

ABSTRACT

Strategieoptionen Terminalkonzept

Evaluierung der
Entwicklungs- und
Strategieoptionen
österreichischer
Terminalstandorte

Projektverantwortliche Autoren:

Mag. Jürgen Schrampf
Paul Weiss
ECONSULT Betriebsberatungsges.m.b.H.

Wien, Juli 2016

Impressum

Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
A-1030 Wien, Radetzkystrasse 2

Ansprechpartner:

Dipl.-Ing. Franz SCHWAMMENHÖFER MBA
Dipl.-Ing. Patrick GRASSL, Bakk.techn.

Stabstelle Logistikkoordination
II/Infra 4 - Gesamtverkehr
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Postanschrift: Postfach 201, A-1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, A-1030 Wien
E-Mail: franz.schwammenhoefer@bmvit.gv.at
E-Mail: patrick.grassl@bmvit.gv.at
Website: www.bmvit.gv.at / infothek.bmvit.gv.at

Für den Inhalt verantwortlich:



ECONSULT Betriebsberatungsgesellschaft mbH

Jochen-Rindt-Straße 33
A-1230 Wien,

Tel.: +43 (0)1 6157050-0
E-Mail: office@econsult.at
Website: www.econsult.at

Ausgangslage und Zielsetzung

Ausgehend vom Gesamtverkehrsplan für Österreich wurde 2013 eine gemeinsame Plattform für alle Interessengruppen im Bereich Güterverkehr und Logistik gebildet und ein Arbeitsgruppenprozess gestartet, um den Gesamtverkehrsplan zu konkretisieren.

Als Kernstück des gesamten Prozesses wurde auf Basis der Analyseergebnisse und der Diskussionen in den Arbeitsgruppen ein umfassender Maßnahmenkatalog erarbeitet. In Hinblick auf die in Aussicht gestellte Umsetzung der im Jahr 2014 formulierten Maßnahmenvorschläge wurde im bmvit die Stabstelle Logistikkoordination beim Generalsekretariat eingerichtet und der Logistikbeauftragte ernannt. Eine wichtige Aufgabe der Stabstelle ist seither die Betreuung der Umsetzung und Koordination der Maßnahmen. Eine der als prioritär umzusetzen bewerteten Maßnahmen aus dieser Arbeit ist die Neukonzeption des bestehenden Terminalkonzeptes.

Das bmvit/Stabst.LogKo hat die hierfür relevanten Entscheidungskriterien zu erarbeiten und hat eine Projektunterstützung zur Evaluierung der Entwicklungs- und Strategieoptionen österreichischer Terminalstandorte im Rahmen der Maßnahme „Terminalkonzept NEU“ (Projekttitel kurz: Strategieoptionen Terminalkonzept) beauftragt, welche von Jänner bis Juni 2016 durchgeführt wurde. Betrachtet wurden hierbei alle für den öffentlichen Güterverkehr vorgesehenen Terminalstandorte des Kombinierten Verkehrs (KV) in Österreich. Es wurde die bis dato singuläre Analyse von Umschlag- bzw. Durchsatzmengen sowie deren Gegenüberstellung mit nachfrageseitigen Prognosemengen um ein funktionales Modell für die einzelnen Standorte und deren Rolle im Gesamtnetzwerk erweitert.



Ziel dieses Projektes war es, einerseits konkrete Strategieoptionen für die Weiterentwicklung des Terminalkonzeptes zu erarbeiten, andererseits einen Stakeholder-Prozess mit den österreichischen Terminalbetreibern zu initiieren. Aus diesem Grund wurde ein Projekt-Beirat eingerichtet, an dem sich alle österreichischen Terminalbetreiber beteiligt haben. Diese haben aktiv in den Projektphasen mitgewirkt und entsprechend Informationen und Expertise eingebracht.

