

# WIRTSCHAFTS NACHRICHTEN SPECIAL

# Logistik schafft Da-Sein

**ZUKUNFT AUF SCHIENE**

**Jahrhundertprojekt Baltisch-Adriatische Achse**

**LOGISTIK-TRENDS**

**Christian Hehenberger im Interview**

**TRANSPORT, LOGISTIK  
& INFRASTRUKTUR**

Foto: Jupiter Images



**Der Grazer Hauptbahnhof könnte in seiner Bedeutung als Drehscheibe aufsteigen.**

Fotos: ÖBB

# Licht! Und am Ende die Tunnels

**Rom wurde nicht an einem Tag gebaut und so müssen auch Achsen langsam wachsen.**

Die „Neue Südbahn“ mit dem Semmering- und Koralm-Tunnel ist im Oktober 2011 einer Ko-Finanzierung durch die Europäische Union einen bedeutenden Schritt näher gekommen: Die Europäische Kommission präsentierte in Brüssel ihren Vorschlag über die transeuropäischen Netze, die im Zeitraum 2014 bis 2020 unterstützt werden sollen. Dort ist die Baltisch-Adriatische Achse, die von der Ostsee bis zur Adria reicht, als prioritäres transeuropäisches Verkehrsprojekt eingestuft. In diesem Jahr soll die neue Prioritätenliste im EU-Parlament behandelt werden.

„Die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Steiermark wird durch den Anschluss an das Transeuropäische Eisenbahnnetz, die Baltic-Adriatic-Route, enorm aufgewertet“, freute sich der steirische Landeshauptmann Franz Voves. Durch die Fertigstellung der Koralm-Bahn plus Tunnel sowie des Semmering-Basistunnels werden die bislang benachteiligten Bundesländer im Süden über eine wesentlich bessere Erreichbarkeit verfügen und in den nächsten Jahrzehnten eine hohe zusätzliche Wertschöpfung erzielen können. Dazu kommt, dass die dafür notwendigen Baumaßnahmen arbeitsmarktpolitisch be-

achtliche Impulse für Kärnten und die Steiermark bedeuten. Die beiden Projekte machen gemeinsam etwas mehr als 85 Prozent des Gesamtinvestitionsvolumens für den Ausbau der Baltisch-Adriatischen Achse in Österreich aus. Dieses Volumen beträgt annähernd 8,5 Milliarden Euro.

## **Achse als Impulsgeber**

Die Baltisch-Adriatische Achse verbindet fast 50 Millionen Menschen in zehn EU-Mitgliedsstaaten. Sie verläuft entlang des früheren „Eisernen Vorhangs“ und zählt mit rund 24 Millionen Tonnen Güteraufkommen pro

Die besseren Verbindungen sind auch Impulse für die Regionalentwicklung.



Jahr zu den wichtigsten Alpenquerungen. Dies wird auch im Rahmen des EU-Projekt „BATCo“ (Baltic-Adriatic-Corridor) eindrucksvoll belegt. Gemessen an der Einwohnerzahl und an der Wirtschaftsleistung erschließt diese Verbindung in Südösterreich (Niederösterreich, Obersteiermark, Graz, Klagenfurt, Villach) einen durchaus vergleichbaren Raum wie die Westbahn. „Im Rahmen von BATCo wurde aber auch schon ein erstes Wirtschaftskooperations-Konzept entwickelt. Derzeit werden entlang der gesamten Achse der Bedarf und die wirtschaftlichen Schwerpunkte unter Einbindung der lokalen Wirtschaft der einzelnen Regionen erhoben. Damit sollen Kooperationen entlang der Achse geschaffen werden“, erklärte der Kärntner Landeshauptmann Gerhard Dörfler. Bisher haben bereits über 250 namhafte Unternehmen schriftlich ihr Interesse an den verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Verbindungen bekundet.

