

Cargo Center Graz – 4 th Party Logistic Provider und Cargo City

Die steirische Landeshauptstadt Graz ist einer der wichtigsten Industriestandorte Österreichs und mit ihrer engeren Umgebung eine der dynamischsten Wirtschaftsregionen Österreichs. Die Verkehrslage von Graz ist nicht schlecht und wird noch verbessert (Koralmbahn, Schnellbahnen, Semmering Basistunnel, Schnellstraßenanschluss S 7 nach Ungarn). Die exportstarke Wirtschaft der Steiermark benötigte vor längerer Zeit schon einen Logistikterminal, einmal als Umschlagplatz für den Containerverkehr von und nach den Seehäfen, weiters zur effizienten Verknüpfung der Verkehrsträger im Güterverkehr und als Flächenangebot an Spedition und Handel für Lagerung und Warenverteilung. Vor mehr als zwei Jahrzehnten erkannte das die lokale Wirtschaft, die Banken und auch die steirische Wirtschaftspolitik. Ein derartiger Terminal ist, soll er erfolgreich wirken, ein erstrangiger Verkehrserreger und ein solcher ist sehr oft für lokale Instanzen ein heftig bekämpfter Horror. So ist dieses Projekt über die Jahre vom südlichen Grazer Stadtrand immer weiter nach Süden gewandert und endlich in Werndorf gelandet. Manche meinten, es wäre die Entfernung nach Graz schon zu weit, doch ähnlich der Industrie- und Gewerbezone in Wr. Neudorf (Billa, LKW Walter etc.) milderte die hervorragende Verkehrslage (eigener Autobahnanschluss nächst dem Kreuzungspunkt von Südautobahn und Pyhrnautobahn und ein Gleisanschluss an die wieder hochgerüstete Südbahn, künftig auch an die im Bau befindliche Koralmbahn) die Wirkung der Distanz und vor allem ist hier ein reines gewerblich genutztes Gebiet entstanden weitab von Wohnsiedlungen und es gibt ausreichend Erweiterungsflächen für künftige, auch flächenintensive Entwicklungen.

Es war also an der Zeit, dass dieser Terminal, sein Geschäftsmodell, sein gegenwärtiger Zustand, seine absehbare Entwicklung, sein Potential, aber auch seine Bedürfnisse und Erwartungen behandelt werden innerhalb des Vortragszyklus „Verkehrsinfrastruktur“, veranstaltet von der Sparte Industrie in der Wirtschaftskammer Österreich, der Bundesvereinigung Logistik Österreich und der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft. Herr **Mag. Christian Steindl**, Geschäftsführer der Cargo Center Graz Betriebsgesellschaft m.b.H. & Co KG stellte sich dieser Aufgabe am 10. Juni 2015 im Haus der Kaufmannschaft am Wiener Schwarzenbergplatz mit seinem Vortrag „**Cargo Center Graz – 4 th Party Logistic Provider und Cargo City**“.

Als erstes schilderte Mag. Steindl das Cargo Center Graz als erfolgreiches Public Private Partnership. Dass die öffentliche Hand und private Interessenten erfolgreich geschäftlich zusammenarbeiten können, ist nicht immer der Fall. Hier ist jedoch die erwähnte lange Entwicklung und die Erkenntnis, so ein Projekt zu brauchen, also endlich verwirklichen zu müssen, eine gute Voraussetzung gewesen. Den öffentlichen Part in der Cargo Center Graz Objektgesellschaft spielt die Güterterminal Werndorf Projektgesellschaft, deren Teilhaber die ÖBB – Infrastruktur AG (Finanzierung) und die Hochleistungsstrecken AG (seinerzeit Errichtung der Infrastruktur) sind, während die private Seite dargestellt wird durch die Besitzgesellschaft Werndorf mit 84,6 % Anteilen in der Hand von Spediteuren und 15,4 % bei den Banken liegenden Anteilen. Dazu kommt die Immorent-GVG als Errichter von Hallen und Leasinggeber dieser Objekte. Es gab daher hier nicht nur das für die Errichtung vor allem der umfangreichen Bahn- und Containerterminal - Infrastruktur nötige Fachwissen samt der betreffenden Finanzierung, sondern auch seitens der Benutzer von Anfang an das entsprechende volle Engagement samt der kundigen Errichtung der Suprastruktur (Hallen, Büros, Lagerflächen) und deren Finanzierung. Hinter allem stand auch die steirische Landespolitik mit allen formalen und praktischen Unterstützungen. Dies hat tatsächlich bewirkt, dass hier ein gleichsam fliegender Start eines derartig sonst eher heiklen Projekts hingelegt wurde, wobei nicht die Mehrzahl der Interessenten, wie sonst üblich, sich einmal als

