



SCHIENENGÜTERVERKEHR

Möglichkeiten – Erfahrungen - Herausforderungen

DATEN UND FAKTEN



Gründung am 1. April 2001
 als 100 % Tochter der voestalpine Stahl Linz



900

Mitarbeiter



414,2 Mio.

Umsatz LogServ

davon 26 % € Drittgeschäft
 (außerhalb des Konzerns, exkl. Frachtzukauf)



430,5 Mio.

Umsatz LogServ Gruppe

(konsolidierter Umsatz inkl. Beteiligungen
 CargoServ, Kühne & Nagel Euroshipping)



7,7 Mio.

Investitionen

GJ 2022 – April 2021 bis März 2022

- Qualitätsmanagementsystem: ISO 9001
- Umweltmanagementsystem: ISO 14001 und EMAS-VO
- Arbeits- und Gesundheitsschutz-Managementsystem ISO 45001

UMFASSENDES ANGEBOT RUND UM DIE LOGISTIK



KONTRAKT- UND
PROJEKTLOGISTIK



VERSAND-
STEUERUNG



ZOLL



WERKSINTERNE
LOGISTIK: HAFEN,
STRASSE



WERKSINTERNE
LOGISTIK: BAHN



VERKEHRS-
AKADEMIE



EISENBAHN-
SICHERUNGSTECHNIK,
EISENBAHN-
BAUTECHNIK



INSTANDHALTUNG
LOKOMOTIVEN UND
WAGGONS



WERKSTÄTTE
SCHWER- &
SONDERFAHRZEUGE



FUHRPARK-
MANAGEMENT



CARGOSERV:
PRIVATE EISENBAHN-
VERKEHRE



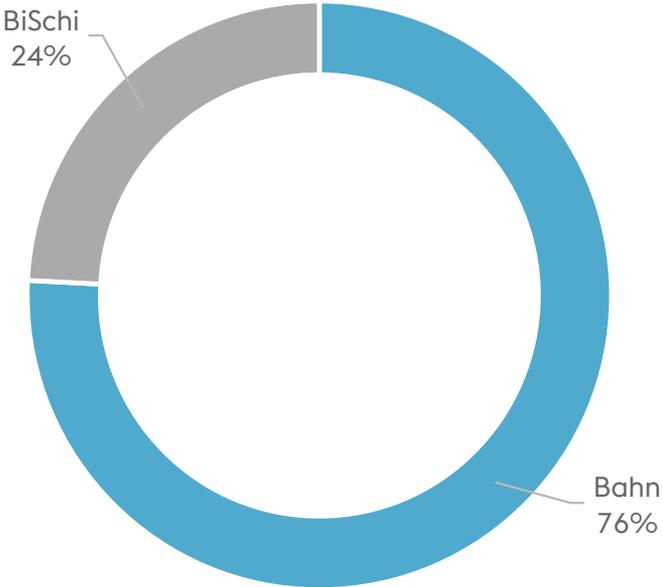
EISENBAHNVERKEHRSUNTERNEHMEN CARGOSERV



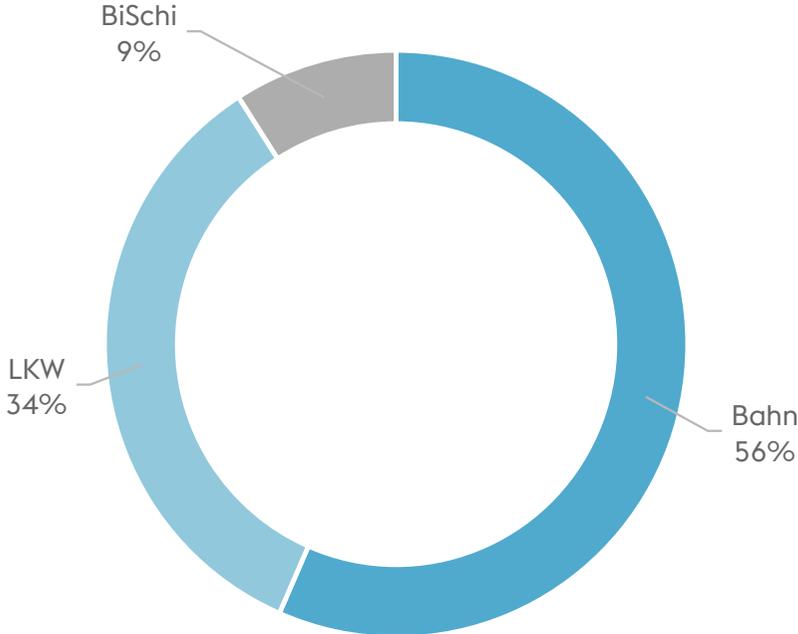
- Gründung 1.4.2001
- Ca. 6,8 Millionen Tonnen jährliches Transportvolumen
 - 170 Züge pro Woche (Kalk, Erz, Kohle, Stahlcoils, Schrott)
 - Diverse Bedarfs- und Regelzüge für Dritte
- 33,7 Millionen EUR Jahresumsatz (GJ 2021/22)
 - Davon rund 21,2 Mio. außerhalb des voestalpine Konzerns
- 3 Diesel- und 9 Elektrolokomotiven

