



The Driving Force on Rail

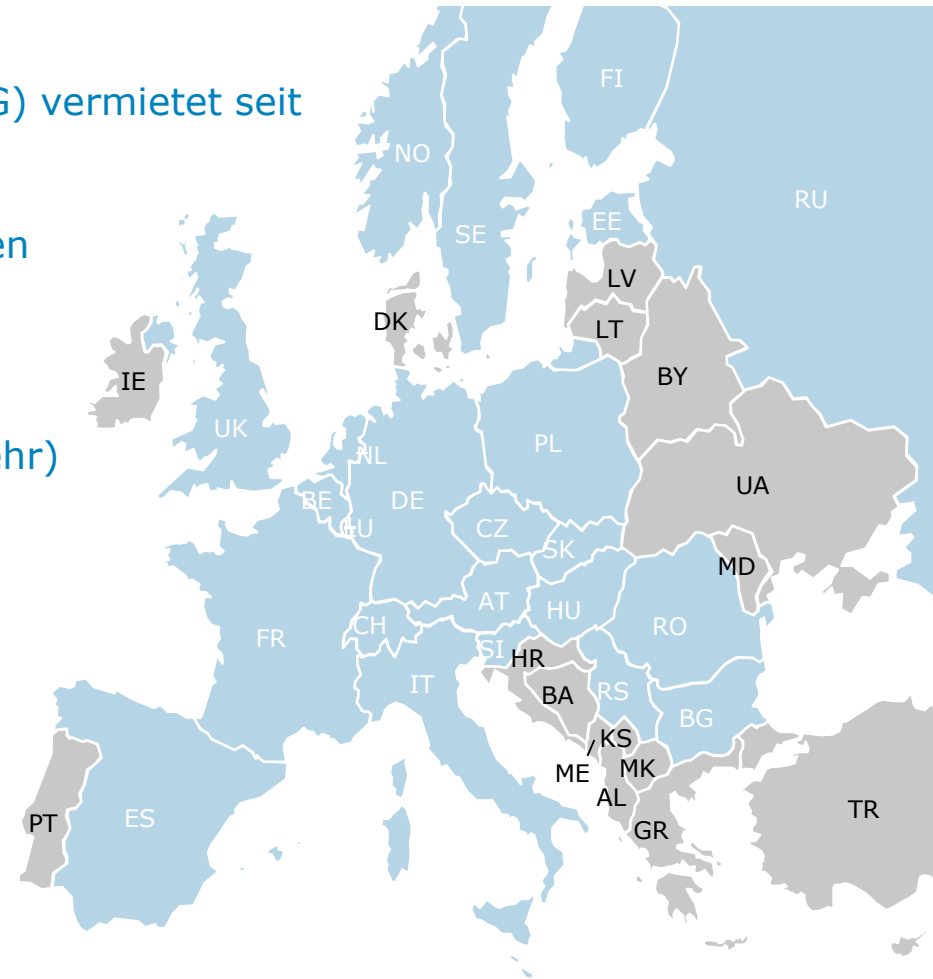


www.aae.ch

Wer ist AAE?

Fakten im Überblick

- AAE AG (Ahaus Alstätter Eisenbahn AG) vermietet seit 1989 Eisenbahngüterwagen
 - In 25 Jahren von 0 auf 30.000 Wagen
- Marktführer bei Standardwagen und Intermodalwagen (Kombinierter Verkehr)
- Full-Service-Anbieter:
Vermietung, Wartung, Reparatur
- 100 Mitarbeiter