### Neue Drehscheiben im Süden

Dieser mögliche neue europäische Verkehrskorridor ist umso wichtiger, weil sich die Häfen Venedig, Triest, Koper und Ravenna zur NAPA (North Adriatic Port Association) zusammengeschlossen und Entwicklungsprojekte im Wert von 3,4 Milliarden Euro in Planung haben. Dazu gehören der Ausbau der bestehenden Anlagen in Triest-Monfalcone zu einem „Superhafen“, der statt der heutigen 300.000 eine Umschlagkapazität von 3,2 Millionen TEU (Twenty-foot Equivalent Unit, eine Maßeinheit für 20-Fuß-Standardcontainer) erreichen soll, das Terminal „Autostrade del Mare“ (ein Teil für Container und ein Teil für den Hochseeverkehr in Venedig) und ein Container-Terminal in Koper. Ziel dieser Kooperation ist es, im Warenver-

kehr mit Asien den nordeuropäischen Häfen Rotterdam und Antwerpen durch kürzere Transportwege zum ost- und südosteuropäischen Markt Konkurrenz zu machen. Allgemein haben die Terminals in Kärnten und der Steiermark nun die Chance, zur Güterverkehrsdrehscheibe in den Südosten Europas zu werden. Hinzu kommt die Möglichkeit, mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Außerdem ist mit weniger Emissionen und Unfällen zu rechnen. Der Vorschlag der EU-Kommission sieht zusätzlich zur Verbindung zwischen Danzig und Bologna, für die sich vor allem auch Partnerregionen des Landes Steiermark einsetzen, auch einen Ast durch die Staaten Litauen (Kaunas), Lettland (Riga) und Estland (Tallinn) vor, der so – via Fährverbindung – auch die finnische Hauptstadt Helsinki erreicht.

Fast genau fünf Jahre zuvor wurde von den Verkehrsministern der Länder Polen, Tschechien, Slowakei, Italien und Österreich der „Letter of Intent“ unterzeichnet. Zur besseren Positionierung der Baltisch-Adriatischen Achse samt der österreichischen Kernprojekte „Hauptbahnhof Wien“, Semmering Basistunnel“, und „Koralmbahn“ wollten die Unterzeichner im Hinblick auf die kommende Revision der transeuropäischen Netze das bestehende TEN-Projekt „Danzig-Wien“ von Wien nach Venedig inklusive der österreichischen Projekte verlängern.

### Skeptischer Tunnelblick

Große Erleichterung herrscht im Süden Österreichs auch über die Ankündigung seitens des Infrastrukturministeriums, dass nach jahrelangem Tauziehen in wenigen Monaten mit dem Bau des Semmering-Bahntunnels begonnen werden kann. Landes-

hauptmann Gerhard Dörfler bedankte sich deshalb auch ausdrücklich bei seinem niederösterreichischen Amtskollegen Erwin Pröll, der nach Jahren des Widerstandes das Projekt schließlich gutgeheißen hat.

Pröll war stets als ein entschiedener Gegner des Tunnelprojektes aufgetreten. Das Land Niederösterreich hatte 1995 nach der öffentlichen Ausschreibung mittels negativen Naturschutzbescheides das Vorhaben gestoppt. Es kam zu einem jahrelangen Polit- und Rechtsstreit und trotz eines Pro-Entscheidunges des Verfassungsgerichtshofes gab es ein neuerliches Nein aus St. Pölten. Erst nach und nach schwenkte Pröll um, die positiven Bescheide aus Niederösterreich wurden zuletzt im Dezember 2011 erlassen.

