

TRANSPORT, LOGISTIK UND NUTZFAHRZEUGE NEUES LOGISTIKZENTRUM FÜR DIE OSTREGION

Eine Drehscheibe zwischen den Zwillingen

Geht es nach Österreichs Industrie, soll in der Twin-City-Region Wien/Bratislava ein Logistikzentrum entstehen, das Transporte zu Wasser, am Land und in der Luft verknüpft. Wann, wo und wie, ist allerdings noch offen.

Markus Böhm

„Die Ware sucht sich immer den optimalen Weg“, meint Harry Stiasny, Geschäftsführer des Logistikberatungsunternehmens Xvise innovative logistics. „Das Schlimmste, was einem Logistiker aber passieren kann, ist, wenn er auf diesen Weg keinen Einfluss hat.“ Um dies zu verhindern, braucht es eine passende Infrastruktur, meint Thomas Oliva, Geschäftsführer der Wiener Landesgruppe der Industriellenvereinigung (IV). Der Industrie schwebt daher ein Logistikzentrum mit Standort in der Twin-City-Region zwischen den Hauptstädten Wien und Bratislava vor, das „die Verkehrswege, die hier zusammenlaufen, optimal verknüpft“.

Xvise wurde beauftragt, eine Expertise – die dem STANDARD exklusiv zur Verfügung gestellt wurde – zu einem Logistikzentrum zu erstellen. Dieses soll in seiner Hauptaufgabe als Warenumschlagplatz Zugang zu mehreren Verkehrsströgen wie Lkw, Bahn, Schiff und Flugzeug bieten, also multimodal sein.

Zweck der Expertise sei es in erster Linie, die wirtschaftliche Bedeutung und den Nutzen aufzuzeigen, den Logistikzentren generieren können, erklärt Stiasny. Erfahrungen aus anderen europäischen Ländern würden die hohe Wertschöpfung von Logistik-Hubs für die Gesamtwirtschaft einer Region zeigen, erklärt dazu IV-Wien-Präsident Albert Hochleitner. „Der Hafen Duisburg etwa bringt insgesamt rund 2,2 Milliarden Euro Wertschöpfung für die Region.“

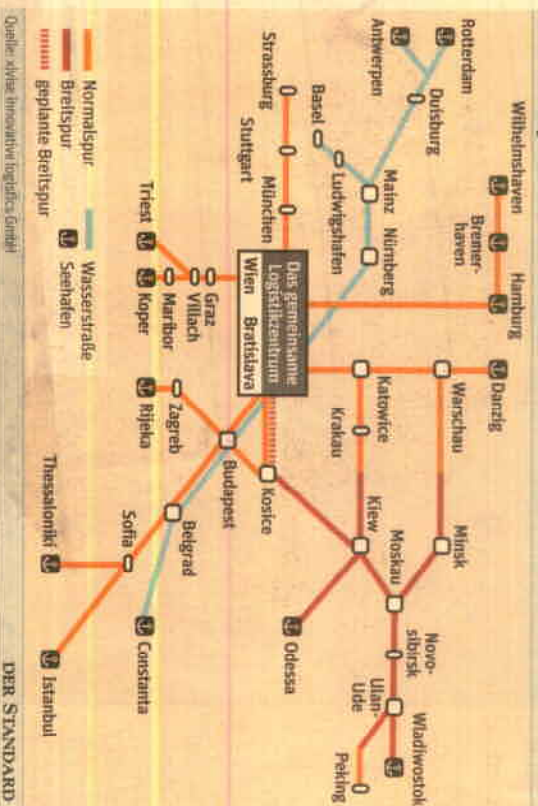
Ebenjener Hafen wird in der Expertise als Vorbild herangezogen und gilt mit einem Umschlag von circa 100 Millionen Tonnen Gütern pro Jahr (2006) als der größte Binnenhafen der Welt. Sein Aufstieg zu einer der führenden Logistikdrehscheiben in Europa begann mit dem Strukturwandel in der einstigen Kohle- und Montanregion Rhein/Ruhr und dem Ausbau zu einem multimodalen Verkehrs- und Logistikzentrum.

