

Güterverkehrszentrum Wiener Hafen

Im Rahmen des Vortragszyklus „Verkehrsinfrastruktur“, veranstaltet von der Sparte Industrie in der Wirtschaftskammer Österreich, der Vereinigung Österreichischer Verladere und Werkverkehrstreibender, der Bundesvereinigung Logistik Österreich und der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, war der Direktor des Wiener Hafens, Mag. Walter Edinger, mit dem obigen, mit großem Interesse aufgenommenen Thema am 27. Jänner 2010 im Wiener Haus der Kaufmannschaft am Schwarzenbergplatz zu Gast.

Anfangs wurde die gesellschaftsrechtliche Konstruktion des Wiener Hafens vorgestellt und sodann die 5 Teile, aus denen **das Gelände des Wiener Hafens** besteht, wovon 3 dem Güterverkehr zugeordnet sind:

- Der Hafen Freudenau, gewidmet dem Containerverkehr, dem Stückgutumschlag und einigen spezifischen Rohstoffsparten;
- Der Hafen Albern, wo Schüttgut dominiert (Getreide, Zement);
- Der Hafen Lobau, in nächster Nähe des Zentraltanklagers der ÖMV, ist vorgesehen für den Flüssiggut – Umschlag (Mineralöl und dessen Derivate), aber auch ein Unternehmen, welches Stahlprodukte umschlägt, ist dort zu finden;
- Der Sporthafen Marina Wien für Sportboote samt deren Wartung und Reparatur;
- Der Hafen der Personenschifffahrt nächst der Reichsbrücke, wo die Kreuzfahrtschiffe anlegen und wo inzwischen pro Jahr zwischen 250.0000 und 300.000 Passagiere die Schiffe besteigen bzw. verlassen und diese Schiffe auch mit allen nötigen Gütern versorgt werden.

Schließlich gehört zum Wiener Hafen noch das große Betriebsbaugelände in Albern, wo in erster Linie verkehrsnahe Firmen, wie besonders Speditionen, angesiedelt sind und wo inzwischen die vorhandenen Flächen praktisch erschöpft sind. Nur der Vollständigkeit halber muss noch erwähnt werden, dass der Wiener Hafen auch beteiligt ist an der „DDSG Blue Danube“, welche im Wiener Raum und in der Wachau in der Personenschifffahrt engagiert ist und auch die Abfertigung der Katamaranschiffe für die Schnellverbindung zu Wasser zwischen Wien und Bratislava besorgt der Wiener Hafen.

Die **Umschlagsleistung im Wiener Hafen** betrug 2009 etwa 11 Mill. t, was um 800.000 t unter dem Wert von 2008 liegt und doch die Auswirkung der aktuellen Wirtschaftskrise widerspiegelt. Interessanterweise ist der Umschlag fabriksneuer Pkw mit 77.000 Einheiten 2009 gegenüber 2008 nicht gesunken, was offenbar durch die Abwrackprämie zur Stützung des Autogeschäftes bewirkt worden ist. Über den Wiener Hafen läuft etwa 60 % des Pkw – Absatzes in Ostösterreich. Schließlich wurden im Containerverkehr 2009 291.000 TEU im Wiener Hafen umgeschlagen, ein Wert, der 14 % unter dem von 2008 (335.000 TEU) liegt.

Die **Infrastruktur des Wiener Hafens** besteht aus einem Geländeumfang von 3,5 Mill. m² Fläche und einer Kailänge von 5.000 m. Die Kräne besitzen eine Hubkraft für 6 – 160 t, wobei im Zusammenwirken mit privaten Kranfirmen Einzelstücke bis 450 t umgeschlagen werden können. Die überdeckten Lagerflächen allein messen 70.000 m² und in Silos können 90.000 t Getreide untergebracht werden. Da Schwergüter als Ladegut für die Binnenschifffahrt immer mehr an Bedeutung gewinnen, ist der Umschlag solcher Güter, bei denen die Transportkosten nicht selten größer als der reine Warenwert sind, ein erstrangiger Leistungsausweis für einen Binnenhafen.

Der Wiener Hafen ist naturgemäß ein multimodaler Hafen, da dort Güter die Verkehrsträger Straße, Bahn und Schiff wechseln können. Wegen der Nähe zum Flughafen kann man den

Luftverkehr in diese Überlegung noch einbeziehen und dies ist auch für die Speditionen im Alberner Betriebsbaugelände absolut gängige Praxis, welche auf ihrem Gelände Luftfrachtcontainer packen und ladefertig zum nur 2 km entfernten Flughafen Schwechat bringen.

