

LOGISTIK

Österreich will Terminals massiv fördern

Das bmvit hat gemeinsam mit der SCHIG eine Richtlinie zur Unterstützung von Umschlagseinrichtungen im intermodalen Verkehr erarbeitet. Die Terminal-Richtlinie soll mithelfen, die Standortqualität hinsichtlich der Zahl und der Funktion der Umschlagspunkte in Österreich signifikant zu heben.



Von Terminals werden heute auch zusätzliche logistische Leistungen erwartet

Multimodale Terminals sind teuer in der Errichtung. Privatwirtschaftlich finanzierte Umschlagseinrichtungen sind in den meisten Fällen nicht in der Lage, die notwendigen Anfangsinvestitionen aus dem reinen Terminalbetrieb ohne Förderungen zu refinanzieren. Zusätzlich sind reine Umschlagseinrichtungen immer weniger gefragt. Zu den bloßen Umschlagplätzen müssen auch Services in Form logistischer Zusatzleistungen geboten werden.

Um im Terminal-Wettbewerb in Europa bestehen zu können, wird das Verkehrsministerium spätestens ab 2006 eine eigene Terminal-Förderung kreieren.

> Mehr S. 2

bmvit

Förderung für Terminals

Fortsetzung von Seite 1

Mit den bisherigen Förderlinien für den Kombinierten Verkehr sowie für Anschlussbahnen soll sich die neue Terminal-Förderung nicht kreuzen – die KV-Förderung ist für die Entwicklung innovativer Ladehilfsmittel und Umschlaggeräte gedacht, die Anschlussbahnförderung spricht vor allem die verladende Industrie an. Die vermehrte Unterstützung der Terminalbetreiber ist dem Ministerium schon seit einiger Zeit ein Anliegen. Intern wird an einer Richtlinie schon seit knapp einem Jahr gearbeitet, im November soll der Erst-Entwurf – basierend auf einer deutschen Richtlinie – der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Wenn alle Genehmigungsverfahren noch heuer abgeschlossen werden können, steht einer Laufzeit von 1.1.2006 bis 31.12.2011 nichts mehr im Wege.

Beispiel Deutschland

Gemäß der im Mai 2000 von der PLANCO Consulting GmbH für das deutsche Verkehrsministerium erstellten Schematik ist ein Terminalstandort dann förderwürdig, wenn er:

- nachfrageseitig über ein ausreichendes Nachfragepotenzial verfügt und
- entweder dieses Nachfragepo-

tenzial im Wesentlichen alleine erschließt oder gegenüber konkurrierenden Standorten, die im wesentlichen das gleiche Aufkommen erschließen, angebotsseitig günstigste Standortvoraussetzungen besitzt, die eine effiziente und dauerhafte Bedienung des Nachfragepotenzials ermöglichen.

Gemäß der gleichen Studie besteht ein Investitionsbedarf (an förderungswürdigen Standorten) dann, wenn

- die vorhandene Kapazität den prognostizierten Anforderungen nicht genügt oder
- andere Angebotseigenschaften verbessert werden müssen, um die prognostizierte Nachfrage tatsächlich zu mobilisieren.

Die Abschätzung des Nachfragepotenzials zielt also auf die Abschätzung des Nachfragepotenzials am etablierten Standort mit etablierten Relationen (= Einzugsbereiche) ab bzw. auf – durch systemische Vorteile des neuen Standortes – hinzukommende Nachfragepotenziale.

Die österreichische Terminalförderung ist primär für Regionalterminals gedacht, die die großen Terminals nicht konkurrieren. Besonders wesentlich: Sie sollen neutrale, diskriminierungsfreie Betreiberstrukturen aufweisen, d.h. kooperativ nach innen sein, aber neutral nach außen wirken.

Leserbrief zu Artikel „Österreich will Terminals massiv fördern“ vom 15. Juli 05 (Verkehr) „ORIGINALVERSION“

Was in Deutschland schon seit mehreren Jahren praktiziert wird (massive Förderung u.a. bis 85% der Errichtungskosten von Umschlaganlagen im kombinierten Ladungsverkehr) soll nun auch in Österreich kommen. Auf den ersten Blick klingt das sehr gut und vor allem zukunftsorientiert, jedoch bleibt zu hoffen, dass im „Kleingedruckten“ auch innovative, wirtschaftliche Konzepte zur Ausschreibung zugelassen werden und nicht nur Großterminals mit Portalkran und mehreren Ladegleisen „klein geschrumpft“ werden.