„Der Semmeringtunnel ist wie der Koralmtunnel das sporttechnische Herzstück der Nord-Süd-Verbindung in Österreich und gleichzeitig durch die Baltisch-Adriatische Achse Teil der der prioritären Schienenverbindungen der EU“, unterstrich Dörfler. ◀

### DATEN & FAKTEN

Die Nord-Süd-Achse mit 1.820 km Gesamtlänge verbindet fast 50 Mio. Menschen in zehn EU-Staaten. Sie umfasst 85 Ballungsräume und Wirtschaftszentren, 138 See- und Binnenhäfen sowie 28 Grenzübergänge zu Drittländern und zählt mit rund 24 Mio. Tonnen Güteraufkommen pro Jahr zu den wichtigsten Alpenquerungen. Ein Schiff benötigt sechs bis sieben Tage für die Fahrt um Europa herum nach Rotterdam oder Hamburg. Auf der Schiene wäre dies wesentlich schneller möglich.

# Über den Semmering denken

**Die Baltisch-Adriatische Achse ist ein Jahrhundertprojekt, das sich aber schon in einer viel kürzeren Zeitspanne rechnen würde.**

**D**r. Anton Moser, der Spartengeschäftsführer für Transport und Verkehr der Wirtschaftskammer Steiermark, im Gespräch über Chancen, durchaus vermeidbare Risiken und erwünschte Nebenwirkungen der Baltisch-Adriatischen Achse.

## ■ Was macht Sie so sicher, dass diese Achse derart wertvoll ist?

Es gibt eine ganz frische Studie der Wirtschaftsuniversität Wien (Institut für Transportwirtschaft und Logistik), die von Prof. Brigitta Riebesmeier verfasst wurde. Obwohl die Autorin bei ihren Annahmen wirklich äußerst zurückhaltend ist, sprechen die Ergebnisse eine ziemlich deutliche Sprache. Es handelt sich ja immerhin um ein Projekt für mehrere Generationen, das durchaus für 100 bis 150 Jahre bestimmt ist. Der Horizont der Berechnungen erstreckt sich allerdings lediglich bis zum Jahr 2055 – bei einer möglichen Fertigstellung zwischen 2020 und 2025. Dennoch kann detailliert belegt werden, dass durch die drastische Verkürzung der Fahrzeiten enorme Erreichbarkeitsgewinne entstehen, die sich beispielsweise auch in einem besseren Zugang zu Bildungseinrichtungen, zum Arbeitsplatz und letztlich in der Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze durch die Ansiedelung neuer Unternehmungen manifestieren. Durch das hochrangige Schienensystem entstehen also Gewinne für den gesamten Wirtschaftsraum.

## ■ Weshalb ist man so vorsichtig bei den Berechnungen gewesen?

Weil es bei einem längeren Zeitraum immer wieder Einwände gibt, dass der errechnete Nutzen nicht in vollem Umfang eintritt, wenn unvorhersehbare Ereignisse eintreten. Tatsache ist aber auch, dass es bereits vor Jahren eine Analyse von Prof. Bökemann zur Koralbahn für die Weststeiermark und das östliche Kärnten gegeben hat. Hier ging man von jährlichen Erreichbarkeitsgewinnen in der Höhe von 170 Millionen Euro aus. Inzwischen muss dieser Betrag aber angepasst und hochgerechnet werden, weshalb man durchaus von 250 Millionen Euro pro Jahr sprechen kann.

## ■ Was spricht dann eigentlich gegen diese Achse?

Es sieht fast so aus, als würde hier das Denken in den Bundesländern Wien und Nieder-

österreich nicht über den Semmering hinausreichen. Da wird sehr viel schlecht gemacht, offenbar ohne sich im Detail mit den Fakten zu beschäftigen. Leider übernehmen auch manche Journalisten aus Wien das dann ungeprüft, wobei auch die Bundeshauptstadt zweifellos von dieser Achse nachhaltig profitieren würde.