Die **wichtigsten Ladegüter** im Wiener Hafen sind:

Rohstoffe, wie sie im Hafen Freudenau behandelt werden, wo 3 Kräne dem Umschlag rieselfähiger Rohstoffe dienen und diese nicht nur im Freien, sondern auch in 3 Hallen und zwar in unterschiedlich großen Boxen, geschützt gelagert werden. In diesem Teil ist der Wiener Hafen auch in der Lage, ganze Güterzüge ungeteilt zu empfangen und über eine spezielle Waggonladeanlage zu entleeren. Die Salinen liefern beispielsweise Streusalz in kompletten Zügen per Bahn an und das Gut wird eingelagert und bei Bedarf direkt von der Wiener Straßenverwaltung und der Asfinag abgeholt. Streusalz kann auch im Hafen verflüssigt werden, um in dieser Form auf die Straßenoberflächen aufgetragen zu werden. Sonst erfolgt die Abnahme der im Hafen Freudenau gelagerten Rohstoffe in für die direkte Verarbeitung beim Endempfänger passenden Einzelmengen von etwa 300 t, die in Silo LKW oder verpackt in „big bags“ abgeholt werden. Der Hafen erfüllt in diesen Fällen neben dem Umschlag auch eine Lagerhaltungs- und Verteilerfunktion, teilweise besorgt er sogar Verpackungsarbeiten.

Landwirtschaftliche Produkte werden im Hafen Albern umgeschlagen, wobei für Getreide entsprechende Sauganlagen der einzelnen Silo – Lagerfirmen zur Verfügung stehen.

Baustoffe haben ihren Umschlagplatz ebenfalls im Hafen Albern, wobei hier vor allem Zement als Importware aus Osteuropa aus den Schiffen ausgeladen wird und vom Hafen aus nach Zwischenlagerung in Standsilos direkt zu Baustellen weiter geliefert wird.

Flüssigprodukte sind im Hafen Lobau zu finden, wobei die umfangreiche Lagerung von Rohöl und den verschiedenen Mineralölprodukten im benachbarten Zentraltanklager der ÖMV erfolgt, das wiederum über ein Bündel von Rohrleitungen mit der Raffinerie in Schwechat verbunden ist. Im eigentlichen Hafengebiet Lobau gibt es einige kleinere Tanklager von Mineralölfirmen.

Der Autoterminal im Hafen Freudenau weist Stellplätze im Freien für 7.500 Pkw auf und in einem gedecktem Parkhaus finden 2.500 Pkw eine witterungsgeschützte Unterkunft, was von den Autofirmen zunehmend verlangt wird, da die Oberflächen gewisser Fahrzeuge besonders heikel sind. Im Hafengelände sind auch 3 große Autotransportfirmen ansässig mit ihren Anlagen zur Entkonservierung der ankommenden und zur Lieferung bereitgemachten Fahrzeuge. Der Autoterminal kann Ganzzüge bis zu 50 Autowaggons als Kompletzug empfangen und entladen. Ebenso werden am Autoterminal Schiffe über die dort vorhandene Roll on / roll off – Anlage be- oder entladen.

Konsumartikel sind im Hafen Freudenau auf 70.000 m² gedeckter Lagerfläche untergebracht, wovon ein Stockwerkslager mit rd. 60.000 m² durchaus als wertvolle Anlage seinen Dienst leistet für Güter, welche mehrere Wochen auf Lager bleiben und wofür sich der Vertikaltransport über Aufzüge lohnt. Rd. 10.000 m² an Lagerfläche weisen moderne Hochregallager auf für schneller drehende Ware auf Paletten, wobei Teile davon temperiert bzw. bis auf – 28 ° C gekühlt werden können. Das Logistikzentrum für Konsumgüter kann ebenfalls durch seine verfügbare Rampenlänge jeweils einen Ganzzug von 560 m Länge in einem empfangen und behandeln. Schließlich existiert im Hafen Freudenau noch als

Spezialität ein **Langgutlager** für Einzelstücke bis zu 21 m Länge pro Stück in zwei Hallen zu 3.150 m² gedeckter Fläche.

Der Containerterminal im Hafen Freudenau ist der inzwischen bekannteste und auch optisch auffälligste Teil des Wiener Hafens. Dieser Terminal wird durch die Tochterfirma **Wiencont** betrieben und es ist dieser Teil des Wiener Hafens auch in letzter Zeit massiv ausgebaut und erneuert worden, wobei diese Erneuerungsarbeiten 2010 ihren Abschluss finden.

