

## Wie geht's weiter auf den Terminals?

**INFRASTRUKTUR:** Auf diese Frage liefert das BMK mit dem überarbeiteten Terminalkonzept 2022 die Antworten und zeigt die Perspektiven für die künftige Entwicklung der österreichischen Kombi-Terminals auf.



VON JOSEF MÜLLER

Es umfasst 106 Seiten und beschreibt detailliert, wie es hinsichtlich der Entwicklung der Kombi-Terminals in Österreich in den nächsten Jahren weitergehen soll. Von November 2021 bis Mai 2022 wurde das Terminalkonzept aus dem Jahr 2016 eifrig überarbeitet und vor kurzem als „Terminalkonzept 2022“ vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) auf dessen Website online publiziert.

### Schwerpunkte

Bezüglich der inhaltlichen Aktualisierung des Konzepts waren die Econsult Betriebsberatung und Herry Consult involviert, die in der aktualisierten Auflage sowohl den momentanen Zustand beleuchten als auch Empfehlungen für die weitere Entwick-

lung der Terminals formulieren.

Die großen Themen im Konzept 2022 sind Umfeld- und Marktanalyse, Wettbewerbssituation, Einfluss der Reedereien im Hinterlandverkehr, Bedeutung europäischer Seehäfen für österreichische Kombi-Terminals, Seidenstraßen-Initiative, Kombi-Trassen, Strategieoptionen und last, but not least, Klimaschutzmaßnahmen rund um die Terminals.

### Investitionsbereitschaft gefragt

Im aktualisierten Konzept stehen vier Regionen mit 29 Terminals im Fokus der Betrachtung, wobei sich 14 Standorte in Österreich befinden und die restlichen 15 im benachbarten Ausland, wie beispielsweise Terminals in Budapest, München, Ljubljana, Burghausen, Cervignano, Ulm oder Bratislava. „Die österreichischen Terminals sind für den Kombinier-

ten Verkehr aktuell und mittelfristig gut aufgestellt und infrastrukturell gut ausgestattet“, lautet der Befund der Autoren gleich auf Seite sieben. Wächst der Kombi-Verkehr weiterhin in dem Maße, was politisch in Österreich stark gewollt ist, so wird man um Ausbaumaßnahmen allerdings nicht umhin können. Dies ist vor allem deshalb so wichtig, weil Österreich ein kleines Land ist und weil sich leistungsfähige Terminals in nicht allzu großer Entfernung von Österreichs Grenzen befinden, die in Konkurrenz zu den heimischen Terminals stehen. „Ein mögliches Hemmnis für eine massive Zunahme von Kombi-Verkehren wird vorrangig in den verfügbaren Kapazitäten im internationalen Bahnnetz gesehen“, schreiben die Autoren des Konzepts. Gerade diese verfügbaren Kapazitäten sind aber notwendig, um mehr Güterverkehr von

der Straße auf die Schiene zu verlagern. Die Förderungen in Österreich zugunsten des Kombinierten Verkehrs seien ein „gutes, wirksames und notwendiges Unterstützungswerkzeug“ für die verladende Wirtschaft und sollten weiterhin als Anreiz beibehalten werden“, so eine der zentralen Aussagen.

### Im Aufwind

Wenn es um die künftige Entwicklung des Unbegleiteten Kombinierten Verkehrs (UKV) in Österreich geht, dann zeigen Prognosen Wachstumsraten von mehr als drei Prozent pro Jahr an. Diese Zahlen leiten sich aus der bisherigen Entwicklung seit dem Jahr 2019 ab, als sich das Volumen auf 347.000 TEU belief. Bis 2040 könnte der innerösterreichische UKV sogar auf mehr als 580.000 TEU steigen.



► FORTSETZUNG VON SEITE 1

Bilaterale Verkehre könnten sich auf beinahe eine Million TEU erhöhen (im Jahr 2019 lag die Zahl bei 447.000 TEU), und die maritimen Verkehre lassen bis 2040 einen Zuwachs auf mehr als 600.000 TEU erwarten (im Vergleich: Im Jahr 2019 erreichte der Wert 310.000 TEU). Zudem wird davon ausgegangen, dass die Steigerungen ab dem Jahr 2030 stärker sein werden als in den Jahren zuvor“, liest man im Terminalkonzept 2022. Hintergrund dieser Prognose ist, dass, wenn die Terminals weiter ausgebaut werden, dementsprechend auch die Umschlagvolumina ansteigen. Die Autoren des Konzepts gehen außerdem davon aus, dass der UKV stärker als der restliche Bahngüterverkehr ansteigen wird und dass der grenzüberschreitende UKV wiederum stärker zulegen wird als der nationale. Interessant ist auch: Die derzeit starke Dominanz des

maritimen UKV wird sich umkehren in Richtung der kontinentalen Verkehre innerhalb Europas.

