniger Masse bei höherer Festigkeit).





## 4.3 Lärmreduktion

- Bei Neubauwagen ist K-Sohle bereits Standard.
- Problem: Umrüstung von herkömmlichen Wagen. Hier stellt sich die Frage nach der Kostenübernahme ⇒ Schweizer Modell.
- Es fehlt eine Lösung für die Problematik betreffend Lärmabstrahlung durch leere Kesselwagen und Schiebewandwagen.
- Ergänzend zu den fahrzeugseitigen Maßnahmen, wird konsequenterweise auch ein lärmarmer Oberbau zu forcieren sein.



---

## 1. RCA – Facts & Figures

## 2. Liberalisierung

## 3. Flottenstrategie der RCA

## 4. Anforderungen an die Industrie

## 5. Zusammenfassung und Ausblick



## 5.1 Zusammenfassung

- Die **strategische Bedeutung des Rollmaterials** wird immer wichtiger. Die RCA begleitet seine Kunden bei der Expansion im Inland und nach Europa.
- Das **internationale Umfeld**, speziell in Richtung Süd- und Osteuropa, gewinnt immer mehr an Bedeutung. Kunden erwarten auch dort modernes und zeitgemäßes Equipment für die Güterverladung auf der Schiene.
- **Investitionen** in moderne Güterwagen unterstützen die RCA bei der Kundenbindung
  - darstellbar wenn die Auslastung steigt
  - Rück- und Wiederbeladungen, Verminderung der Leerlaufanteile
  - Erhöhung der Wagenverfügbarkeit, Bedeutung des Wagenalters bei Wartungshäufigkeit
  - höhere Zuladung usw.



## 5.2 Ausblick

- Derzeit gibt es ca. **700.000 Wagons in Europa**.
  - Bei einer durchschnittlichen Einsatzdauer von **40 Jahren** müssten pro Jahr **17.500** Wagons ersetzt werden.
  - Bei **2% Nachfragesteigerung** kämen 14.000 Wagons hinzu. Unter Berücksichtigung der höheren Lastgrenzen und des größeren Laderaums ergibt sich somit ein jährlicher Bedarf von ca. **20.000-25.000 Wagons**.
  - Tatsächlich werden jedoch nur ca. **10.000 Wagons pro Jahr** in Europa **neu** angeschafft.
- ➔ Eine **Wagonknappheit** wird die Folge sein!



# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