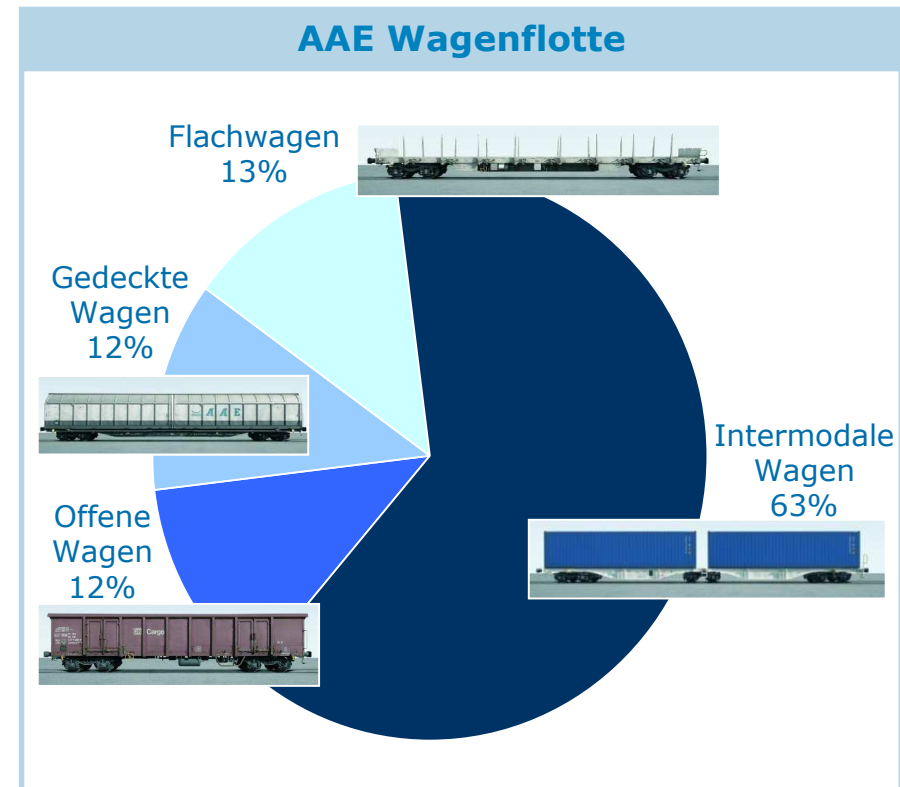
Blaue Länder: Tätigkeitsbereiche der AAE AG

Wer ist AAE?

Wie die Flotte der AAE aussieht und was die AAE für die technische Weiterentwicklung leistet

AAE...

- hat eine junge Güterwagenflotte
- Innovationsführer bei Erprobung und dem Einsatz unterschiedlicher Bremstypen
- Betriebsversuche zur Ermittlung der Gesamtkosten (LCC - Life Cycle Cost) unterschiedlicher Bremstypen



Verkehrsprognose 2030

Gesamtverkehr in Vergleich zu 2010 (Bahn, Schiff & LKW)



Güterverkehr
+38%



Personenverkehr
+13%

Güterverkehr im Vergleich zu 2010



+39%

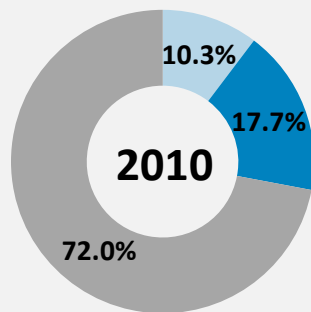


+43%

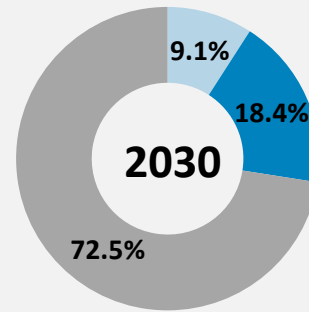


+23%

Modal Split nach Verkehrsleistung



■ Schiff ■ Bahn ■ LKW



- Tendenz zu länger laufenden Verkehren
- Der Kombinierte Verkehr (KV) nimmt überproportional zu
- Seehafenhinterlandverkehr in Verbindung mit KV wird mit 86 % (Aufkommen) deutlich stärker ansteigen als der restliche KV