MODAL SPLIT (STEEL DIVISION - GJ2021)

INBOUND



OUTBOUND



RAHMENBEDINGUNGEN LOGISTIK (BAHN)

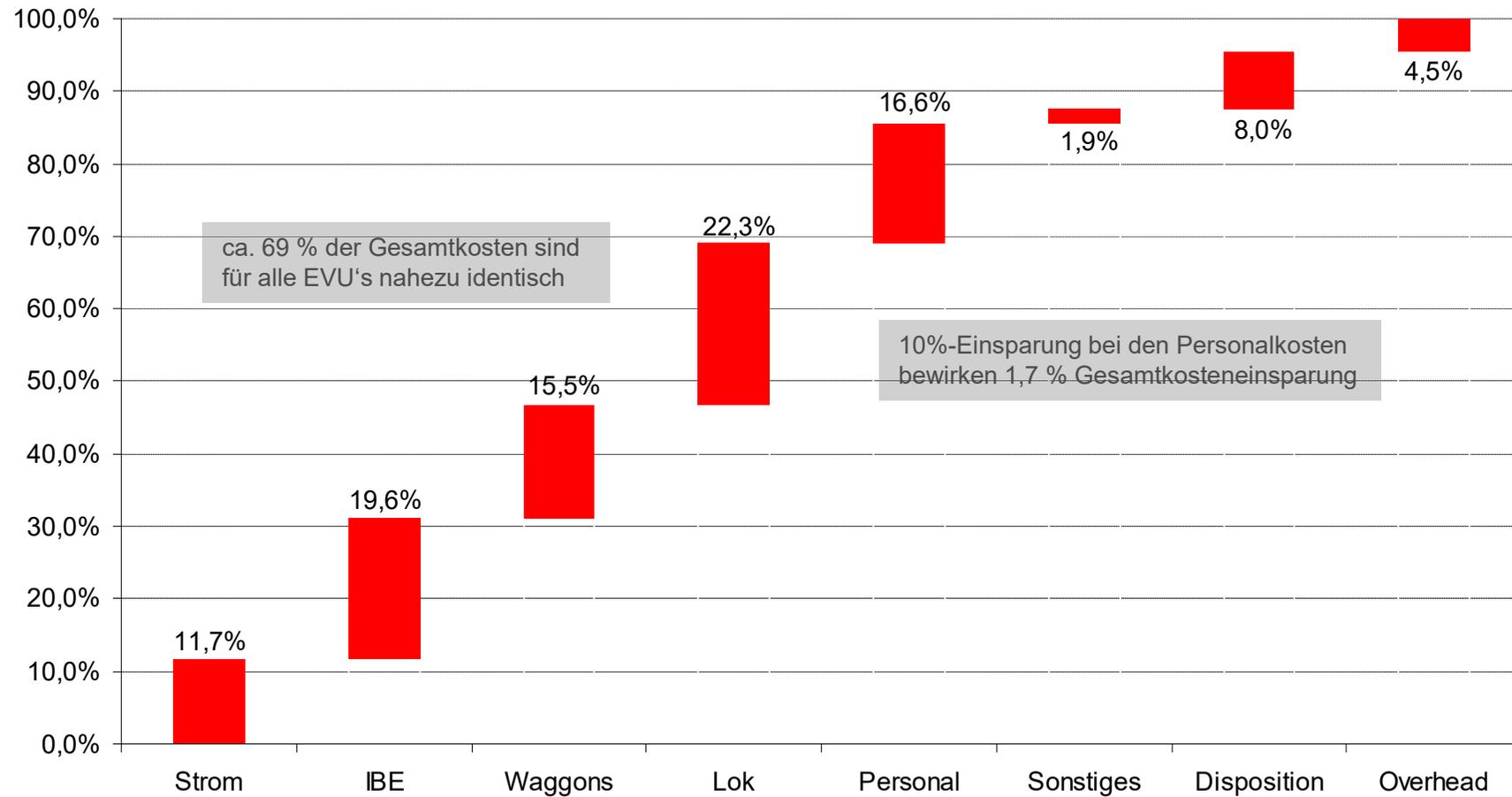
- » **Komplexität** in den Supply Chains steigt zunehmend
- » **Herausforderung** der logistischen Ver- und Entsorgung am **Standort Linz** steigt
- » **Reaktionsgeschwindigkeit, Zuverlässigkeit** und **Nachhaltigkeit** bekommen immer höheren Stellenwert
- » **Ressourcenengpass** bei Personal, Rolling Stock und Infrastruktur
- » **Klimawandel** und dessen **Auswirkungen** auf die Transportlogistik steigen
- » **Neue Logistikkonzepte** durch verstärkte Kooperationen zwischen EVU nehmen zu („Closed Loops“)
- » **Robuste Prozesse** und **Infrastrukturkapazitäten** sind notwendig