Die Wiencont hat auch im Donauhafen Krems einen Standort mit einer dort tätigen Tochterfirma und besitzt in den ÖBB – Containerterminals in Wels, Graz und Villach Leercontainerdepots.

Der Containerterminal Freudenau ermöglicht den trimodalen Umschlag zwischen Straße, Schiene und Wasserweg. Es stehen Containerstellplätze für 7.000 TEU zur Verfügung und es bietet die Wiencont an diesem Standort alle Dienste rund um den Container an, nämlich Umschlag, Reparatur, Staffen und Strippen, Trucking, Vermietung und den Handel mit gebrauchten Containern.

Der letzte Ausbau hat dem Containerterminal in der Freudenau eine neue Dimension gegeben und vor allem wird die Verkehrsanbindung in einer epochalen Weise verbessert. Diese Verbesserung ist bei der Bahnanbindung bereits vollzogen und für die Straßenanbindung am Beginn der Verwirklichung. Die Eisenbahnanbindung ist nun von beiden Seiten gegeben und durchgehend elektrifiziert, so dass die Fernzüge direkt den Terminal in zügiger Weise erreichen. Die Bahnanbindung im Osten erfolgt über die neuerbaute Brücke über den Freudenauer Hafemund und den Donaukanal mit einer eingleisigen Strecke nach Kaiser Ebersdorf (dem früheren Bahnhof Klein Schwechat), von wo auch direkt der Wiener Zentralverschiebebahnhof in Kledering leicht erreicht wird. Im Westen ist die vorhandene Strecke zum Donaukai – Bahnhof auf drei Gleise erweitert worden und es kann zügig die Donau entlang über Nussdorf und Tulln im Tullnerfeld die neue Westbahnstrecke Richtung St. Pölten erreicht werden (bis 2012 fährt man über Traismauer und Herzogenburg nach St. Pölten und vermeidet so die überlastete Westbahnstrecke durch den Wiener Wald).

Der Containerterminal in der Freudenau besteht aus drei Teilen. Der neuerbaute **Terminal I** liegt an der Donau flussaufwärts von den Schleusen des Kraftwerks Freudenau und wurde auf 42.000 m² Fläche errichtet. Hier werden vor allem die Ganzzüge in effizienter Weise behandelt und abgefertigt. Von den donauseitig gelegenen 2 elektrifizierten Durchfahrtsgleisen zweigen parallel 4 Umschlagsgleise (ohne Oberleitung) ab, wo gekuppelte Ganzzüge einfahren können und von 2 Kranbrücken mit einer Kranbahnlänge von 737 m Länge in einem behandelt werden können, so dass die zeitraubende Rangierarbeit entfällt. Die Umschlagsgleise dürfen wegen des Vertikalumschlags per Kran keine Oberleitung haben. Diese Ganzzüge erreichen die Umschlagsgleise durch eine sogenannte Schwungeinfahrt, das heißt der Zug rollt ohne Lokomotive (keine Oberleitung) in die Umschlagsgleise ein. Das geht vom Süden bzw. Osten her deswegen leicht, da die Brücke über den Hafemund und den Donaukanal höher liegt als das Gleisfeld im Terminal, weil die entsprechende Durchfahrts Höhe unter der Brücke für die Schifffahrt gewährleistet sein muss. Dadurch entsteht eine Art Abrollberg für die Einfahrt aus Richtung Kaiser Ebersdorf. Vom Donaukaibahnhof her ist die Zufahrtstrecke geradlinig und dreigleisig und man kann für einen entsprechenden Ganzzug, der einfahren soll, ein Gleis reservieren, auf dem der Zug, von der Lokomotive entkoppelt, durch die Lokomotive beschleunigt wird, die dann vor dem Terminal abbremsen und den entkoppelten Zug durch Schwung in die Umschlagsgleise einfahren lässt. Die Containerbrücken bestreichen auch zwei längsseitige Fahrspuren für zuliefernde / abholende LKW und entsprechende Lagerflächen, wo 5 Reihen Container untergebracht werden können. Der Terminal I ist seit September 2008 im Vollbetrieb und hat sich in der

Praxis bereits sehr bewährt. Dies gilt auch im besonderen für die EDV – mäßige Steuerung aller Vorgänge auf diesem Terminal.