Zuseher beim Start betätigt haben und erst nach und nach aus der abwartenden Reserve gingen. Es war auch der Bedarf bereits drängend geworden, wenn man sich erinnert an die Verhältnisse beim Container-Umschlag in Graz - Messendorf und am Grazer Ostbahnhof, als das Puchwerk in Graz durch Magna zum rasch aufstrebenden Exportwerk geworden war.

Gegenwärtig sind im gesamten Bereich des Cargo Centers Graz in Werndorf von 750.000 m² Bodenfläche 200.000 m² Hallenflächen samt Büros in Betrieb und es wurden dadurch an diesem Standort bisher 1.400 Arbeitsplätze geschaffen. Seit der Gründung der Cargo Center Graz Objektgesellschaft im Jahr 2003 wurden hier 210 Mill. € investiert, wovon rd. 70 Mill. € für die Infrastruktur von der öffentlichen Hand stammen und 140 Mill. € seitens der privaten Beteiligten für ihre Anlagen investiert wurden. Als Benutzer der Anlagen bzw. mit ihren Anlagen dort vertretene Firmen sind von Anfang an zu nennen die Speditionen Wenzl und Jöbstl, weiters Panalpina, Kühne & Nagel, DB Schenker, Rail Cargo Logistics, DHL, EC – Logistics, Transdanubia. Erst jüngst angesiedelt haben sich beispielsweise die Spedition Dachser und der Paketzusteller UPS. Als dort tätige Industrieunternehmen sind anzuführen die Pharmafirma Fresenius Kabi und der Werbemittelerzeuger Leykam Alpina. Hinzu kommt das eben in Fertigstellung begriffene Lager für „Non food-Artikel“ des Lebensmitteldiskonters Lidl auf weiteren 100.000 m² Bodenfläche mit 37.000 m² Hallenflächen und 120 Ladetoren. Eine Kooperation eingegangen ist man für die Entwicklung einer nördlichen Erweiterung des Betriebsgeländes mit der dem Baukonzern Porr zugeordneten Firma Strauss & Partner und hier hält man eine Expansion größerer Art in Richtung Kalsdorf durchaus für möglich.

Das zeigt, dass die Cargo Center Graz Objektgesellschaft längst zum Immobilienentwickler geworden ist, der maßgeschneiderte Lösungen für Logistik- und Industriekunden entwickelt von der Planung über die Finanzierung und den Bau bis zu diversen Hilfestellungen bei der Benützung. So betreibt man ein eigenes „Facility Management“ (also eine gehobene Hausverwaltung), hat für das gesamte Gelände eine Betriebsfeuerwehr eingerichtet, organisiert die gemeinsame Wärmeversorgung der Objekte am Gelände und betreibt einen Zubringerdienst für die Personalbeförderung von der Schnellbahn-Haltestelle. Die Dächer der großen Lagerhallen sind mit Solarpaneelen im Ausmaß von 24.000 m² und einer Leistung von 2,2 MW versehen, wo man gleichsam den eigenen elektrischen Strom an Ort und Stelle erzeugt.