OPTIMIERUNGSMÖGLICHKEITEN

in der Bahnlogistik

KOSTENSTRUKTUR EINES EISENBAHNUNTERNEHMENS

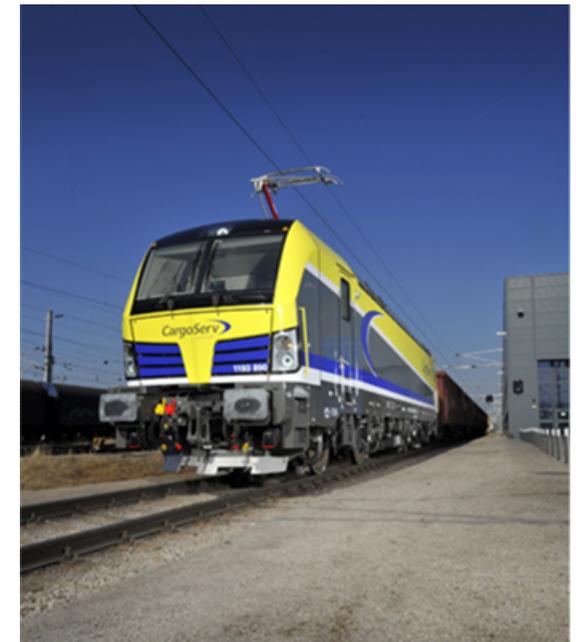


OPTIMIERUNGSMÖGLICHKEITEN

- Fast 70 % der Gesamtkosten sind für alle EVU's nahezu identisch.
- Durch das Auswechseln des Traktionär's - ohne Änderung der Betriebsabläufe - können keine Einsparungen erzielt werden!



Wechsel des EVU's



OPTIMIERUNGSMÖGLICHKEITEN BEISPIELE (1)

- Gesamthafte Transportkonzepte:
 - Optimierung Zugparameter (Auslastung, Paarigkeiten,...)
 - Nutzung Partnernetzwerk (Eisenbahnunternehmen mit unterschiedlichen Leistungen)
- Güterwagen:
 - Optimierung der Waggonumlaufzeiten (Zeit bis zur Wiederbeladung)
 - Erhöhung der Auslastung (Menge, Tonnage)
 - Einsatzmöglichkeiten erweitern

OPTIMIERUNGSMÖGLICHKEITEN BEISPIELE (2)

- Lokomotiven:
 - Optimierung der Auslastung
 - Universelle Einsatzmöglichkeiten (Funkfernsteuerung für Anschlussbahnbedienung)
- Personal:
 - Hochqualifizierte Mitarbeiter (Triebfahrzeugführer, Wagenmeister,...)
 - Flexible Personaleinsatzpläne
- Disposition:
 - Operative Planung und Abweichungsmanagement

BEISPIEL EINSATZMÖGLICHKEITEN LOKOMOTIVEN

- Anschlussbahnbedienung Kalkwerk Steyrling mit E-Lokomotive Siemens BR 1116 mit Funkfernsteuerung.





BEISPIEL MOBILER VERKEHR

MOBILER VERKEHR VOESTALPINE

Durch den MOBILER Verkehr werden die Vorteile des Schienen- und Straßengüterverkehrs sinnvoll in einem System vereint.

voestalpine und LogServ setzen das System bereits jahrelang für den Abtransport von Sekundärprodukten und die Anlieferung von Rohstoffe ein.

Jahrestransportleistung rund 120.000to

- INBOUND (Rohstoffe)
 - Kunststoff ca. 15.000to
 - Erze ca. 10.000to
- OUTBOUND (Sekundärprodukte)
 - Stäube ca. 55.000to
 - Hüttensand ca. 40.000to



MOBILER RUNDLAUF LOGISTIK



STATIONEN AM STANDORT VOESTALPINE LINZ

Waggon Ankunft-
/Abfahrt



Umschlag
Straße/Schiene



LKW Transport „Letzte
Meile“



Entladestelle



Beladestelle



Zwischenpuffer



ZUSAMMENFASSUNG ABFALLTRANSPORT AUF DER SCHIENE

- Ein Großteile der Mengenströme in der Stahlindustrie - Sekundärrohstoffen und Abfälle – erfolgt über die Schiene
- Lösungen im kombinierten Verkehr (Straße- Schiene) sind erforderlich
- Die gesamte Logistikkette muss geplant und gesteuert werden – Komplexität ist eine Herausforderung – erfordert hohe Logistikkompetenz
- Die bereits vorhandenen Ressourcenprobleme im Bereich der Bahn sowie
- die Zukunft des Einzelwagenverkehrs in Europa – Rückzug aus der Fläche erschweren die zusätzliche Verlagerung
- Lagerung / Zwischenlagerung von Abfällen teilweise eine große Herausforderung
- Wirtschaftlichkeit bei geringen Transportmengen