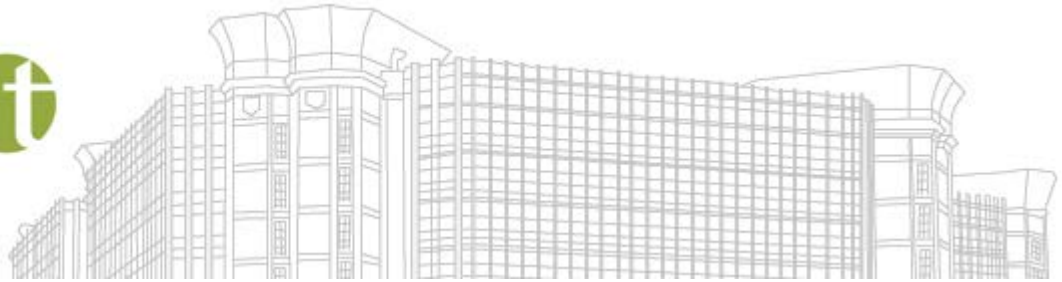
Güterverkehrsterminals in Österreich

Franz **Schwammenhöfer**

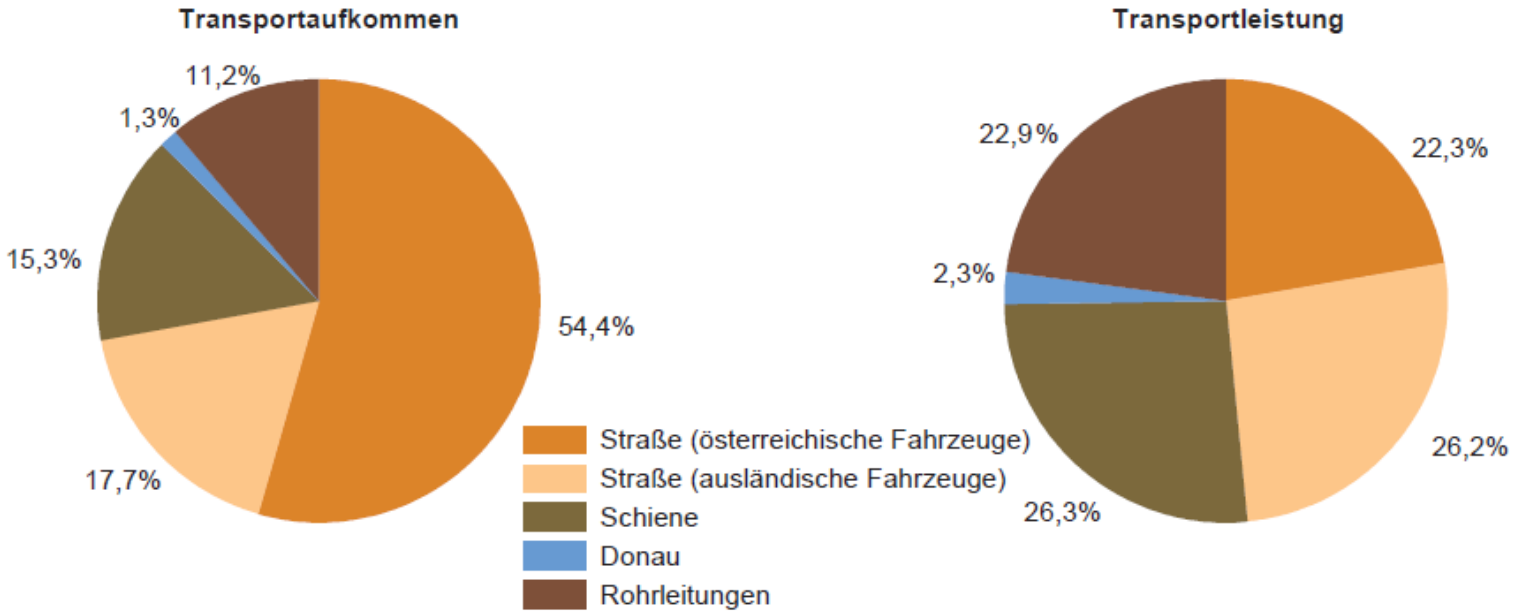
Stabstelle Logistikkoordination,
Abteilung Gesamtverkehr



Güterverkehrsterminals in Österreich

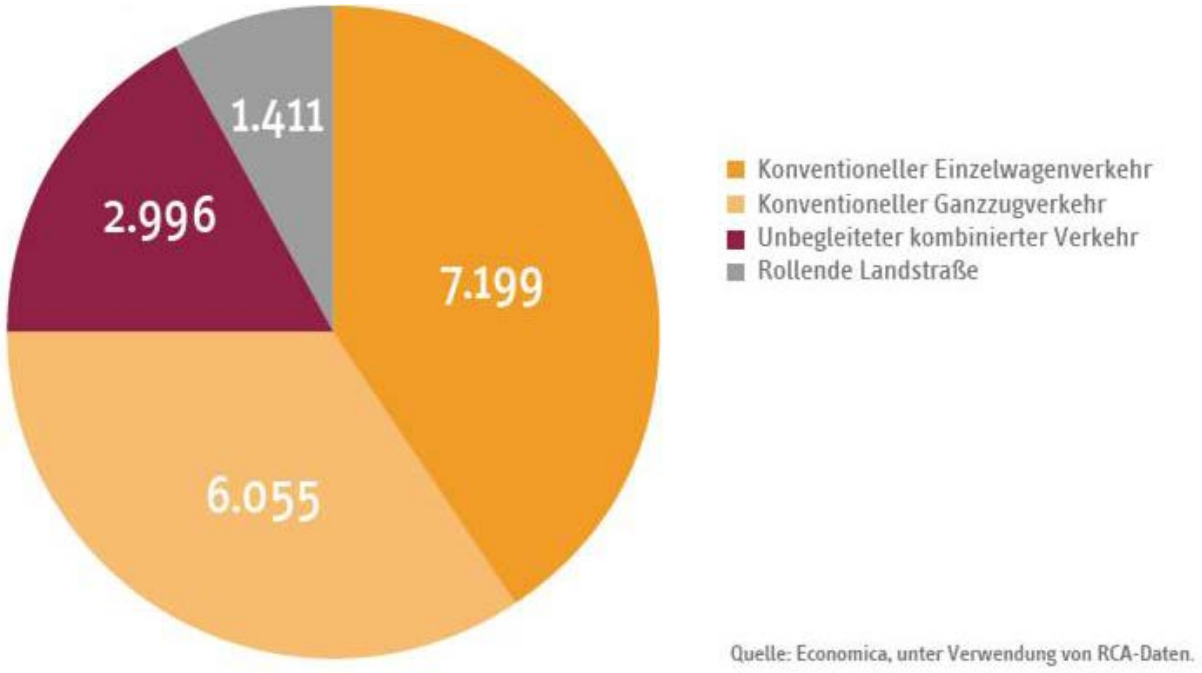
- **Gütermengen & -leistungen**
- **Verkehrsentwicklungen**
- **Unterstützung des KV in AUT**
- **Terminals**