Das Herzstück der Anlage in Werndorf ist von Anfang an der **Container Terminal Graz Süd**. Der Besitzer der Anlagen des Containerterminals ist die Güterterminal Werndorf Projektgesellschaft. Betrieben wird der Terminal durch die Steiermärkischen Landesbahnen, die auch den Bahnverkehr am gesamten übrigen Gelände besorgen und alle Anschlussgleise der diversen Objekte mit ihren Verschublokomotiven und dem betreffenden Verschubpersonal bedienen. Die Gleisausstattung des Containerterminals besteht aus 4 Gleisen von je 700 m Nutzlänge unter den Kränen, 2 Freiladegleise von je 750 m Länge und ein Gleis für die Rollende Landstraße von 610 m Nutzlänge. Die beiden Portalkräne mit einer Hubleistung von je 46 t überspannen neben den 4 Gleisen für Containerzüge eine doppelspurige Ladestraße für LKW und 10 Reihen von abgestellten Containern der Breite (2,44 m) nach und über die gesamte Länge der Kranbahn von 725 m. Damit stehen ausgiebige Abstellflächen für Container, Trailer und Wechselaufbauten zur Verfügung. Es gibt Anschlüsse für Reefer – Container, Abstellplätze für Gefahrgutcontainer und eine Container – Reparaturhalle mit den entsprechenden Diensten. Mobile Containerstapler sind vorhanden zur Ergänzung der Arbeit der Kräne. Die Steiermärkischen Landesbahnen beschäftigen am Gelände, wo sie insgesamt 17 km Gleislänge bedienen, 37 Mitarbeiter. Der Bahnbetrieb am Gelände erfolgt mittels Diesellokomotiven. Vom elektrifizierten Übergabebahnhof der ÖBB

werden die Züge abgeholt, entsprechend am Gelände behandelt und wieder ausgehend als ganze Züge den ÖBB bzw. anderen Eisenbahnunternehmen am ÖBB-Übergabebahnhof bereitgestellt.

Im Containerverkehr ist die Cargo Center Graz Betriebsgesellschaft eine neutrale Logistikplattform, welche die täglichen Shuttle-Züge des Kombiverkehrs nach Neuss und Koper organisiert, ebenso die Vor- und Nachlauflogistik zum und vom Terminal in Werndorf bereitstellt und die Agentur für die Operateure des Containerverkehrs besorgt. Auch Zolldienstleistungen werden durchgeführt. Mit Container-Reedereien bestehen Depotverträge und es wird ein Containerverleih betrieben. Damit hält die Gesellschaft auf diesem Gebiet für Spediteure und Operateure des Kombiverkehrs ein umfassendes Angebot bereit, das neutral ist und für den Standort und die ganze Region attraktiv. Im Jahr 2014 wurden über den Terminal in Werndorf 155.000 TEU umgeschlagen. Im Regelzugsverkehr mit Containern entfallen 60 % auf die Verbindung mit Koper und 30 % auf die Verbindung mit Neuss. Das Container-Aufkommen hat sich seit 2003 in seinen Anteilen durchaus unterschiedlich entwickelt, so dass man richtige Schwerpunktverschiebungen erkennen kann:

	Intermodal RCA	Magna - Chrysler	Neuss	Koper	Sonstige
2003	47 %	53 %	---	---	---
2006	34 % [^]	52 %	14 %	---	---
2009 / 2010	64 %	6 %	24 %	1 %	5 %
2013	27 %	---	27 %	41 %	5 %
2014	5 %	---	30 %	60 %	5 %

Auffällig ist an dieser Entwicklung, dass die Dominanz der Beschäftigung für Magna aus der Anfangszeit inzwischen mit dem Verlust des Chrysler-Geschäftes von Magna für die USA und dem Wegfall der massiven Zulieferungen per Container von dort verschwunden ist. Ebenso ist der Rückgang des Geschäftes der Rail Cargo Austria (RCA) in allerletzter Zeit bemerkenswert. Andererseits wurde in der Zwischenzeit das Seehafengeschäft aufgebaut mit der Verbindung nach Neuss (Weiterleitung nach Rotterdam) und vor allem mit dem Verkehr nach Koper.