Im Projektverlauf wurden drei Beirats-Sitzungen abgehalten, bei denen die jeweiligen Analysen und Ergebnisse präsentiert und diskutiert wurden:

1. Beirats-Sitzung: 29. Jänner 2016
2. Beirats-Sitzung: 8. April 2016
3. Beirats-sitzung: 17. Juni 2016

Umfeld- und Marktanalyse

Ein leistungsfähiges Terminalnetz ist ein wesentlicher Schlüssel für effiziente Logistikkonzepte und für die Standortpolitik Österreichs. Im globalen Markt dominiert der Kombinierte Verkehr:

- Der globale Markt fokussiert auf den großen „Meeresautobahnen“ mittels Containertransporten.
- Für Österreich als Binnenland sind KV-Produkte die Verbindung zu den globalen Märkten.

In Europa ist der Kombinierte Verkehr DER Schlüssel zur Erreichung höherer Schienenverkehrsanteile im Güterverkehr. Österreichs Wirtschaft benötigt leistungsfähige KV-Angebote. Die zentrale Lage Österreichs in der EU ist hier Chance und Risiko zugleich - sowohl alpenquerende Korridore als auch große West-Ost-Korridore führen durch Österreich.



Die Drehtkreuzsituation ist die Chance für Logistik, Handel und Industrie:

- Unbegleiteter KV ist DER strategische Ansatz, um logistisch sinnvolle Verlagerung von der Straße auf die Schiene im Import, Export als auch im inländischen Güterverkehr zu erzielen.
- Im Transit kann eine modernisierte Rollende Landstraße (ROLA) österreichische Wertschöpfung generieren.



Ohne koordinierende und lenkende Maßnahmen steigt das Risiko diese Chance nicht zu nutzen:

- Es be- und entstehen ausländische Konkurrenzstandorte und -routen, die Verkehre abziehen.
- Abwanderung von Verkehr schwächt den Standort Österreich.
- Ungebrochener Straßentransit sowie längere Vor-/Nachläufe erhöhen die ökologische Belastung.

Ziel: Das Terminalnetz muss den Wirtschaftsstandort Österreich unterstützen!

- Terminals als Schnittstelle zwischen Straße, Schiene (und Schiff) müssen daher in jene Netzwerke eingebunden sein, auf denen die großen Verkehrsströme laufen.
- Zusätzlich müssen Netzwerkfunktionen in Österreich bedarfsorientiert erfüllt werden.

Im Projekt wurde eine Umfeld- und Marktanalyse für den Kombinierten Verkehr durchgeführt mit Fokus auf die Themen:

- Marktentwicklung national und international
- Erfordernisse aus Sicht der EVU und Operateure
- Situation im maritimen KV
- Situation im kontinentalen KV
- Produkte, Achsen, Akteure, Wettbewerb
- Terminallandschaft in und um Österreich

Evaluierung Terminals

Mit den einzelnen Terminalbetreibern wurden Evaluierungsgespräche zur Erhebung der aktuellen Situation und künftiger Entwicklungen durchgeführt. Zu diesem Zweck wurde ein Gesprächsleitfaden in einem Standardformat entwickelt, um eine Vergleichbarkeit der Standorte zu gewährleisten.

Der Leitfaden wurde teilweise an den Terminalstandorten persönlich im Zuge einer Vor-Ort-Bestandsaufnahme und teilweise per Email mit telefonischer Unterstützung aufgenommen.