Modal Split Güterverkehr 2015



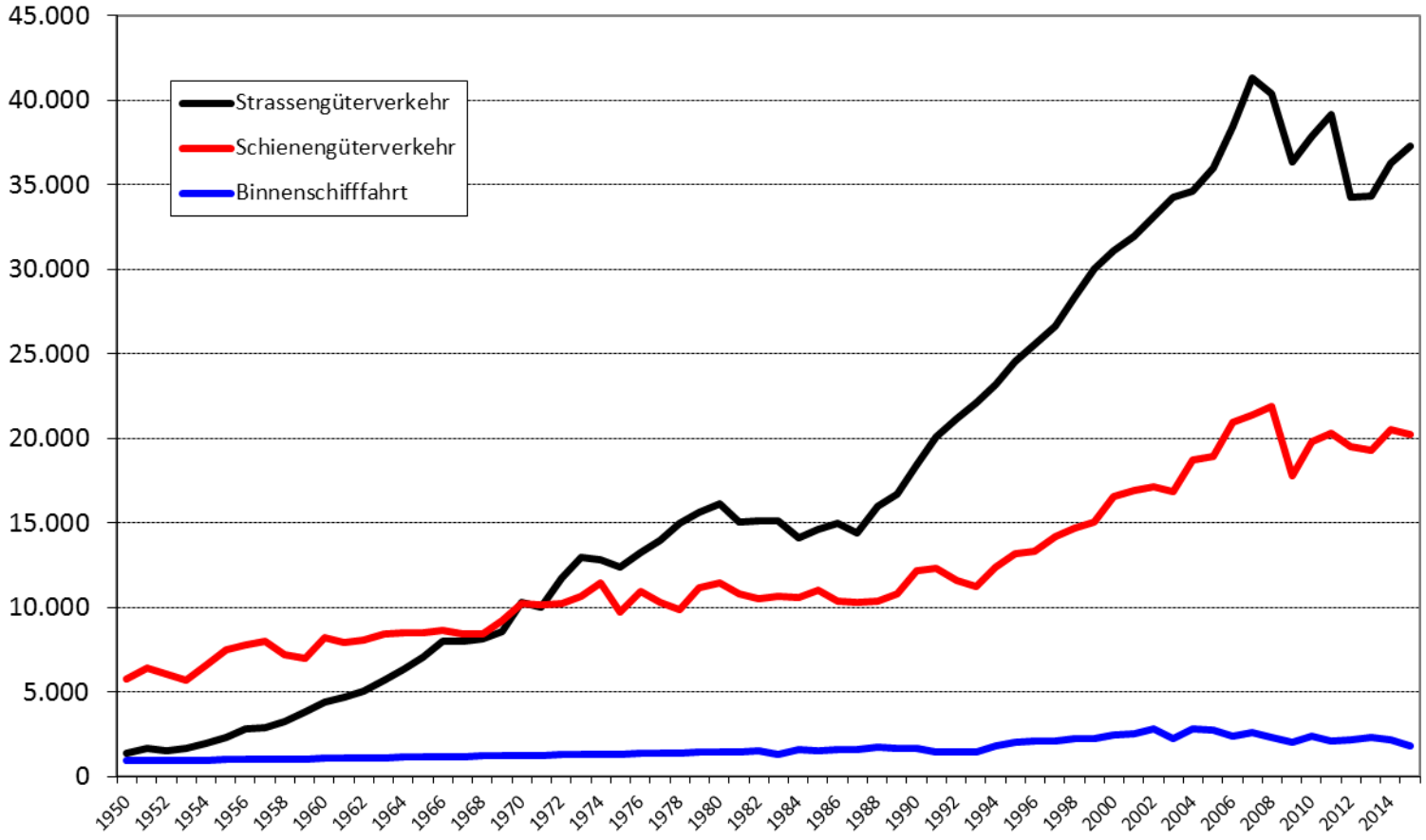
Q: STATISTIK AUSTRIA, Verkehrsstatistik; Eurostat.

Verkehrsleistung der RCA in Mrd. Ntkm nach Transportarten (2012)



Quelle: Economica, unter Verwendung von RCA-Daten.

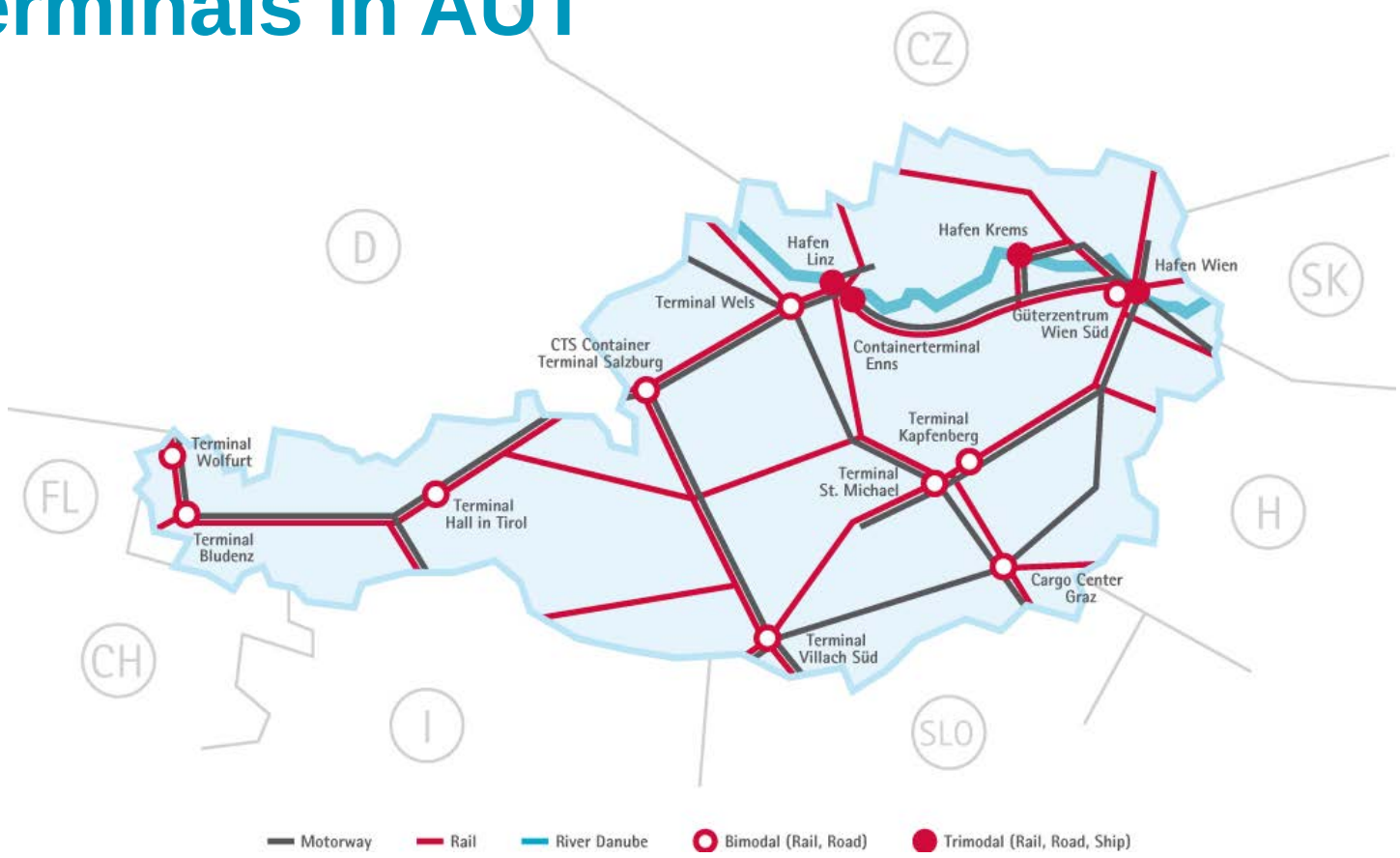
Güterverkehrsleistung 1950-2015 [Mio. tkm]