Das Geschäft mit Übersee-Containern wird massiv weiter ausgebaut. Die deutschen Nordseehäfen Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven werden inzwischen erreicht mit einem Zug zum Hafen Enns, wo die Container die von dort täglich direkt nach den deutschen Nordseehäfen laufenden Züge erreichen. Der Zug nach Neuss wird über den Containerterminal Wels geleitet und hat dort Übergangsmöglichkeiten zu Zügen, die von dort abgehen bzw. dort eintreffen. Ganz entschieden möchte man aber den Verkehr mit dem Hafen Koper ausbauen. Koper ist inzwischen zum ersten Umschlagshafen für die österreichische Wirtschaft geworden, wenn man rein nach der Umschlagsmenge rechnet und den Erdölverkehr ausklammert, wo der Transport vom Hafen Triest per Pipeline erfolgt. Der für Österreich in den Seehäfen besorgte Umschlag (ohne Erdöl) belief sich 2014 auf 20 Mill. t. Koper hatte mit knapp 6 Mill. t daran einen Anteil von 30 %. Dabei geht es größtenteils um reines Massengut, wie Erz, auch um Holz und Papier. Aber Koper baut auch den Containerumschlag aus. 2014 wurden in Koper 660.000 TEU umgeschlagen bei einer vorhandenen technischen Umschlagskapazität von 950.000 TEU pro Jahr und dem Zugang von der Seeseite her für Containerschiffe mit maximal 13.000 TEU Ladefähigkeit und 14 m Tiefgang. Bis 2020 wird die Umschlagkapazität im Hafen Koper auf 1,5 Mill. TEU pro Jahr erweitert und der Hafen zugänglich sein für Schiffe mit 16.000 TEU Ladefähigkeit und 16 m Tiefgang. Koper und überhaupt die nördliche Adria wird auch wieder zunehmend von

Reedereien des großen Weltverkehrs direkt angelaufen (z.B. durch die französische Großreederei Compagnie Maritime d'Affretment/Compagnie General Maritime), so dass eine Beschränkung auf die direkten Verbindungen innerhalb des Mittelmeers oder die Relationen knapp über Suez hinaus durchbrochen wird.

Ein deutlich fühlbarer Engpass im Hinterlandverkehr für Koper ist aber die eingleisige Bahnverbindung von der alten Südbahn zum Hafen, wo derzeit täglich 13 Ganzzüge im Containerverkehr möglich sind. Bis 2020 will man 20 Züge pro Tag unterbringen. Aber saniert wird dieser Engpass erst sein, wenn eine zweite, besser trassierte Bahnverbindung zwischen der alten Südbahn und dem Hafen zusätzlich verfügbar sein wird. Pläne dafür bestehen! Die kürzeste Bahnverbindung ab Werndorf nach Koper ist die alte Südbahn über Marburg und Laibach. Hier gibt es jedoch Achsdrucksbeschränkungen zwischen Marburg und der österreichischen Grenze, die noch auf Kriegsbeschädigungen im 2. Weltkrieg zurückgehen und in umfassender Weise saniert werden müssten. Bisher hat Slowenien wenig Interesse gezeigt, diese fühlbaren Mängel zu beseitigen. Das ist deshalb verwunderlich, weil der Hafen Koper für die Slowenische Eisenbahn im ganzen Staatsgebiet der Punkt mit dem größten Güteraufkommen überhaupt ist. Jedenfalls laufen gegenwärtig 5 % der in Koper umgeschlagenen Container über den Terminal Werndorf des Cargo Centers Graz, das sich künftig als bevorzugter Inlandsterminal des Hafens Koper im Containerverkehr positionieren möchte. Diesbezüglich ist das Containeraufkommen in der Steiermark nicht uninteressant, wo insbesondere im Export die Papiererzeuger Saapi Austria/Gratkorn, Mayr-Melnhof/Frohnleiten, Mondi/Zeltweg, Brigl&Bergmeister/Niklasdorf und Norske Skog/Bruck a.d. Mur eine Rolle spielen, weiters die Magnesiterzeugnisse von Radex Heraklith in Trieben, Veitsch und Breitenau von Interesse sind neben Edelstahlblechen von Böhler Uddeholm in Kapfenberg. Bedeutende Exportverlader der benachbarten Bundesländer Oberösterreich, Niederösterreich und Wien können in der Folge auch für den Weg via Koper interessiert werden und ab Werndorf die Container-Züge nach Koper benützen.