Der Terminal II ist der bisherige Containerumschlagsplatz am Hafenbecken Freudenua mit einer Fläche von 65.000 m², wo sich auch die Containerbrücke für den Schiffsumschlag befindet. Diese kann zwei parallel an der Kaimauer liegende Schiffe, also 2 Schiffsbreiten bestreichen und damit auch den Schiff / Schiff – Umschlag durchführen. Der gleichsam traditionelle Wiener Hafenterminal für den Container – Umschlag wird auch großzügig umgebaut. Von den 3 Ladegleisen verläuft eines entlang der Kaimauer und zwei im Gelände dieses Terminals, wobei auch hier die Funktion eines Zufahrtsgleises zu den Lagerhäusern in Richtung Hafenausfahrt und zu dem bereits beschriebenen Umschlagsplatz für Rohstoffe erfüllt werden muss. Der Umschlag im Terminal II wird aber hauptsächlich durch Stapler ausgeführt, von denen 3 für den Umschlag von Vollcontainern (40 t) und die übrigen 8 Stapler für Leercontainer vorgesehen sind. Im Terminal II befindet sich der Reparatur – Stützpunkt und es wird durch den Umbau auch hier das zentrale Ingate für den LKW – Verkehr aller Terminals eingerichtet. Auch in dieser Beziehung wird dann die Erfassung und Steuerung aller per LKW ein- und abgehenden Container implementiert. Es wird künftig nicht nur die gesamte Bewegung von Containern bei Wiencont per EDV erfasst und kontrolliert, sondern man strebt eine Vernetzung mit den wichtigsten Geschäftspartnern auf EDV – Basis an, so dass die Steuerung den Zu- und Ablauf vorausschauend erfasst und auch die Datenbereitstellung für Zwecke der Geschäftspartner mit einschließen soll. Auch das Belegwesen soll so übersichtlicher gestaltet werden.

Der Terminal III befindet sich räumlich durch das Hafenbecken getrennt von den beiden eng benachbarten Terminals I und II am Südufer des Hafenbeckens Freudenua auf einer hauptsächlich durch das Zuschütten des seinerzeitigen Seitenhafens entstandenen Fläche. Hier sind dem bereits erwähnten Langgutlager unmittelbar benachbart auf 22.000 m² Fläche 4 Stapler für Vollcontainer tätig und hier befindet sich auch der Bereitstellplatz für leere Containertrailer. Damit ist der Terminal III für den LKW – Verkehr prädestiniert, aber sehr wohl auch per Bahn erschlossen durch das Zufahrtsgleis, welches entlang der Lagerhäuser für Stückgut am Südufer des Hafenbeckens verläuft.

Der Containerverkehr über den Wiener Hafen hat eine sehr erfreuliche Entwicklung genommen, wie die nachfolgende Aufstellung zeigt:

| | | | | | |
|------|---------|-----|------|---------|-----|
| 2003 | 153.344 | TEU | 2007 | 323.000 | TEU |
| 2004 | 200.234 | TEU | 2008 | 335.000 | TEU |
| 2005 | 225.539 | TEU | 2009 | 291.000 | TEU |
| 2006 | 277.320 | TEU | | | |

Das Erreichen der räumlichen und ausstattungs-mässigen Grenzen hat den Containerterminal bereits in den letzten Jahren deutlich in seiner Entwicklung gehemmt. Nun hat der getätigte Ausbau diese Grenzen in Richtung 500.000 TEU p. a. hinausgeschoben. Ein besonderer Treiber dieser Entwicklung des Container - Umschlags war die vom Wiener Hafen erreichte Funktion einer Drehscheibe von Container – Ganzzugs – Verbindungen. Dadurch können diese per Container vereinheitlichten Ladungen diverser Güter in kurzen Intervallen und kostengünstig über große Entfernungen rasch ihre Zielräume erreichen. Damit entsteht für den Wiener Raum und Ostösterreich eine neue Verkehrsgunst als Wirtschaftsstandort, die es weiter zu entwickeln gilt.

Die gegenwärtig im Einsatz befindlichen Ganzzugsverbindungen umfassen ab dem Terminal Freudenau wöchentlich 90 Blockzüge, von denen täglich gefahren werden die Züge nach / von Rotterdam, Hamburg, Bremerhaven, Duisburg, Köln, Budapest, in die Slowakei und nach Tirol / Vorarlberg, 5x pro Woche besteht die Zugsverbindung nach Istanbul. Interessant ist, dass die ursprünglich etwas importlastig gewesenen Züge sich jetzt entwickelt haben zu einer Paarigkeit, was das Verhältnis der eingehenden und ausgehenden Containerzahlen zueinander anbelangt.