Unterstützung des Kombinierten Verkehrs in Österreich

- **Finanziell**
  - Investitionsbeihilfen, Finanzierung der Terminalinfrastruktur, Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen
- **Steuerlich**
  - Begünstigungen bei der KFZ-Steuer
- **Ordnungspolitisch**
  - Liberalisierungen, Ausnahmen von temporären Fahrverboten für Vor- und Nachlauf
- **Infrastrukturmaßnahmen**

Terminals in AUT



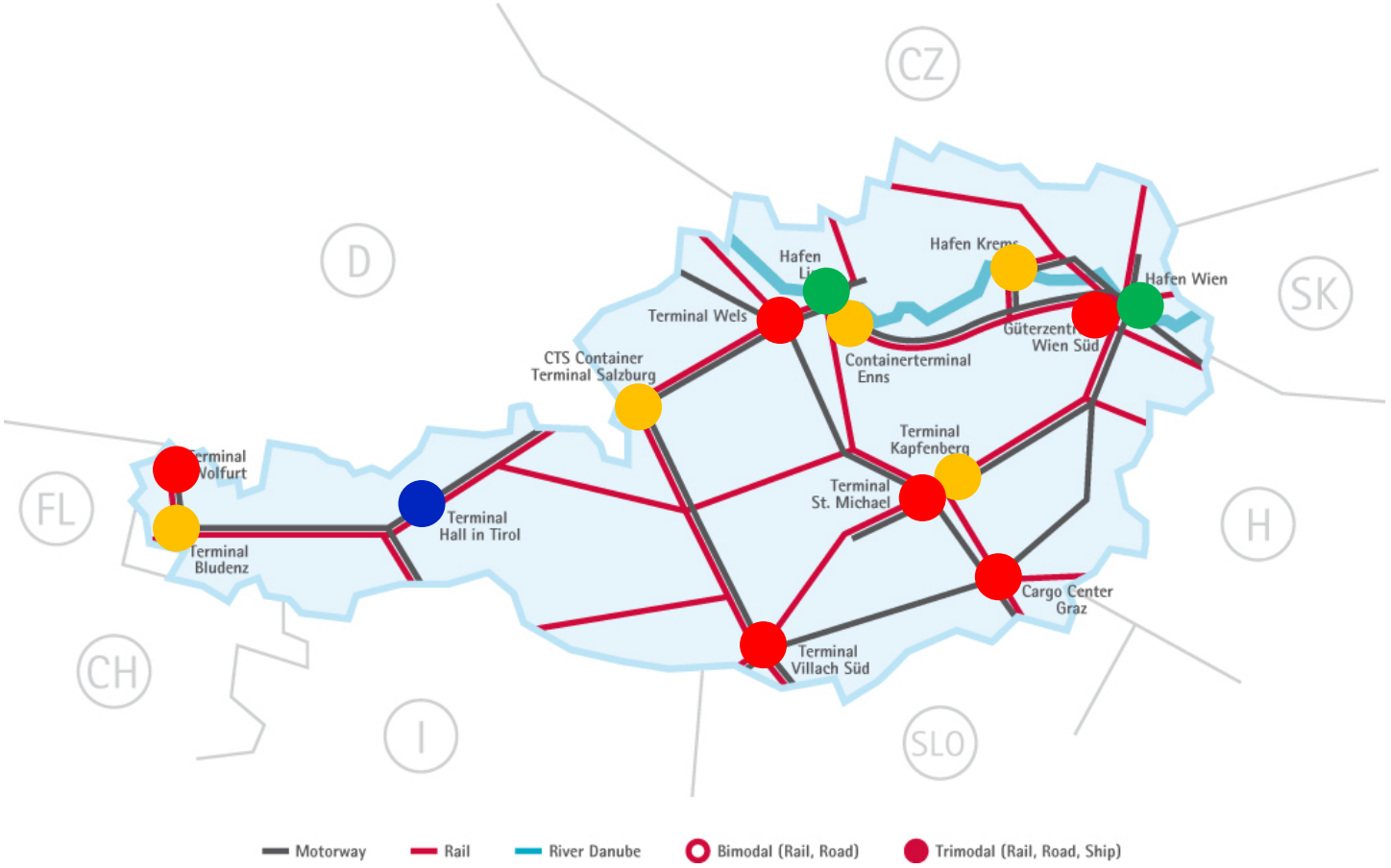
https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/logistik/terminalhandbuch/index.html

Terminals in AUT

Eigentümerstruktur

- ÖBB Infra AG („TSA“)
- „Kommunale“ Eigentümer
- Private Dritte
- Nichtöffentliche Dritte

Terminals in AUT



Mögliche Entwicklung der Umschlagskapazitäten in Österreich (Stand: 2017)

Terminal	Ist-Kapazität in TEU	max. Ausbau in TEU (Schätzung)
Hafen Wien	800.000	1.500.000
Hafen Enns	300.000	600.000
Hafen Linz	350.000	450.000-500.000
Metrans Danubia Krems	80.000	250.000
CTS Salzburg	250.000	300.000
ÖBB Infra Villach	100.000*	100.000*
ÖBB Infra Wolfurt	100.000	190.000
ÖBB Infra Wels	235.000*	300.000-380.000*
ÖBB Infra Wien Inzersdorf	210.000*	420.000*
ÖBB Infra St. Michael	40.000*	40.000*
Cargo Center Graz	200.000	400.000
Hafen Ybbs	11.000	11.000
Total (TEU, ITE)	**2.676.000**	**4.691.000**

Quelle: ÖVZ, HHM Wien, ÖBB Infra

* ITE – Intermodale Transporteinheiten (inkl. Sattelaufleger)

Finanzierung der Terminals

Rahmenplanfinanzierung

Vorbelastungsgesetz ÖBB-Rahmenplan 2017 – 2022

Bundesgesetz, mit dem die Begründung von Vorbelastungen durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie genehmigt wird

Durch das Vorbelastungsgesetz soll der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen ermächtigt werden, Vorbelastungen hinsichtlich der Finanzjahre 2017 bis 2022 für Investitionen (langfristig) sowie unmittelbar zu leistende direkte Zuschüsse für Betrieb, Inspektion und Wartung der Schieneninfrastruktur (bis zu **42,77 Mrd. EUR)** einzugehen.

Die Vorbelastungsermächtigungen werden jährlich auf Basis einer „rollierenden“ Gesetzgebung beschlossen, sodass in den Gesamtsummen jeweils auch die aus den Vorjahren noch offenen Verbindlichkeiten des Bundes enthalten sind.

Erhöhung der Pünktlichkeit und Sicherheit
Schwerpunkte Rahmenplan 2017-2022

rd. € 580 Mio.
pro Jahr
Instandhaltung Bestandsnetz

rd. € 600 Mio.
pro Jahr
Reinvestition Bestandsnetz

rd. € 1 Mrd.
RPL 2017 - 2022
Erhöhung der Sicherheit
- Ausbau ETCS
- Fortführung BFS
- Errichtung Zugaufcheckpoints
- Umbau Eisenbahnkreuzungen

rd. € 30 Mio.
pro Jahr
Errichtung > 2000 PKW Stellplätze
Errichtung > 1000 Bike&Ride

rd. € 170 Mio.
RPL 2017 - 2022
Terminals
Wien Süd, Wels, Wolfurt, Linz

rd. € 70 Mio.
RPL 2017 - 2022
Ausbau mobiles Datennetz
- WLAN
- Mobilfunk

Finanzierung der Terminals

Unterstützung für

- „Kommunale Eigentümer“
- Private Dritte

Staatliche Beihilfe SA.48485

Programm für die Unterstützung des Ausbaues von Anschlussbahnen sowie Umschlagsanlagen des Intermodalen Verkehres 2018 – 2022