Der Vortrag löste umgehend eine Diskussion aus, insbesondere hinsichtlich der Bahnverbindungen, denn 90 % der in Werndorf behandelten Container benützen die Bahn. Dies trifft nicht nur für den Seehafenverkehr zu, sondern auch für Zu- und Nachläufe nach und von Osteuropa, während der LKW in den näheren Relationen sein Einsatzgebiet hat. Die Koralmbahn wird künftig ein Vorteil sein für das Cargo Center Graz am Weg nach Italien, aber auch mit schweren Zügen über Villach und Laibach nach Koper (in Umgehung der Schwachstellen der Bahn im Raum Marburg). Der Semmering in seinem historischen Streckenbestand ist wegen der starken Beschränkung auf nur leichte Güterzüge (max. 72 TEU) ein erstrangiges Hindernis für den Verkehr mit kostengünstigen Güterzügen nach Wien und darüber hinaus, jedenfalls zum wichtigen Containerterminal Freudenu bzw. später einmal zum ÖBB-Terminal Inzersdorf. Ganz schmerzhaft ist die Beschränkung auf der Pyhrnbahn, der so wichtigen Verbindung zum Terminal Wels und nach Deutschland! Es geht hier konkret um die steile Bahnrampe aus dem Ennstal zum Bosrucktunnel, der für sich sanierungsbedürftig ist. Hier müssen schwere Güterzüge, die mühelos die sonstige lange Strecke von einer Lokomotive gezogen werden können, von einer weiteren Lokomotive über eine eher kurze Strecke angeschoben werden. Die ÖBB benützen dazu eine in Selzthal stationierte Lokomotive, lassen sich aber diesen Dienst sehr teuer bezahlen, wenn es um Züge anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen, also der Konkurrenten, geht, welche ab Werndorf tätig sind. Eine bauliche Lösung wäre eine längere, flachere Steigung bereits ab Selzthal mit Hilfe einer Talbrücke quer über das Ennstal (Diskussionsbeitrag Dr. Petzmann). Zum Hafen Enns gibt es als taugliche Ausweichroute die Strecke durchs Gesäuse über Kl. Reifling, Steyr und St. Valentin, welche auch die schweren Erzzüge der voest aus Eisenerz am Weg nach Linz benützen. Mag. Steindl hofft auf die Einschaltung von Verkehrsminister Stöger und eine

kurzfristige Übergangslösung in Form einer Vergütung für die ÖBB-Nachschiebeleistung auf der Südrampe am Pyhrn aus öffentlichen Mitteln.