Der Kombi-Verkehr befindet sich in Österreich derzeit in einer bipolaren Situation: Der maritime KV ist im Tiefseebereich ein Verkäufermarkt, in allen anderen Bereichen ist der KV hingegen durchgehend ein Käufermarkt. Daraus folgt, dass der „Anbieterwettbewerb auf allen Wertschöpfungsebenen zunimmt“, liest man im Konzept auf Seite 35. Wichtiger als Prognosen der extrem volatilen kurz- und mittelfristigen Entwicklungen für Strategieentscheidungen sind die Erwartungen zur langfristigen Marktentwicklung. Die Dominanz ausländischer Operateure – und zunehmend auch Reedereien – ist ungebrochen und eine strategische Herausforderung. Das Wachstumspotenzial im kontinentalen Verkehr erklärt sich damit, dass in Europa bei weitem noch nicht alle Potenziale

in diesem Bereich ausgeschöpft sind. Dazu kommen Lkw-Fahrer-Mangel, Staus auf den Straßen, steigende Treibstoffkosten, die allesamt eine Verlagerung weg von der Straße und hin zur Schiene befördern. Auf der Schiene ist die Welt aber nicht in Ordnung: Auf vielen Achsen gibt es Engpässe, Baustellen und stehen die Bahnen vor Produktionsproblemen in enormer Anzahl. Steigende Produktionskosten schlagen auf die Qualität des KV durch und hemmen wiederum das Wachstum. „Wenn durch diese Probleme die Marktchancen nicht wahrgenommen werden können, kann dies eine langjährige Wachstumsbremse für den KV ein“, heißt es dazu im Konzept.

### Neue Player am Markt

Ein heißes Thema ist die steigende Einflussnahme der Reedereien im Hinterlandverkehr. Sie expandieren entlang der gesamten Wertschöpfungskette und strecken ihre Fühler bis

zum Ursender aus. Reeder übernehmen Operator-Aufgaben, die Bedeutung der Spediteure sinkt. Dabei haben Reeder auch Probleme mit ihren Fahrplänen, weil sich durch die überlasteten Häfen infolge der Corona-Pandemie die Schiffe vor den Häfen stauen, was für die nachgelagerten Marktteilnehmer gravierende Folgen hat.

### Mehr Wachstum

Daraus ergeben sich allerdings Chancen für Terminalbetreiber, weil sie für Seehäfen günstiger Depotaufgaben im Hinterland übernehmen können. Ebenso kann das Leercontainer-Management zu den Terminals im Hinterland verlegt werden. Wenn es um die künftige Stärkung der Terminals geht, spielen die Rahmenbedingungen eine wichtige Rolle. „Die in Österreich möglichen Prozentsätze der Terminalförderung sind im Vergleich zum Ausland relativ gering und sollten verbessert werden, weil es ausländischen

Terminals leichter gemacht wird, in Erweiterungen oder neue Standorte zu investieren“, heißt es dazu im Konzept. Die bestehenden Regelungen sollten beibehalten, aber im Vor- und Nachlauf zu den Terminals sollten die Gewichte auf 44 Tonnen erhöht werden, um die Container besser auslasten zu können.

### Klimaschutz

Ein Teil Konzepts widmet sich der Analyse bereits umsetzbarer und in Zukunft umsetzbarer Klimaschutzmaßnahmen in Terminals. Die Schlagworte lauten hier: Digitalisierung, Automatisierung und Elektrifizierung. Bis zu 30 Prozent CO<sub>2</sub> können z.B. durch die Elektrifizierung von Reachstackern eingespart werden. Aber auch Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz werden genannt: So kann beispielsweise durch die Abwärtsbewegung von Krananlagen Energie erzeugt und diese dann rückgespeist werden.