Die Firma HUBAUER heavy weight logistics GmbH aus Linz (www.hubauer.co.at) bietet seit ca. einem Jahr innovative Lösungen für den kombinierten Ladungsverkehr an. Ähnlich wie ein Baukastensystem kann sich jeder Terminalbetreiber seine Komponenten bedarfsgerecht aus dem innovativen Produktspektrum der Firma zusammenstellen, um einerseits die ideale Konfiguration beim Umschlag auf der Bahnseite, auf der LKW – Seite und für das Zwischenpufferlager zu erhalten, andererseits das bestmögliche Verhältnis von Investition und Rentabilität zu realisieren. Kritiker behaupten dies gäbe es schon und verweisen auf Megaterminals wie Graz oder München! Jedoch gehe ich (DI R. Hubauer) einen Schritt weiter und garantieren sogar auf der gleichen Fläche für die bedarfsgerechte, wirtschaftliche Erweiterung mit den innovativen Lösungen „Universelle Container / Wechselbehälter Verlade- und Transportsystem für Standard LKWs“ (A-Stütze) als Umschlaggerät und der „DCUS – Technologie“ als Zwischenpufferlager. Natürlich alles innovative, patentrechtlich geschützte Produkte meiner Firma.

In dem „DCUS – Modul – Terminal – Konzept“ wird bewiesen, dass ein Terminal für den kombinierten Ladungsverkehr (vor allem Wechselbehälter!) auf einer vorgegeben Fläche von nur ca. 15.000m² in mehrere Ausbaustufen errichten und dabei in der ersten Phase 2.500 und in der letzten Ausbaustufe 150.000 Ladeeinheiten pro Jahr wirtschaftlich bedienen könnte. Der volkswirtschaftliche Vorteil gegenüber den bisher verwendeten Konzepten liegt einerseits in der kostengünstigeren Investition (bis zu minus 42% weniger staatliche Zuschüssen wären im Idealfall für eine Konfiguration im direkten Vergleich mit einem herkömmlichen Großterminal notwendig), andererseits in der bedarfsgerechten Adaptierungsmöglichkeit, wodurch das „DCUS – Modul – Terminal – Konzept“ speziell privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen und Logistikern die Möglichkeit verschaffen sollte, kostengünstig in das KLV – Geschäft einzusteigen und sich je nach Entwicklung des Geschäftes kapazitätsmäßig anzupassen.

Es bleibt jedoch zu hoffen, dass solche innovativen Konzepte auch in der neu zu schaffenden Förderrichtlinie zugelassen werden, da speziell die ersten Anlagen in diesem Segment sicher nicht ohne finanzielle Unterstützung des Staates realisiert werden könnten. (Infos: www.hubauer.co.at)

hubauer
heavy weight logistics GmbH

www.hubauer.co.at
Dipl.-Ing. Rudolf Hubauer

Leserbrief: Veröffentlichung (unten)
Nr. 30 vom 29. Juli 05 (Seite 8)

Leserbrief zum Thema „Terminals fördern“

Zum „Verkehr“-Artikel über „Österreich will Terminals massiv fördern“ in der Ausgabe 28 vom 15. Juli erreichte die Redaktion folgender Leserbrief.

Was in Deutschland schon seit mehreren Jahren praktiziert wird (massive Förderung u.a. bis 85% der Errichtungskosten von Umschlaganlagen im kombinierten Ladungsverkehr) soll nun auch in Österreich kommen. Auf den ersten Blick klingt das sehr gut und vor allem zukunftsorientiert, jedoch bleibt zu hoffen, dass im „Kleingedruckten“ auch innovative, wirtschaftliche Konzepte zur Ausschreibung zugelassen werden und nicht nur Großterminals mit Portalkran und mehreren Ladegleisen „klein geschrumpft“ werden. In dem „DCUS – Modul – Terminal – Konzept“ wird bewiesen, dass ein Terminal für den kombinierten Ladungsverkehr (vor al-

lem Wechselbehälter!) auf einer vorgegeben Fläche von nur ca. 15.000 m² in mehrere Ausbaustufen errichten werden und dabei in der ersten Phase 2.500 und in der letzten Ausbaustufe 150.000 Ladeeinheiten pro Jahr wirtschaftlich bedienen könnte. Es bleibt jedoch zu hoffen, dass solche innovativen Konzepte auch in der neu zu schaffenden Förderrichtlinie zugelassen werden, da speziell die ersten Anlagen in diesem Segment sicher nicht ohne finanzielle Unterstützung des Staates realisiert werden könnten.

HUBAUER heavy weight logistics GmbH, Dipl.-Ing. Rudolf Hubauer, Linz.
(von der Red. gekürzt)