



FACHHOCHSCHULE DES BFI WIEN

UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES BFI VIENNA



Titel: „Bedeutung und Entwicklung des kontinentalen Kombinierten Verkehrs, mit Schwerpunkt des Sattelauflegers als intermodale Ladeeinheit und Bezug auf das Wiencont Containerterminal Freudenau“

Autor: René Grassinger;

Betreuer: DVw Hans-Joachim Schramm, FH des bfi Wien, Masterstudiengang „Logistik und Transportmanagement“, Abgabe: 31.03.2009

Schlagworte: Kombiniertes Verkehr, Kontinentalverkehr, Gütertransport, Sattelaufleger, Transportkette

Abstract

Die vorliegende Diplomarbeit untersucht die Bedeutung des Kombinierten Verkehrs (neben Tank- und Silocontainern vor allem kranbare Sattelaufleger und als direkte Konkurrenz dazu der 45' lange palettenweite Container) unter dem Gesichtspunkt verkehrspolitischer und ökologischer Maßnahmen. Beim Kombinierten Verkehr wird der Transport von Gütern von der Straße auf die Schiene oder das Binnenschiff verlagert. Güter werden in standardisierten Ladeeinheiten auf den langen Strecken mit der Bahn oder dem Schiff und auf kurzen ergänzenden Strecken mit dem LKW transportiert.

Während im interkontinentalen, maritimen Verkehr der Kombinierte Verkehr bereits eine Selbstverständlichkeit ist, spielt er im kontinentalen Verkehr (Verkehr, der seinen Ursprung und sein Ziel in Europa hat) noch eine untergeordnete Rolle. Innerhalb des Systems des Kombinierten Verkehrs entspricht der Kontinentalverkehr einem Anteil von 46%, wobei seine Stärken vor allem im internationalen Verkehr liegen. In den nächsten zehn Jahren soll sich jedoch das Volumen verdoppeln. Dies könnte allerdings aufgrund der derzeit schlechten Wirtschaftslage ein wenig abgeschwächt bzw. verzögert werden.

Jedenfalls hängt der kurz- oder langfristige Entwicklungsprozess von der Terminal-Ausrüstung ab. Zusätzlich sind folgende Rahmenbedingungen und Problemfelder zu optimieren: Preisgestaltung, Qualität der Eisenbahn, Infrastruktur, Förderung und Anreizsysteme, Hemmnisse des Straßenverkehrs sowie ganzheitliche Transportkettenoptimierung.

Welche Weiterentwicklungspotentiale es gibt, wird am Beispiel des Wiencont Containerterminals Freudenau praktisch untersucht. Folgende Problemfelder lassen sich beim Trailerumschlag im Besonderen erkennen: erhöhter Zeitaufwand, höheres Beschädigungsrisiko, erhöhter Stellplatzbedarf, spezielles Terminalequipment, hohe Personalanforderungen, besonderer Sicherheitsaspekt und Besonderheiten beim Waggonmaterial. Die Wiencont berücksichtigt, ebenso wie die Terminals der Rail Cargo Austria, diesen höheren Aufwand des Trailerumschlages mittels einer Differenzierung im Umschlagsentgelt.