## ■ Wo liegen denn da die Gegenargumente?

Natürlich ist so ein Vorhaben mit erheblichen Kosten verbunden. Hohe Kosten verursacht auch die laufende Erhaltung der bestehenden Semmering-Strecke. In den engen Kurven schleifen sich die Gleise extrem ab und gefrierendes Sickerwasser setzt im Winter dem Gewerk zu. Ich bin überzeugt davon, dass wir es den nächsten Generationen schuldig sind, diese Achse zu verwirklichen. Hätte man vor hundert Jahren auch so gedacht wie mancherorts heute, dann wären wir ein armes Land. Inzwischen gibt es aber schon ein Umdenken und wir sind auch Ministerin Bures dankbar, dass sie dieses Projekt trotz des Spargedankens befürwortet. Immerhin verteilen sich die Kosten, an der sich die EU mit bis zu 20 Prozent beteiligen würde, ja auch über einen Zeitraum von zehn bis 15 Jahren. Und selbst wenn die Studien mit den Prognosen nicht zu 100 Prozent stimmen sollten – in der Relation sind sie richtig und geben eine klare Linie für Entscheidungen vor.

## ■ Könnte ein Argument der Gegner auch darin zu sehen sein, dass es bisher ja auch ohne diese Achse ging?



**Dr. Anton Moser hofft auf die Baltisch-Adriatische Achse und damit auf eine bessere Erschließung der Steiermark und Kärntens.**

Foto: WKO Steiermark

Nicht wirklich, weil es schon jetzt sehr mühsam und kostenintensiver ist, die Waren auf dem bestehenden Weg zu transportieren.

Wir sehen einerseits, wie sich die Märkte entlang dieser Achse entwickeln. So hat beispielsweise Polen ein enormes Wirtschaftswachstum. Und wir wissen auch, wie sich die Transportwege in Zukunft entwickeln. So wird der Einfluss Chinas im Mittelmeerraum größer. Gegenwärtig kaufen sich die Chinesen bei den griechischen Häfen ein, während Nordhäfen wie Amsterdam an den Rand ihrer Kapazitäten gelangen und Waren eventuell nicht mehr fristgerecht weitertransportiert werden können. Das Aufkommen im Süden wird steigen, weshalb es einen leistungsfähigen Bahnweg dorthin geben muss.

Auf der Straße werden dies künftigen Mengen nicht mehr gehen. ◀

# Unsere Achse in die Zukunft

## BATCo schafft die Voraussetzungen

**Das EU-Projekt „BATCo“ (Baltic-Adriatic Transport Cooperation) – mit dem Leadpartner Land Kärnten und den österreichischen Partnern Entwicklungsagentur Kärnten GmbH, Land Steiermark und Internationalisierungszentrum Steiermark GmbH (ICS) – kann zur Halbzeit bereits einen wichtigen Meilenstein vorweisen: Die Baltisch-Adriatische Achse wurde von der EU-Kommission offiziell in die Liste der zehn wichtigsten transeuropäischen Netze (TEN-T) aufgenommen.**

Sobald das Europäische Parlament diese Vorentscheidung bestätigt, wird der Ausbau der neuen Südbahn als Teil der mit 1.820 km wichtigsten Nord-Süd-Transversale Europas in den Jahren 2014 bis 2020 von der Europäischen Union finanziell unterstützt werden. Damit kommen die Kernprojekte der Südbahn, der Semmeringbasistunnel, die Koralmbahn und der Koralmtunnel, zu einer spürbar entlastenden Kofinanzierung. Steiermark und Kärnten profitieren durch die Vernetzung der Ostsee-Häfen mit den Nord-Adria-Häfen (NAPA) in besonderer Weise, Studien sprechen von zusätzlichen Potenzialen in dreistelliger Millionenhöhe. Hinzu kommt noch der arbeitsmarktpolitisch beachtliche Impuls durch die Realisierung der infrastrukturellen Bahn-Großprojekte. Eine durchgängig leistungsfähige Schienenverbindung reduziert auch massiv die transportbedingten Emissionen (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, Lärm etc.).