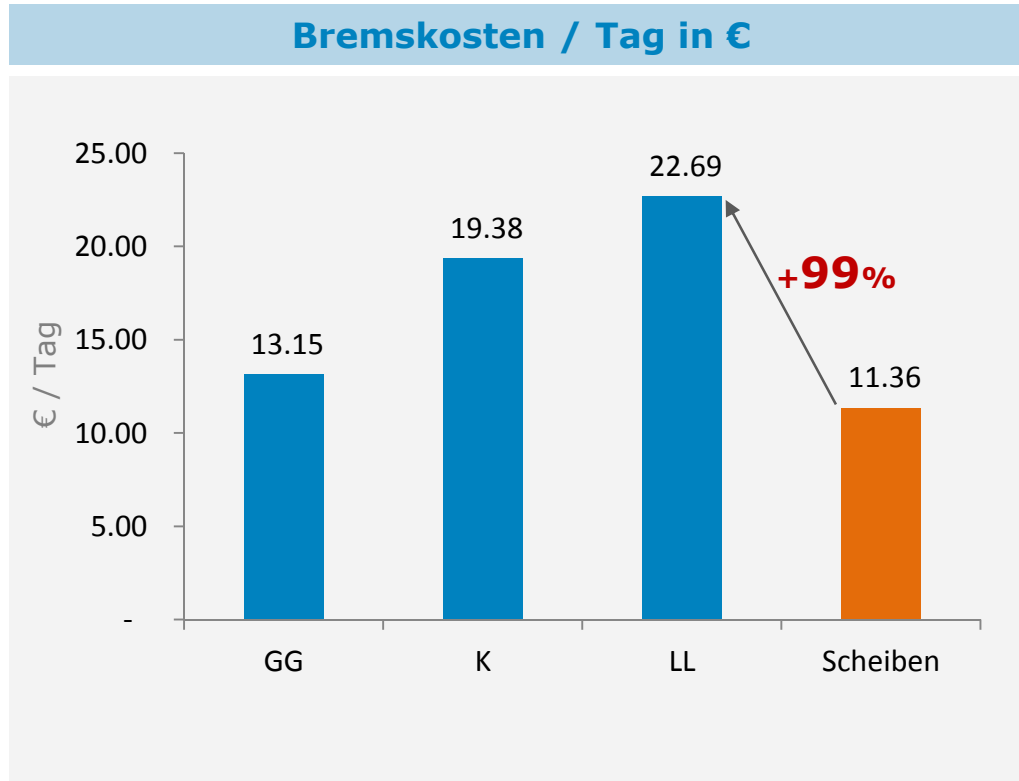
Leise Güterwagen

Leisen Güterwagen gehört die Zukunft



Den höheren Kosten leider auch!!!

Vergleich Bremskosten



Ersparnis pro Jahr und Wagen

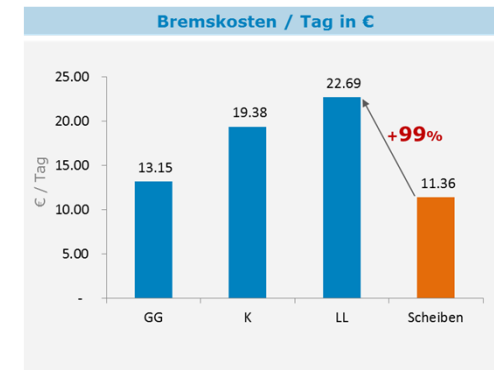
Scheiben vs. LL:

→ € 4'130

- Die Bremskosten für ein 6-achsiger Güterwagen mit LL-Bremsen und jährlicher Laufleistung von 160'000 km ist im Vergleich zu den Scheibenbremsen um 99% höher
- Die höheren Investitionskosten für Scheibenbremsen amortisieren sich nach 5 - 6 Jahren
- Bei höherer jährlicher Laufleistung sind die Preisunterscheide noch höher

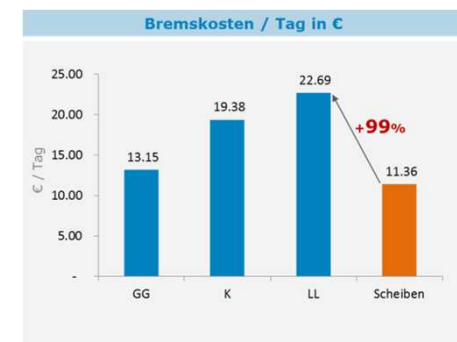
Scheibenbremsen

Die Scheibenbremse wird sich als Standard für neue Güterwagen durchsetzen, aber nicht bei umzurüstenden Waggon



Wann sind Scheibenbremsen ungeeignet?

Keine wirtschaftliche Lösung für Umbau bestehender Güterwagen



Anreizsysteme

Bisherige Anreizsysteme verleiten zum Abwarten, nicht zum Umrüsten



Umweltfreundliche Schienenlogistik

Umweltfreundliche Schienenlogistik wird durch Verbote oder einseitige Kostenbelastung gegenüber dem Wettbewerber Straße ausgebremst



Förderkonzepte

Förderkonzepte sollten europaweit nach dem Vorbild der Schweiz umgestellt werden