Eine ausführliche Erörterung erfährt auch die Konkurrenzsituation des Cargo Centers Graz besonders hinsichtlich der Funktion als Hinterlandterminal der Häfen an der nördlichen Adria. Hier stellt Mag. Steindl fest, dass der Terminal in Fürnitz bei Villach keine aktuelle Konkurrenz wäre. Man möchte dort eine Funktion für Triest aufbauen, welche der bestehenden Funktion von Werndorf für Koper entspricht. Der Ausbau des Containergeschäftes in Koper lässt aber seit geraumer Zeit die diesbezügliche Entwicklung in Triest hinter sich., was sich noch deutlicher fortsetzen wird. Eine ernste Konkurrenz ist der slowenische Terminal in Marburg (Maribor), dessen Entwicklung auch im nationalen Interesse Sloweniens ist. Hier muss das Cargo Center Graz in Werndorf dauernd durch bessere Leistung überzeugen und seine Position dadurch festigen. Eine Frage hinsichtlich einer gleichen Bedeutung von Werndorf für Rijeka, wie für Koper, wird eindeutig beantwortet. In Zagreb entsteht gegenwärtig ein Containerterminal, der eine solche Funktion übernehmen soll. Dort ist das Cargo Center Graz beteiligt und bringt in die dortige Entwicklung die eigene Erfahrung und Sachkenntnis ein. Ein künftiges Zusammenspiel mit Werndorf ist beabsichtigt. Dies betrifft nicht nur verkehrsmäßige Verbindungen, sondern auch die gegenseitige Aushilfe unter Einsatz der Stärke des Cargo Centers Graz bei der Container-Inspektion und Reparatur. Auch bei der Gestellung von Leercontainern und dem Leercontainer-Depot macht eine Zusammenarbeit viel Sinn. Schließlich wurde noch der chinesische Einfluss erörtert: der Kauf des Hafens Piräus durch China, die dortigen Investitionen der Chinesen, der Bahnausbau mit chinesischen Mitteln von Griechenland über Makedonien und Serbien bis Ungarn. Man war sich aber doch bald einig, dass eine mögliche Umlenkung der Verkehrsströme aus Ostasien seitens der großen chinesischen Staatsreedereien über Griechenland nichts Bedrohliches an sich haben werde, einfach weil ein solches Unterfangen nicht durch die bestehenden ökonomischen Schwerpunkte gestützt würde.

Eine abschließende Mitteilung in der Diskussion machte noch einen besonderen Eindruck. Mag. Steindl schilderte die Standortentscheidung von Lidl für Werndorf. Das am Sektor Massenfamilial-Vertrieb im Einzelhandel für Lebensmittel fast europaweit tätige Großunternehmen Lidl ergänzt sein Verkaufssortiment auch, ähnlich wie Spar, Rewe/Billa oder Aldi/Hofer, um so genannte „Non food-Artikel“. Diese werden oft von weit her importiert, vielfach aus Ostasien („world wide sourcing“ heißt das!), und müssen ergänzend in das System der Lebensmittelverteilung eingeschleust werden. Die erste Station eines solchen Weges ist ein Großlager mit der Möglichkeit einer günstigen Anlieferung über große Distanzen und der Warenverteilung auch über viele Länder hinweg. Ein solcher Standort muss eine sehr günstige Verkehrslage aufweisen, muss verlässliche Dienste ermöglichen (Transport, Zoll, Banken), muss unbedingt politisch, rechtlich und ökonomisch stabil sein und das alles unter einer langfristigen Perspektive für eine solche Investition mit einer Abschreibungszeit von 50 Jahren! Lidl besitzt bereits 2 solche Lagerstandorte, nämlich in Moerdijk nächst Rotterdam für West- und Nordeuropa unter Einschluss von Deutschland sowie in Barcelona für den Südwesten des Kontinents. Man wollte mit einem dritten Standort für Zentral- und Osteuropa und für die Balkanregion bis in die Türkei den Rest Europas abdecken. Es wurde sehr sorgfältig analysiert und lange überlegt. Werndorf und das Cargo Center Graz war die Wahl ! Eine solche Entscheidung ist gleichsam ein Adelsprädikat für den Standort und das Cargo Center Graz, aber auch für die österreichische Volkswirtschaft mit den langfristigen Infrastrukturentscheidungen und Ausbauten (Baltisch Adriatische Achse mit Koralmbahn und Semmering Basistunnel, die Autobahnen etc.). Die hohe Politik sollte solche

Dinge auch wissen und bedenken, was Stabilität und ökonomische Berechenbarkeit für den Standort Österreich und den Wohlstand hier bedeuten!

Dr. Karl Frohner