### BATCo forciert die Schienenzukunft

Die vielfältigen Aufgabenstellungen von BATCo haben bereits konkrete Ergebnisse gebracht. In einem zukunftsweisenden Verkehrsmodell können die wichtigsten Verkehrsparameter abgerufen und somit die Umweltauswirkungen (Stichwort: „green transport“) von Verkehrsmaßnahmen simuliert werden. Ein weiterer Punkt ist die Ermittlung von Transportkosten beim Umstieg von der Straße auf die Schiene. Konkrete Planungen über den optimierten Warentransport von den Nord-Adria-Häfen (NAPA) Ravenna, Venedig, Triest, Koper und Rijeka bis zu den Ostseehäfen Danzig und Gdynia liegen ebenfalls vor. Eine Vereinbarung zwischen den NAPA-Häfen, dem Land Kärnten und der Entwicklungsagentur Kärnten GmbH sieht eine enge Zusammenarbeit zur gemeinsamen Entwicklung des Logistikzentrums ALPLOG Villach/Fürnitz vor. Damit soll ALPLOG als erster Hinterlandhafen zum Premium Dry Port und als Logistik-Dreh-scheibe zwischen der Baltisch-Adriatischen

Achse und dem Korridor X weiterentwickelt werden. BATCo erarbeitete darüber hinaus auch ein Kooperationsmodell für die Logistikzentren entlang der BAA-Zukunftsachse.

### BATCo vernetzt die Wirtschaft

Ein weiterer Baustein innerhalb des BATCo-Projektes ist die Realisierung eines Wirt-

schaftskooperationskonzeptes entlang der gesamten Achse. Ein Netzwerk von „Contact Points“ soll Firmen bei grenzüberschreitenden Aktivitäten beratend zur Seite stehen und damit die Wettbewerbsfähigkeit der Gesamtregion stärken. In der Steiermark nimmt diese Rolle das ICS wahr, das schon jetzt als One-Stop-Shop für steirische Exporteure agiert. ◀



**CENTRAL EUROPE**  
COOPERATING FOR SUCCESS.



**EUROPEAN UNION**  
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND



### BALTISCH-ADRIATISCHE ACHSE ALS ZUKUNFTSLOKOMOTIVE

Das Projekt „Baltic-Adriatic Transport Cooperation“ wird vom Förderprogramm „CENTRAL EUROPE“ mit Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) kofinanziert. In einem aktiven Netzwerk zwischen den Regionen werden folgende Schwerpunkte verfolgt:

- Upgrade einer intermodalen Verkehrsverbindung – besonders, um die Umsetzung von Hochleistungs-Bahnverbindungen entlang der Achse zu beschleunigen
- Verringerung der negativen, verkehrsbezogenen Effekte, um die Umwelt zu schützen
- Arbeitsplatzsicherung durch die Stärkung der Wirtschaft

**BATCo** wird von 18 Projektpartnern aus fünf europäischen Ländern unter der Federführung der Abteilung Wirtschaftsrecht und Infrastruktur des Amtes der Kärntner Landesregierung umgesetzt.

**Projektlaufzeit:** 36 Monate (März 2010 – Februar 2013)

**Budget:** EUR 3.723.373,98 (davon: EUR 2.902.134,40 EFRE-Mittel)

**Nähere Infos zu BATCo:** <http://www.baltic-adriatic.eu>

#### Amt der Kärntner Landesregierung

DI Hans SCHUSCHNIG, Tel.: 0043 463 536 17071, E-Mail: [office@balticadriatic.net](mailto:office@balticadriatic.net)

#### Entwicklungsagentur Kärnten GmbH

Udo TARMANN, Tel.: 0043 463 3875 113, E-Mail: [tarmann@madeinkarnten.at](mailto:tarmann@madeinkarnten.at)

#### Internationalisierungszentrum Steiermark GmbH

Mag. Karin HÖLBLING, Tel.: +43 316 601-776,

E-Mail: [karin.hoelbling@ic-steiermark.at](mailto:karin.hoelbling@ic-steiermark.at)

Mag. Roswitha SCHIPFER, Tel.: +43 0316 601-273,

E-Mail: [roswitha.schipfer@ic-steiermark.at](mailto:roswitha.schipfer@ic-steiermark.at)