(Genehmigtes Beihilfeninstrument im Verkehrsbereich)

REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Sektion II

SONDERRICHTLINIEN

Staatliche Beihilfe SA.34985 (2012/N) - Österreich

Programm für die Unterstützung des Ausbaues von Anschluss-bahnen sowie von Umschlagsanlagen des Intermodalen Verkehrs

1. 1. 2013 bis 31. 12. 2017

bmvit

Sonderrichtlinie Anschlussbahn- und Terminalförderung

Laufzeit: 2018 – 2022

Terminalbereich (Deckelung)

- Errichtung bzw. Erweiterung von Umschlagsanlagen im intermodalen Verkehr:

Maximal	**30 % der Investitionskosten** bzw.
Maximal	**EUR 2.500.000,00**

Anschlussbahnbereich (Deckelung)

o **Errichtung** einer neuen Anschlussbahn	EUR 2.500.000,00
o **Erweiterung** einer bestehenden Anschlussbahn	EUR 2.000.000,00
o **Bestandsinvestition** in eine Anschlussbahn	EUR 300.000,00

Terminalkonzept NEU

Motivation für ein neues Konzept

- **Terminalkonzept 2010**

  - Grobabschätzung der Kapazitäten (in/outbound) anhand wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit der Regionen

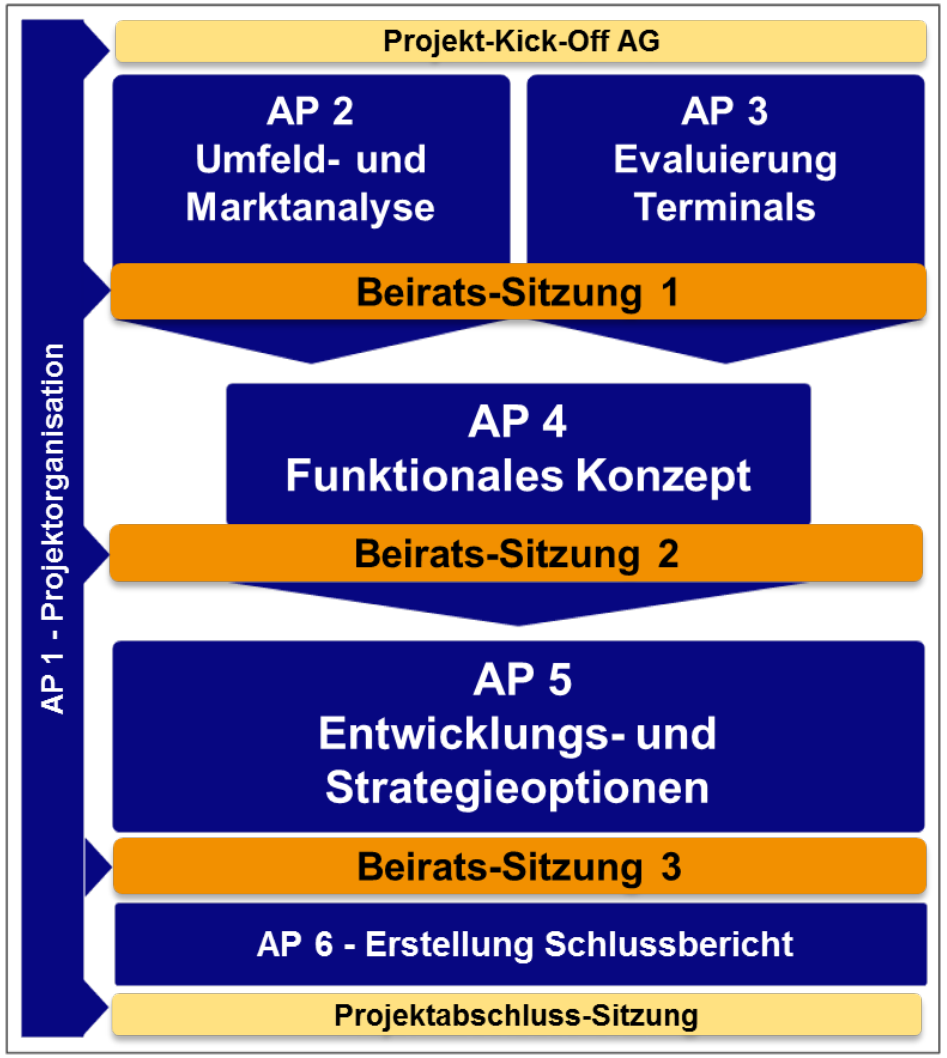
  - Keine vertiefende Betrachtung verkehrlicher und infrastruktureller Parameter