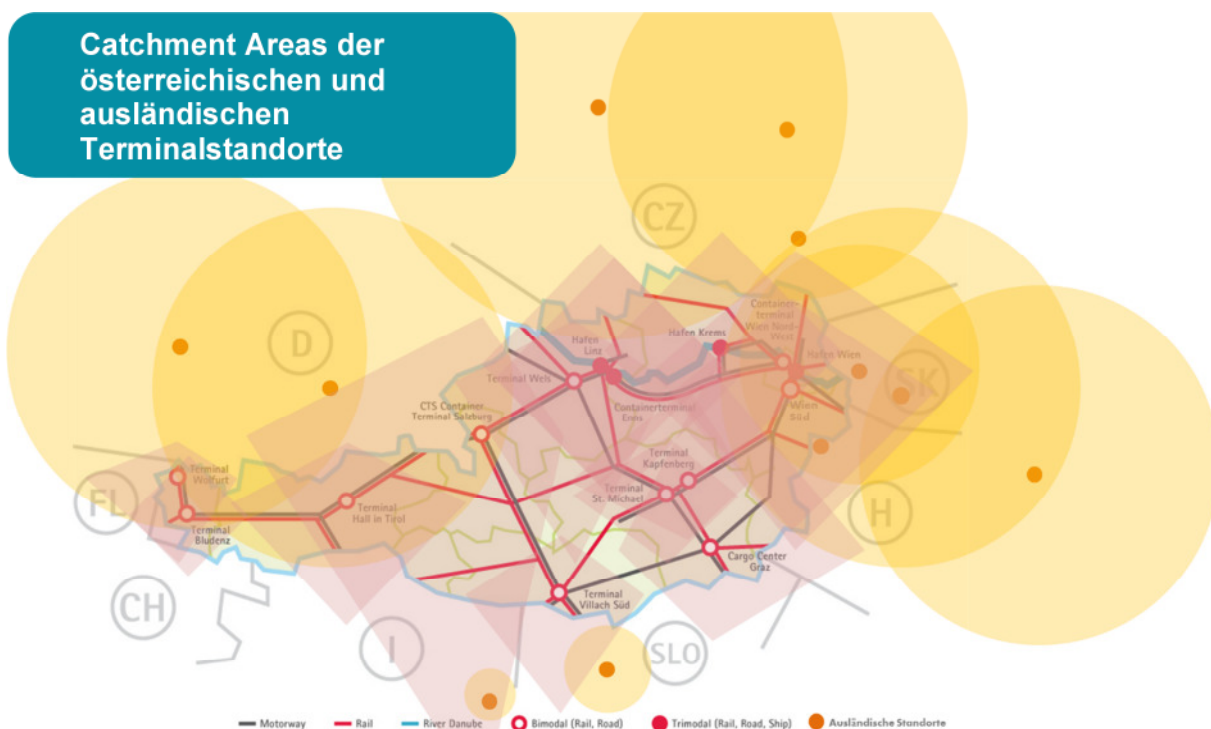
Folgende Themen wurden für alle österreichischen Terminalstandorte als Basis für die weitere Projektarbeit erhoben:

- Allgemeine Fragestellungen
- Fragen zum Markt und zur Funktion
- Fragen zum Betrieb und zur Qualität
- Fragen zur Terminalbedienung
- Fragen zur Infrastruktur
- Fragen zu Trends, Investitionen, Produktentwicklung
- Fragen zur strategischen Positionierung

Wenige Standorte sind überlastet, bei der Mehrzahl sind die Kapazitäten grundsätzlich ausreichend, jedoch nicht immer auch bei Spitzenbedarf und es gibt zu wenig Redundanz bei Verspätungen. Daraus resultieren Qualitäts- und Kostenprobleme für den Terminal selbst, für Operateure, Trucker und EVU.

Innerhalb der Regionen besteht scharfer Wettbewerb, der immer öfter durch Ausweitung der Catchment-Areas ausgetragen wird, auch grenzüberschreitend. Enge Operateur- und EVU-Kooperationen werden immer mehr zum wettbewerbsentscheidenden Faktor.

Catchment Areas der österreichischen und ausländischen Terminalstandorte



Positionierungsmöglichkeiten

Die Positionierungsmöglichkeiten der einzelnen Standorte wurden in Diskussion mit diesen individuell analysiert. Grundlage fand eine Clusterung Österreichs in 4 Regionen unter Einbeziehung der ausländischen Wettbewerbsstandorte folgend statt:

- Ostregion
- Südregion
- Zentralregion
- Westregion

Die standortspezifischen Positionierungsmöglichkeiten wurden für jedes Terminal im Detail evaluiert und folgend kategorisiert:

Regional	Branchen-/kundespezifische Bedeutung, Einzugsgebiet Vor- und Nachlauf, standortpolitische Funktionen etc.
National	Relevanz für nationale KV-Konzepte, Feeder-Funktionen, Leercontainer-Ausgleich etc.
International	Vor-/Nachlauf für internationale Verkehre, Netzwerkanschluss, grenzüberschreitende Einzugsgebiete etc.
Achsenspezifisch	Anbindung an diverse Hochseehäfen, Knoten in TEN-Korridoren, konkurrierende Achsen etc.