Direktor Edinger hält die Entwicklung und den Ausbau dieser Drehscheibenfunktion des Containerterminals in der Freudenau für besonders wichtig, weil durch den Bündelungseffekt und das schnelle Umsteigen der Container durch die modernen Anlagen des Terminals I gleichsam automatisch Zu- und Abläufe und damit eine Verdichtung des Netzes generiert werden. So wird der tägliche Zug nach Budapest und in die Slowakei hauptsächlich alimentiert durch den Zu- und Ablauf der Container zu den Seehafen – Ganzzügen ab / nach Wien. Dieser Effekt geht sofort verloren, wenn man die Ganzzüge etwa auf zwei Terminals im Wiener Raum aufteilen wollte !

Der Straßenanschluss des Hafens Freudenau wird von Grund auf verbessert. Die Bundesstraße 14, welche als Verlängerung des Handelskais heute mitten durch die Containerterminals I und II und über die Freudenauer Hafenbrücke nach Kaiser Ebersdorf führt, wird verlegt und soll künftig entlang der Seitenhafenstraße am Hafengelände vorbei zum Donaukanal geführt werden und diesen auf einer neu zu erbauenden Brücke überqueren. Es wird damit ab Mitte 2011 diese Bundesstraße nicht mehr den Hafen Freudenau queren und die beiden großen Containerterminals räumlich trennen. Es können so künftig Container per Stapler ohne Berührung einer vielbefahrenen Straße des öffentlichen Verkehrs vom Terminal II zum Terminal I gebracht werden und umgekehrt, was den Betrieb innerhalb der Terminals erleichtert und eine übersichtlichere Ablauforganisation ermöglichen wird. Erst dann wird auch ein einheitliches „Ingate“ für den LKW – Verkehr voll wirksam werden.

Der Freudenauer Hafen wird nach Durchführung all dieser Neuordnungen auch ein Sicherungssystem mit vollständigen, hochwertigen Sicherungsanlagen aufweisen, wie dies beispielsweise für den Versand von Containern nach den USA als qualitative Voraussetzung nötig ist. Schon jetzt sind die neuen Container – Umschlagsanlagen während der Dunkelheit taghell erleuchtet durch auf Hochmasten montierte lichtstarke Scheinwerfer, was für den intensiven Staplerverkehr eine Notwendigkeit darstellt.

Als Erweiterung der Hafenfläche, in erster Linie für den Container – Umschlag, wird die teilweise Zuschüttung des Hafenbeckens an dessen Ende und im Bereich der Stückgutlager am Südufer des Beckens geplant. Hier soll unter Einbau von 700.000 m³ Schüttmaterial eine Fläche von rd. 70.000 m² geschaffen werden, wofür man eine Bauzeit von 3 – 4 Jahren veranschlagt. Das in Fertigstellung befindliche Hafentor wird den Freudenauer Hafen ab Mitte 2010 hochwassersicher machen, was ebenfalls eine wichtige Errungenschaft beim Hafenausbau ist.

Die **Diskussion** nach dem sehr interessiert aufgenommenen Vortrag ergab, dass der Hafen im Umschlagsbereich 280 Leute beschäftigt und die Schifffahrt weitere 60 Arbeitsplätze stellt. Im Betriebsbaugebiet Albern werden etwa 4.500 Leute beschäftigt und alle Tätigkeiten auf den Flächen des Wiener Hafens dürften rd. 5.000 Arbeitsplätze umfassen. Der Terminal – Um- und Ausbau wird 120 Mill. € kosten, wovon auf die Arbeiten am Terminal selbst 40 Mill. € entfallen, auf die den ÖBB gehörenden Bahnanlagen 60 Mill. € und schließlich die Verlegung der Bundesstraße B 14 20 Mill. € kosten wird.

Auch über die Schaffung neuer Ganzzugs – Achsen wurde in der Diskussion nachgedacht, wobei man als chancenreich eine Verbindung zur ukrainischen Grenze, zum Schwarzen Meer und zur Adria (Koper) ausgemacht hat.

Die Diskussion wurde abgeschlossen mit einer Erinnerung an den früheren, langjährigen und bereits verstorbenen Wiener Vizebürgermeister Hans Mayer, der als einflussreicher politischer Kopf der in Wien bestimmenden Partei, als langjähriger Stadtrat für Finanzen und als Kenner der Wirtschaft und ihrer Notwendigkeiten ein visionärer Förderer des Wiener Hafens war und den Weitblick besaß, diese Entwicklung einzuleiten und zu stimulieren, die zum heutigen Erfolg geführt hat.