  - lediglich Grobaussagen zu Ausbaunotwendigkeiten

Terminalkonzept NEU Projektstruktur

Laufzeit

11/2015 bis 06/2016



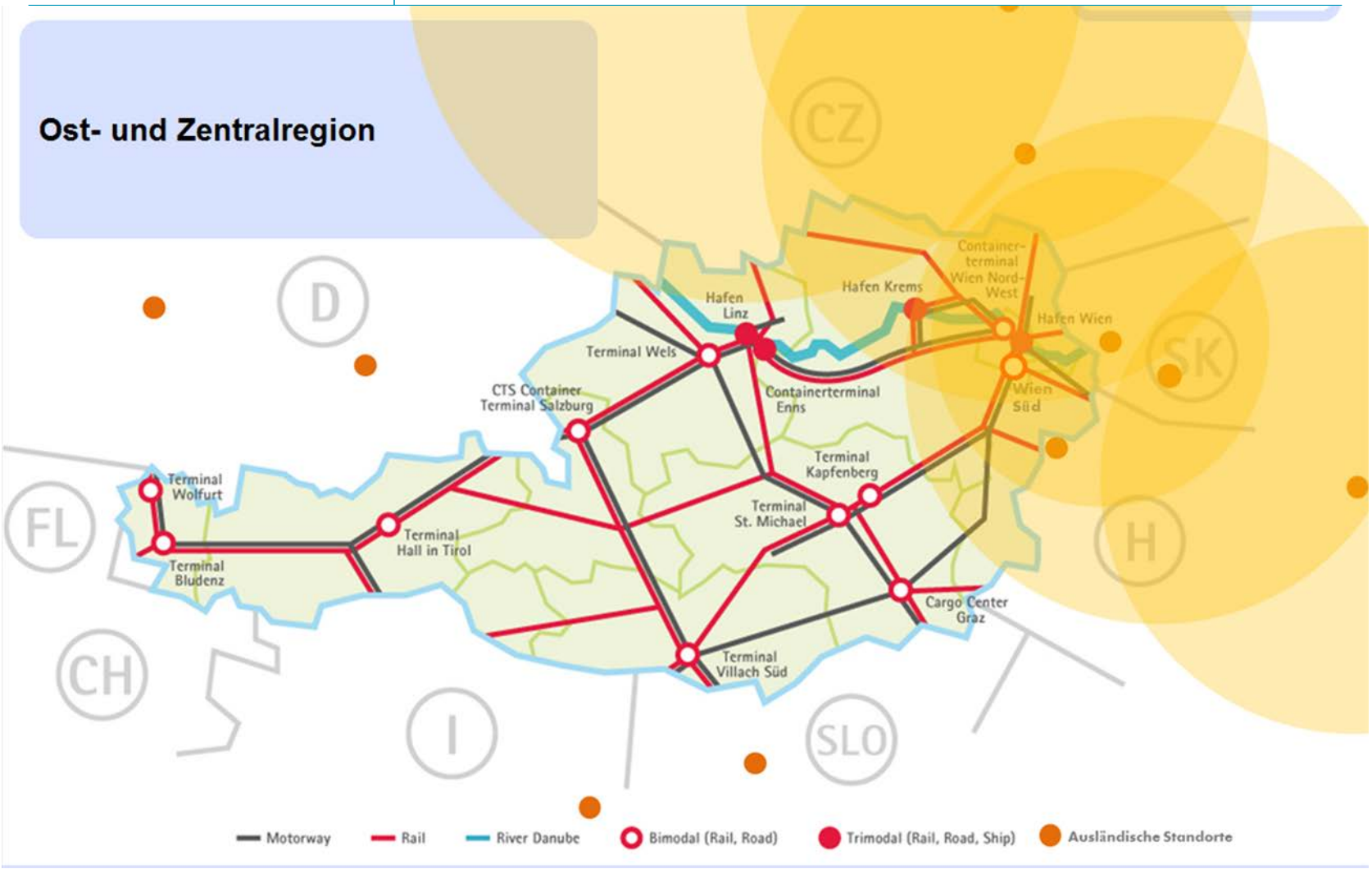
Betrachtung der Catchment-Areas

Clusterung in 4 Regionen gemeinsam mit den relevanten Standorten im Ausland

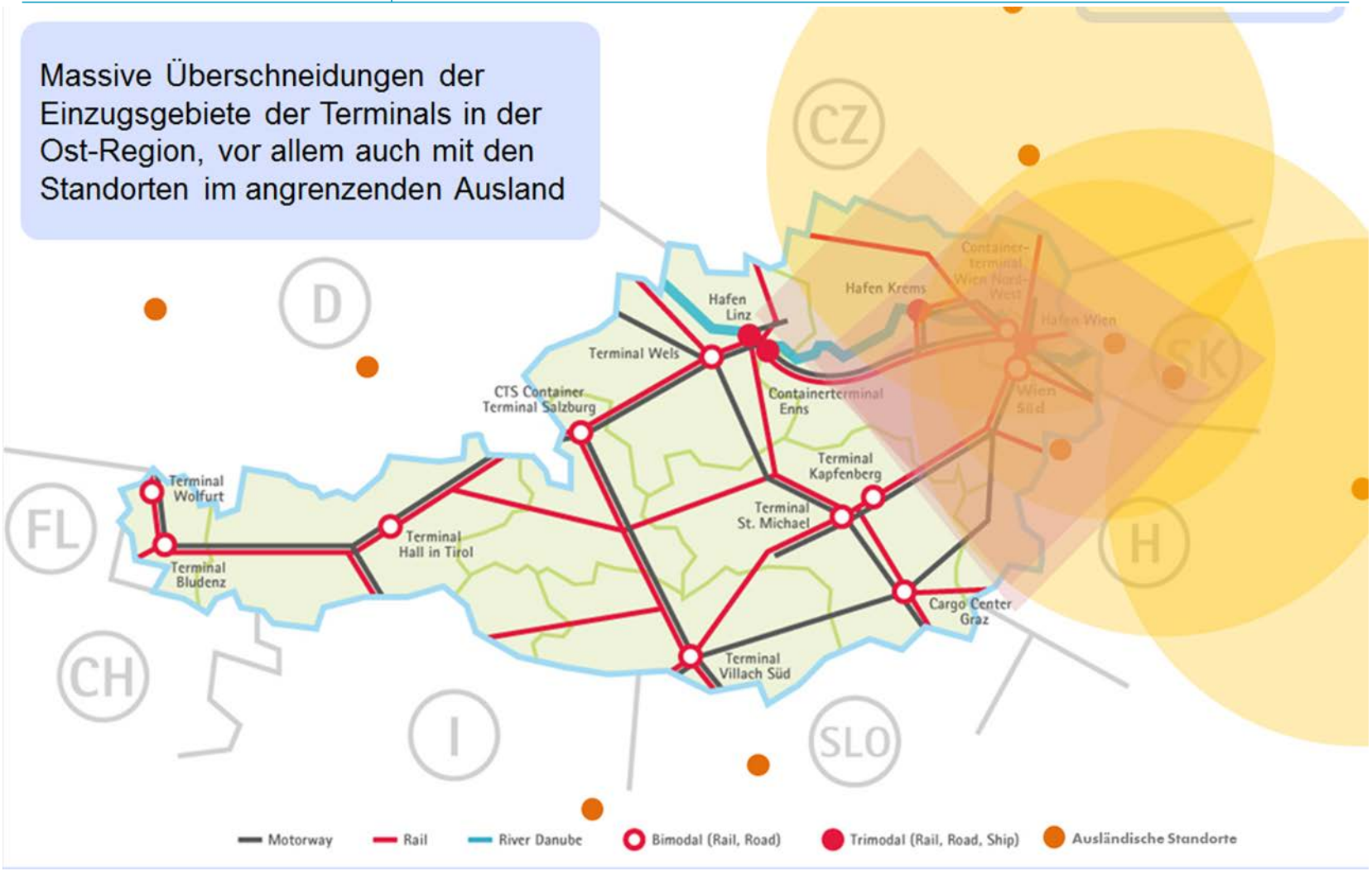
	Nr.	Terminalbezeichnung
Ost	1	**Wien Freudenau**
	2	**Wien Süd - in Planung**
	3	**Wien Nordwest**
	4	**Krems**
	5	Dunajska Streda (SK)
	6	Bratislava - UNS (SK)
	7	Bratislava - Palenisko (SK)
	8	Ceska Trebova (CZ)
	9	Brno (CZ)
	10	Sopron (HU)
	11	Budapest Metrans (HU) - in Planung
	12	Budapest BILK - RCH (HU)

Süd	13	**Kapfenberg**
	14	**Graz CCG**
	15	**Villach**
	16	**St. Michael**
	17	Ljubljana (SI)
	18	Cervignano (IT)
Zentral	19	**Enns CTE**
	20	**Wels**
	21	**Linz**
	22	**Salzburg CTS**
	23	Prag Uhrinevers (CZ)
West	24	**Hall in Tirol**
	25	**Wolfurt**
	26	**Bludenz**
	27	Ulm (DE)
	28	München Riem (DE)

Freudenau
CZ
D
SK
FL
H
CH
I
SLO
Hafen Linz
Hafen Krems
Container-terminal Wien Nord-West
Hafen Wien
Terminal Wels
CTS Container Terminal Salzburg
Containerterminal Enns
Wien Süd
Terminal Kapfenberg
Terminal St. Michael
Terminal Wolfurt
Terminal Hall in Tirol
Terminal Bludenz
Cargo Center Graz
Terminal Villach Süd
Motorway
Rail
River Danube
Bimodal (Rail, Road)
Trimodal (Rail, Road, Ship)


Ost- und Zentralregion
CZ
D
SK
FL
H
CH
I
SLO
Hafen Linz
Terminal Wels
CTS Container Terminal Salzburg
Containerterminal Enns
Hafen Krems
Container-terminal Wien Nord-West
Hafen Wien
Wien Süd
Terminal Kapfenberg
Terminal St. Michael
Cargo Center Graz
Terminal Villach Süd
Terminal Wolfurt
Terminal Bludenz
Terminal Hall in Tirol
Motorway
Rail
River Danube
Bimodal (Rail, Road)
Trimodal (Rail, Road, Ship)
Ausländische Standorte

Massive Überschneidungen der Einzugsgebiete der Terminals in der Ost-Region, vor allem auch mit den Standorten im angrenzenden Ausland