Entwicklungs- und Strategieoptionen

In einem prozessorientierten Modell (Strategiematrix) wurden die Ergebnisse zusammengeführt und bewertet. Die Bewertung wurde extern durchgeführt und aus interner Sicht durch die Terminalbetreiber validiert. Insgesamt wurden 41 Themen für alle Terminalstandorte evaluiert und strategisch hinsichtlich der Entwicklungsoptionen analysiert.

Die Themen wurden in 5 Kategorien geclustert und zeigen künftige Handlungsschwerpunkte:

- Infrastruktur und Ausstattung
- Prozessschritte vom Kunden bis auf den Waggon bzw. umgekehrt
- Terminalrelevante Produktionskriterien Schiene
- Abwicklung Zugfahrt (produkt- & relationspezifisch)
- Leistungs- und Serviceangebot

Strategiematrix

Um die Attraktivität eines Terminals einzuschätzen, ist es erforderlich

- 1) den gesamten Produktionsablauf im Kombinierten Verkehr in seine komplexen Prozessschritte zu zerlegen
- 2) darzustellen, in welchen Prozessschritten der Terminal welche Aufgaben wahrzunehmen hat
- 3) einzuschätzen wie wichtig die Wahrnehmung dieser Aufgabe für das Gesamtprodukt im Kombinierten Verkehr ist, und
- 4) an Hand einer standortspezifischen Betrachtung darzustellen, inwieweit der Standort diesen Anforderungen entspricht.

Ergebnisse und Handlungsansätze

Zusammenfassend wurden die strategischen Handlungsansätze und Stellhebel bezüglich der Entwicklung der einzelnen Terminalstandorte und Österreich als KV-Standort insgesamt abgeleitet.

In der Übersicht wurden jene relevanten Themen dargestellt, die in den Wirkungsbereich der Terminals fallen, aber auch jene, die externe Wirkungsbereiche betreffen.



In einer Bewertung durch die Terminalbetreiber wurde ein Stimmungsbild bezüglich der Relevanz der identifizierten Handlungsansätze erstellt. Hier scheint es, dass die Investitionen in Qualität tendenziell wichtiger als die Investitionen in Kapazitäten erachtet werden.

Im Kombinierten Verkehr werden Themen der Organisation, Informationsverfügbarkeit und Steuerung – am und im Terminal – zunehmend relevant.

Das Stimmungsbild zeigt auch, dass im aktuellen Marktumfeld die Förderungen und Beihilfen für den Kombinierten Verkehr essentiell sind, vor allem im direkten Modal-Wettbewerb.

Die geforderten und teils erforderlichen Investitionen im Terminalumfeld wirken direkt auf die jeweilige Standortqualität. Hier gibt es an einigen Standorten Nachholbedarf bezüglich der Streckeninfrastrukturen, um ein betriebseffizientes und kostengünstiges Erreichen der Terminals zu gewährleisten, aber auch bei den überregionalen Streckenkapazitäten für den hochwertigen Güterverkehr wurde in Teilbereichen Handlungsbedarf aufgezeigt.

Insgesamt wurden alle identifizierten Maßnahmen als wichtige Stellhebel bestätigt, die Weiterentwicklung und Umsetzung fällt in die Verantwortungsbereiche der jeweils zuständigen Akteure. Das Terminalkonzept hat die strategischen Positionierungsmöglichkeiten aufgezeigt, und vor allem gemeinsame und standortübergreifende Möglichkeiten identifiziert. Die Terminalbetreiber haben die Methodik, die Vorgehensweise und die Ergebnisse, durchgeführt im Rahmen eines Stakeholder-Prozesses, durchwegs als sehr positiv bewertet. Die Möglichkeit der periodischen Validierung und Anpassung des Terminalkonzepts wurde berücksichtigt und wurde auch empfohlen.