Duisburger Hafen als Vorbild

Heute befinden sich auf der rund 1350 Hektar großen Fläche des „duisport“ genannten Hafens fünf intermodale Terminals und 1,5 Millionen Quadratmeter überdachte Lagerflächen. Der Hafen profitiert nicht zuletzt von der chronischen Überlastung der Atlantikhäfen Rotterdam und Co arbeiten nach wie vor an Konzepten, um den Containerzufluss und -abfluss weiter zu beschleunigen und möglichst schnell ins Hinterland zu verlegen.

Obwohl sich die Gegebenheiten hierzulande etwas anders darstellen, könne man sich vom duisport einiges abschauen, meint Stiasny.

TwinCity



Wichtig seien etwa ein neutraler Betreiber, der mit den übrigen Logistikfirmen nicht konkurriert, und eine langfristig angelegte modulare Gestaltung.

„Wertschöpfung entsteht dort,

wo Waren zusammenkommen“, erklärt Stiasny weiter. Waren nur zu bewegen reiche nicht: „Es braucht Dienstleister, die auf Mehrwertlogistik spezialisiert sind.“ Lager- und Verpackungslastik oder Assemblying seien essenziell. Überhaupt sei Outsourcing gängige Praxis und könnte auch in einem Logistikzentrum durchgeführt werden – mit dem angenehmen Nebeneffekt, dass dadurch wieder Arbeitsplätze für entsprechend qualifizierte Facharbeiter entstünden. Nachversorger, Versicherungen, Banken bis hin zu Behörden könnten sich anstellen.

„Wien/Bratislava eignet sich auch wegen der Anbindung an den zentral- und südrussischen Raum für einen oder mehrere Logistik-Hubs“, meint Albert Hochleitner indes hinsichtlich der Standortvorteile der „Zwillingstädte“. „Die Warenströme ändern sich: Immer mehr Güter kommen aus Südost- und Osteuropa sowie Asien.“ Der Blick der Industriellen richtet sich daher auch auf die zunehmend wichtiger werdenden Südhäfen Koper (Slowenien), Constantia (Rumänien) oder Triest. Man will von deren Entwicklung profitieren – ähnlich wie Duisburg von der Entwicklung der Nordhäfen.

Auf den Einwand, dass ein Logistikzentrum mehr (Lkw-)Verkehr anzieht – dieser Punkt wird auch in der Studie genannt –, entgegnet Oliva, dass der Güterverkehr in

und durch Österreich mit Sicherheit zunehmen werde. „Die Frage ist, ob wir ihn steuern oder es jemand anderer tut.“

Mit dem Logistikzentrum wolle man „den Verkehr die Chance geben, die Donau und die Schiene noch besser zu nutzen“, erklärt Oliva. Der neue Containerhafen Freudenau, der Anfang des Monats eröffnet wurde und am 22. September den Vollbetrieb aufnahm, ist Teil des Konzepts.

Impulse durch Logistik-Hub

Gemeinsam mit den Slowaken, Ukrainern und Russen wurde bereits eine Arbeitsgruppe gebildet. Dort soll auch geprüft werden, welche Kosten durch die Verlängerung der russischen Breitspurbahn, deren Endpunkt das Logistikzentrum sein soll, entstehen würden. Die Slowakei sei auf dem besten Weg, sich zum „Detroit Europas“ zu entwickeln. So könnte die Vernetzung des Automobilclusters im Dreieck Ostösterreich/Slowakei/Westungarn mit einem weiteren Impuls durch einen Terminal rechnen, argumentiert Hochleitner.

Unabhängig davon, ob die Breitspur nach Österreich kommt oder nicht: „Die Errichtung eines von mehreren Logistik-Hubs in der Twin-City-Region ist kein Projekt von heute auf morgen“, betont der IV-Wien-Präsident. „Es ist abseits der Welt- und Tagespolitik langfristige angelegt.“ Zum Thema Finanzierung sagt Oliva: „Es gibt keine fixe Summe, da man schrittweise mit dem Ausbau beginnt.“

DER STANDARD Webtip: www.iv-net.at