Funktionen der Standorte

	Nr.	Terminalbezeichnung	Marktfunktionen: Maritim	Marktfunktionen: Kontinental	Marktfunktionen: National	Netzfunktionen: Gateway Hub	Netzfunktionen: Feeder (Shuttle)	Netzfunktionen: Loco Summe	
Ost	1	Wien Freudenau	■	■		■		■	Gateway / Maritim / Kontinental
	2	Wien Süd - in Planung	■	■		■		■	Gateway / Kontinental / Maritim
	4	Krems							Feeder / Maritim
Süd	13	Kapfenberg					■	■	Loco / Feeder
	14	Graz CCG	■					■	Loco / Gateway / Maritim
	15	Villach							Feeder / Loco / Maritim
	16	St. Michael							Feeder / Loco
Zentral	19	Enns CTE	■			■			Gateway / Maritim
	20	Wels		■	■				Kontinental / National / Gateway
	21	Linz	■						Maritim / Gateway
	22	Salzburg CTS	■						Maritim / Shuttle
West	24	Hall in Tirol					■	■	Loco / Feeder
	25	Wolfurt	■					■	Loco / Maritim
	26	Bludenz							Feeder / Loco / National

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 Kombinierter Verkehr ist, und**

4) **an Hand einer standortspezifischen Betrachtung darzustellen, inwieweit der Standort diesen Anforderungen entspricht.**

Prozess bzw. Infrastrukturkomponente	Leistungsträger: Absender / Empfänger	Spediteur / Reeder	Operateur	LKW-Unternehmer	EU - Eisenbahnunternehmer	EVU - Eisenbahnhalter	weitere Partner	Terminal	Kommentar zur Relevanz aus Terminalsicht	TERMINAL	TERMINAL	Anmerkungen zum Terminal	Anmerkungen vom Terminalbetreiber
Infrastruktur und Ausstattung													
Straßenanbindung				■				✓✓	relevant hinsichtlich Trucking-Kosten, Catchment Area etc.				
LKW-Parkplätze / LKW-Service				■				✓	relevant zu Optimierung Qualitätsfaktor				
Terminal-Kapazitäten im Planverkehr			■					✓✓	wichtiges Kapazitätsmerkmal				
Terminal-Kapazitäten im Spitzenbedarf			■					✓✓	Kapazitätsreserven bei Spitzenaufkommen ohne Qualitätsverlust				
Terminal-Kapazitäten bei Verspätungen			■					✓✓	Ressourcenvorsorge notwendig				
Gleislänge			■			■		✓✓	wichtiges Qualitätsmerkmal (für Zerlegbildung)				
Spitzenüberspannung						■		✓✓	Bedienung ohne Verschublok ermöglichen				
Abstell- und Servicegleise Lok						■		✓✓	für EVU-Lokeinsatzplanung wichtig				
Garniturabstellgleise			■			■		✓✓	für Operateur-Garniturenplanung wichtig				
Wagenreparaturgleise			■			■		✓	für Qualitätsmanagement wichtig				
Prozeßschritte vom Kunden bis auf den Waggon bzw. umgekehrt													
Versandauftrag	■		■					✓	Spezieller Terminal-Zusatznutzen für den Verlader/Empfänger				
Agentur			■					✓✓	wichtiges Operateur-Service				
Trucking-Angebot			■	■				✓✓	Trucking als Terminalleistung für Operateure hilfreich				
Datenvormeldung/-tausch (Sendung)	■	■	■					✓✓	Schnittstelle zu Kunden, EVU, Operateur etc.				
Sendungskontrolle bei der Annahme			■					✓✓	unerlässliche sicherheitsmaßnahme				
Sendungsabfertigung			■					✓✓	Kernkompetenz, Kundennähe ist entscheidend				
Dispolager			■					✓✓	für Entkoppelung Bahn/Straße wichtig				
Langzeitdepot		■						✓✓	für maritime Verkehre entscheidend				
Depot-Logistik		■						✓✓	relevant hinsichtlich Ablaufeffizienz und Kosten				
Be-/Entladung Waggons			■					✓✓	Kernkompetenz, Effizienz ist entscheidend				
Verladekontrolle			■					✓✓	Kernkompetenz, Effizienz ist entscheidend				
Terminalrelevante Produktionskriterien Schiene													
Produktentwicklung			■					✓✓	Kooperation mit Operateur sehr wichtig				
Produktionskonzept			■					✓✓	Mitwirkung unerlässlich (Gleisbelegungsplan)				
Fahrplanbestellung, Slots			■					✓✓	Mitwirkung unerlässlich				
Traktionsplanung			■					✓	Mitwirkung hilfreich				
Garniturzusammenstellung			■					✓	Mitwirkung hilfreich, für Privat-EVU entscheidend				
Datenvormeldung/-tausch (Wagen, Zug)						■		✓✓	Schnittstelle zu Kunden, EVU, Operateur etc.				
Verschub, Verschublok						■		✓✓	Bestellung durch Terminal hilfreich				
First/Last-Mile						■		✓✓	möglichst mit Zuglok- Überstellfahrten funktionieren				
Kapazität der Streckenanbindung						■		✓✓	für bedarfsorientierten Fahrplan wichtig				
Abwicklung Zugfahrt (produkt- & relationsspezifisch)													
Elektrifizierung wichtigster Strecken						■		✓✓	Effektion aus Kosten- und Qualitätsgründen wichtig				
Entfernung bei Wettbewerbsstrecken			■			■		✓✓	Kurze Entfernung ist Wettbewerbsvorteil				
Qualität/Geschwindigkeit/ETCS/etc.						■		✓✓	Beförderungsgut ist wichtig, ETCS ist ein Sw. Kostenfaktor				
Lastgrenze						■		✓✓	relevant für wirtschaftliche Zuglaufleistung				
Leistungs- und Serviceangebot													
Öffnungszeiten	■		■					✓✓	Kapazitätsreserve, relevant für Logistikkosten				
Container-Reparatur, Verleih	■	■						✓	Kundennutzen, steigert Standortattraktivität				
Stuffing and Stripping	■							✓	Kundennutzen, steigert Standortattraktivität				
Verwiegung maritime Container	■	?	?	?	?		?	✓✓	Thomas & SOLAS derzeit in Abstimmung				
Zoll / Zollfreilager		■					■	✓✓	für maritime Sendungen und Balkanverkehre sehr wichtig				
Schadwagenreparatur			■				■	✓✓	für EVU und Privatwageninhaber wichtig				
Technischer Wagendienst					■	■		✓✓	Leistungsaufforderlich				

Prozess bzw. Infrastrukturkomponente	Leistungsträger								Kommentar zur Relevanz aus Terminalsicht	TERMINAL
	Absender / Empfänger	Spediteur / Reeder	Operateur	LKW - Zustellung	EIU - Eisenbahninfrastruktur	EVU - Eisenbahnverkehr	sonstige Stellen	Terminal		
Infrastruktur und Ausstattung										
Prozeßschritte vom Kunden bis auf den Waggon bzw. umgekehrt										
Terminalrelevante Produktionskriterien Schiene										
Abwicklung Zugfahrt (produkt- & relationsspezifisch)										
Leistungs- und Serviceangebot										

Legende:		
Verantwortlichkeiten und Kompetenzen im Prozess		Leistungsbesteller
		Hauptleistungsträger
		Anforderungen, Mitwirkung, Betroffene
	✓✓	sehr relevant aus Terminalsicht
	✓	wichtig aus Terminalsicht

Legende:		
Einschätzung, inwieweit die Anforderung im konkreten Terminal erfüllt ist	1	sehr gut
	2	gut
	3	zufriedenstellend
	4	mäßig
	5	schlecht

