

Die logistische Entwicklung führt zu immer kleineren Sendungsgrößen und immer höheren Streuverkehren. Der Verkehr wächst hierbei schneller als die Infrastruktur. In Ballungsgebieten ist der Infrastrukturausbau bereits teilweise an seine Grenzen gestoßen. Ein entscheidender Schritt für die wirtschaftliche Abwicklung des Sammelgutverkehrs ist die Bündelung der Sendungsströme und der Einsatz idealer Verkehrsträger für die Überwindung großer Distanzen. Hierzu bietet ein GVZ-Netz die optimale Plattform. Die Konsolidierung der Sendungsströme findet in verschiedenen Funktionsbereichen des GVZ statt, der Sendungsaustausch erfolgt vorzugsweise mit Verkehrsträger Schiene und teilweise auch Wasser. Die Verteilungs- und Sammelfunktion in der Fläche wird auf Grund der Flexibilitätsanforderungen weiterhin durch den Verkehrsträger Straße durchgeführt werden. Der Austausch der Güterströme zwischen Umschlagpunkten erfordert durch den stark expandierenden Markt der zeitsensiblen Güter wie Sammel-, Expressgut und Pakete enge Zeitfensterforderungen von ca. 10 Stunden, welche bei der Gestaltung der Transportprozesse zu berücksichtigen sind.

Die konsequente und strategische Einbeziehung des kombinierten Verkehrs Straße-Schiene für den Güteraustausch zwischen GVZ erfordert bereits in der Planungsphase fundierte Dimensionierungsgrundlagen, die in der notwendigen Detaillierung jedoch nicht wissenschaftlich vorliegen. Dieser Mangel wird insbesondere bei mehrere Standorte umfassenden GVZ-Planungen (dislozierte GVZ) besonders deutlich.