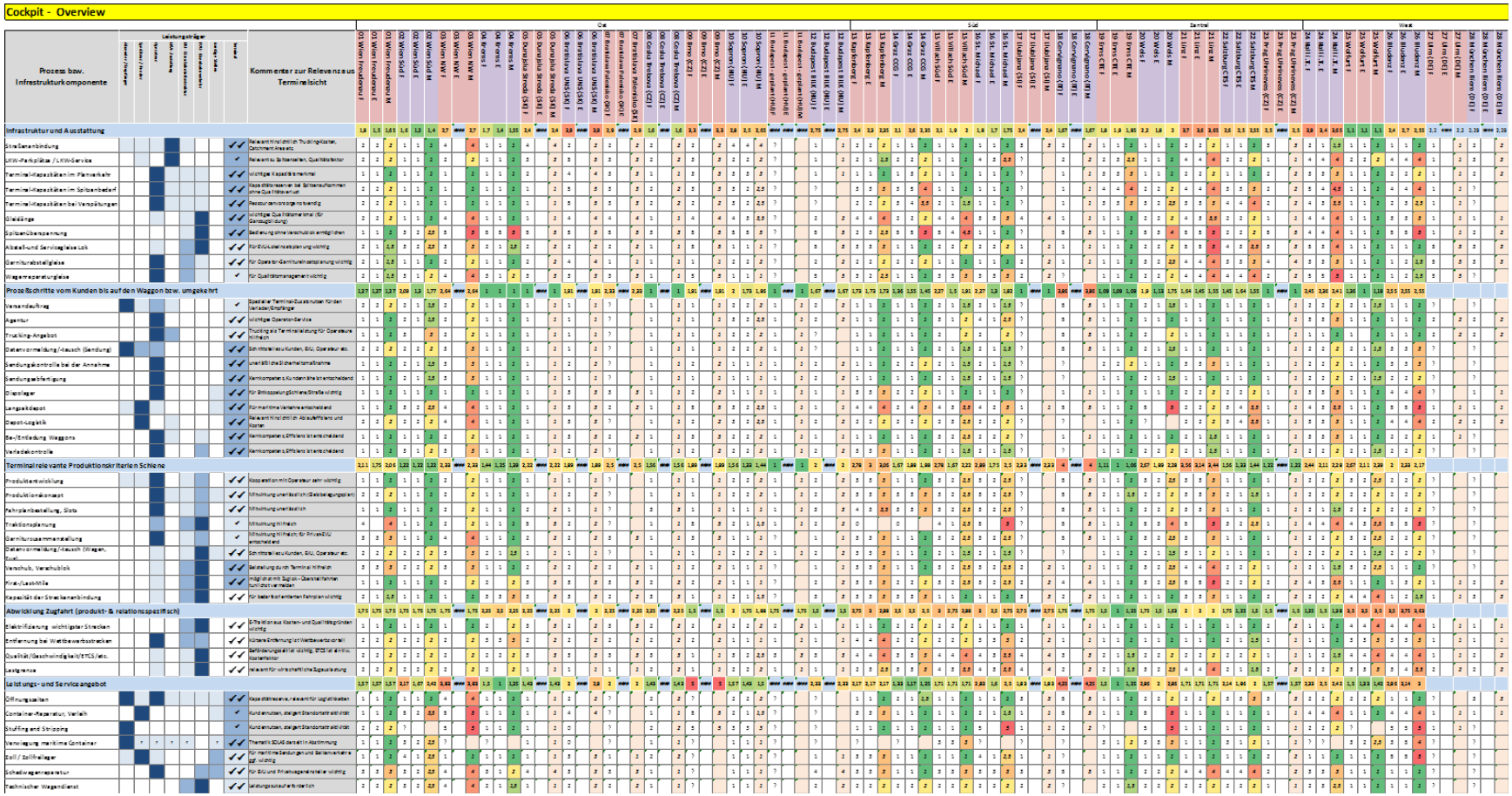
Prozess bzw. Infrastrukturkomponente	Leistungsträger: Absender / Empfänger	Spediteur / Reeder	Operateur	LKW-Zustellung	EIU - Eisenbahninfrastruktur	EVU - Eisenbahnverkehr	sonstige Stellen	Terminal	Kommentar zur Relevanz aus Terminalsicht	TERMINAL
Infrastruktur und Ausstattung										
Straßenanbindung				■				✓✓	Relevant hinsichtlich Trucking-Kosten, Catchment Area etc.	
LKW-Parkplätze / LKW-Service				■				✓	Relevant zu Spitzenzeiten, Qualitätsfaktor	
Terminal-Kapazitäten im Planverkehr			■					✓✓	wichtiges Kapazitätsmerkmal	
Terminal-Kapazitäten im Spitzenbedarf			■					✓✓	Kapazitätsreserven bei Spitzenaufkommen ohne Qualitätsverlust	
Terminal-Kapazitäten bei Verspätungen			■					✓✓	Ressourcenvorsorge notwendig	
Gleislänge						■		✓✓	wichtiges Qualitätsmerkmal (für Ganzzugbildung)	
Spitzenüberspannung						■		✓✓	Bedienung ohne Verschublok ermöglichen	
Abstell-und Servicegleise Lok					■	■		✓✓	Für EVU-Lokeinsatzplanung wichtig	
Garniturabstellgleise			■		■			✓✓	für Operator-Garnitureinsatzplanung wichtig	
Wagenreparaturgleise			■		■			✓	für Qualitätsmanagement wichtig	

Prozess bzw. Infrastrukturkomponente	Leistungsträger: Absender / Empfänger	Spediteur / Reeder	Operateur	LKW-Zustellung	EIU - Eisenbahninfrastruktur	EVU - Eisenbahnverkehr	sonstige Stellen	Terminal	Kommentar zur Relevanz aus Terminalsicht	TERMINAL
Prozeßschritte vom Kunden bis auf den Waggon bzw. umgekehrt										
Versandauftrag	■	□	■	□				✓	Spezieller Terminal-Zusatznutzen für den Verlader/Empfänger	
Agentur			■					✓✓	wichtiges Operator-Service	
Trucking-Angebot			■	■				✓✓	Trucking als Terminalleistung für Operateure hilfreich	
Datenvormeldung/-tausch (Sendung)	■	■	■					✓✓	Schnittstelle zu Kunden, EVU, Operateur etc.	
Sendungskontrolle bei der Annahme			■					✓✓	unerläßliche Sicherheitsmaßnahme	
Sendungsabfertigung			■					✓✓	Kernkompetenz, Kundennähe ist entscheidend	
Dispolager			■				□	✓✓	für Entkoppelung Schiene/Straße wichtig	
Langzeitdepot	□	■	□				□	✓✓	Für maritime Verkehre entscheidend	
Depot-Logistik		■		□				✓✓	Relevant hinsichtlich Ablaufeffizienz und Kosten	
Be-/Entladung Waggons			■	□		□		✓✓	Kernkompetenz, Effizienz ist entscheidend	
Verladekontrolle			■			■		✓✓	Kernkompetenz, Effizienz ist entscheidend	

Prozess bzw. Infrastrukturkomponente	Leistungsträger								Kommentar zur Relevanz aus Terminalsicht	TERMINAL
	Absender / Empfänger	Spediteur / Reeder	Operateur	LKW- Zustellung	EIU - Eisenbahninfrastruktur	EVU - Eisenbahnverkehr	sonstige Stellen	Terminal		
Terminalrelevante Produktionskriterien Schiene										
Produktentwicklung								✓✓	Kooperation mit Operateur sehr wichtig	
Produktionskonzept								✓✓	Mitwirkung unerlässlich (Gleisbelegungsplan)	
Fahrplanbestellung, Slots								✓✓	Mitwirkung unerlässlich	
Traktionsplanung								✓	Mitwirkung hilfreich	
Garniturzusammenstellung								✓	Mitwirkung hilfreich; für Privat-EVU entscheidend	
Datenvormeldung/-tausch (Wagen, Zug)								✓✓	Schnittstelle zu Kunden, EVU, Operateur etc.	
Verschub, Verschublok								✓✓	Beistellung durch Terminal hilfreich	
First-/Last-Mile								✓✓	möglichst mit Zuglok - Überstellfahrten tunlichst vermeiden	
Kapazität der Streckenanbindung								✓✓	für bedarfsorientierten Fahrplan wichtig	

Prozess bzw. Infrastrukturkomponente	Leistungsträger								Kommentar zur Relevanz aus Terminalsicht	TERMINAL
	Absender / Empfänger	Spediteur / Reeder	Operateur	LKW-Zustellung	EIU - Eisenbahninfrastruktur	EVU - Eisenbahnverkehr	sonstige Stellen	Terminal		
Abwicklung Zugfahrt (produkt- & relationsspezifisch)										
Elektrifizierung wichtigster Strecken								✓✓	E-Traktion aus Kosten- und Qualitätsgründen wichtig	
Entfernung bei Wettbewerbsstrecken								✓✓	kürzere Entfernung ist Wettbewerbsvorteil	
Qualität/Geschwindigkeit/ETCS/etc.								✓✓	Beförderungszeit ist wichtig, ETCS ist ein tlw. Kostenfaktor	
Lastgrenze								✓✓	relevant für wirtschaftliche Zugauslastung	
Leistungs- und Serviceangebot										
Öffnungszeiten								✓✓	Kapazitätreserve, relevant für Logistikketten	
Container-Reparatur, Verleih								✓	Kundennutzen, steigert Standortattraktivität	
Stuffing and Stripping								✓	Kundennutzen, steigert Standortattraktivität	
Verwiegung maritime Container		?	?	?	?		?	✓✓	Thematik SOLAS derzeit in Abstimmung	
Zoll / Zollfreilager								✓✓	für maritime Sendungen und Balkanverkehre ggf. wichtig	
Schadwagenreparatur								✓✓	für EVU und Privatwageneinsteller wichtig	
Technischer Wagendienst								✓✓	Leistungszukauf erforderlich	

Prozess bzw. Infrastrukturkomponente	Leistungsträger: Absender / Empfänger	Spediteur / Reeder	Operateur	LKW-Zustellung	EIU - Eisenbahninfrastruktur	EVU - Eisenbahnverkehr	sonstige Stellen	Terminal	Kommentar zur Relevanz aus Terminalsicht			Anmerkungen zum Terminal	Anmerkungen vom Terminalbetreiber
Infrastruktur und Ausstattung													
Straßenanbindung				■				✓✓	Relevant hinsichtlich Trucking-Kosten, Catchment Area etc.	2		Autobahnnähe, aber Zubringer überlastet (Kreisverkehr)	
LKW-Parkplätze / LKW-Service				■				✓	Relevant zu Spitzenzeiten, Qualitätsfaktor	4		Platzmangel	
Terminal-Kapazitäten im Planverkehr			■					✓✓	wichtiges Kapazitätsmerkmal	3		Nachfrage übersteigt das Angeboz	
Terminal-Kapazitäten im Spitzenbedarf			■					✓✓	Kapazitätsreserven bei Spitzenaufkommen ohne Qualitätsverlust	5		Spitzenbedarf (Spotverkehre) nicht möglich	
Terminal-Kapazitäten bei Verspätungen			■					✓✓	Ressourcenvorsorge notwendig	4		massive Qualitätsbeeinträchtigung	
Gleislänge						■		✓✓	wichtiges Qualitätsmerkmal (für Ganzzugbildung)	4		nur halbzuglang	
Spitzenüberspannung						■		✓✓	Bedienung ohne Verschublok ermöglichen	4		vorhanden. Aber derzeit nicht genutzt	
Abstell-und Servicegleise Lok					■	■		✓✓	Für EVU-Lokeinsatzplanung wichtig	5		nicht vorhanden	
Garniturabstellgleise			■		■			✓✓	für Operator-Garnitureinsatzplanung wichtig	3		Reservekapazität im Vbf begrenzt vorhanden	
Wagenreparaturgleise			■		■			✓	für Qualitätsmanagement wichtig	5		nicht vorhanden	
Prozeßschritte vom Kunden bis auf den Waggon bzw. umgekehrt													
Versandauftrag	■							✓	Spezieller Terminal-Zusatznutzen für den Verlader/Empfänger	2		in Kooperation mit OCC bzw. TXL	
Agentur			■					✓✓	wichtiges Operator-Service	3		Modernisierung und Ablaufoptimierung sinnvoll	
Trucking-Angebot			■					✓✓	Trucking als Terminalleistung für Operateure hilfreich	1		regional und flexibel geregelt	
Datenvormeldung/-tausch (Sendung)	■							✓✓	Schnittstelle zu Kunden, EVU, Operateur etc.	2			
Sendungskontrolle bei der Annahme			■					✓✓	unerläßliche Sicherheitsmaßnahme	3		Modernisierung und Ablaufoptimierung sinnvoll	
Sendungsabfertigung			■					✓✓	Kernkompetenz, Kundennähe ist entscheidend	2		in Kooperation mit OCC bzw. TXL	
Dispolager			■					✓✓	für Entkoppelung Schiene/Straße wichtig	3		beengt vorhanden	
Langzeitdepot		■						✓✓	Für maritime Verkehre entscheidend	5		nicht vorhanden	
Depot-Logistik		■						✓✓	Relevant hinsichtlich Ablaufeffizienz und Kosten	4		Platzmangel	
Be-/Entladung Waggons			■					✓✓	Kernkompetenz, Effizienz ist entscheidend	3		kein Kran vorhanden	
Verladekontrolle			■					✓✓	Kernkompetenz, Effizienz ist entscheidend	2		Doppelgleisigkeit mit TWD	


Cockpit - Overview
Prozess bzw. Infrastrukturkomponente
Leistungsträger
Kommentar zur Relevanz aus Terminalsicht
Ost
Süd
Zentral
West
Infrastruktur und Ausstattung
Prozessschritte vom Kunden bis auf den Waggon bzw. umgekehrt
Terminalrelevante Produktionskriterien Schiene
Abwicklung Zugfahrt (produkt- & relationsspezifisch)
Leistungs- und Service angebot

Summary auf Basis Mittelwert - externe und eigene Bewertung der Terminals

→ Darstellung jener Felder mit Bewertung >2, ggf. für Identifikation von Handlungsansätzen
→ für konkrete Bewertungen und Aussagen ist die Detailanalyse der Terminals relevant

Prozess bzw. Infrastrukturkomponente	Terminal 1	Terminal 2	Terminal 3	Terminal 4	Terminal 5	Terminal 6	Terminal 7	Terminal 8	Terminal 9	Terminal 10	Terminal 11	Terminal 12	Terminal 13	Terminal 14	Terminal 15
Infrastruktur und Ausstattung															
Prozeßschritte vom Kunden bis auf den Waggon bzw. umgekehrt															
Terminalrelevante Produktionskriterien Schiene															
Abwicklung Zugfahrt (produkt- & relationsspezifisch)															
Leistungs- und Serviceangebot															

Weitere Informationen:

www.bmvit.gv.at

logistik@bmvit.gv.at
Franz.Schwammenhoefer@bmvit.gv.at

Stabstelle Logistikkoordination
Logistikbeauftragter