

## Nachhaltige und wettbewerbsfähige Verkehrswege von Österreich zum Hafen Koper

Der jahrzehntelang durch die Sparte Industrie der Wirtschaftskammer Österreich, die Bundesvereinigung Logistik Österreich und die Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft veranstaltete Vortragszyklus „Verkehrsinfrastruktur“ hat im Frühjahr 2019 seinen langjährigen Veranstaltungsort im Haus der Kaufmannschaft am Wiener Schwarzenbergplatz verloren, weil die Wirtschaftskammer Wien ihren dortigen Standort aufgegeben hat und alle ihre Aktivitäten in einem Neubau, dem Haus der Wiener Wirtschaft am Praterstern in Wien II, konzentriert hat. Dieser Neubau war aber nicht zeitgerecht fertig, so dass sich eine Unterbrechung im Vortragszyklus „Verkehrsinfrastruktur“ bis in den Spätherbst ergeben hat. Die Fortsetzung erfolgte am 6. November 2019 mit dem Vortrag „**Nachhaltige und wettbewerbsfähige Verkehrswege von Österreich zum Hafen Koper**“, welchen der neu bestellte Market Manager Austria des Hafens Koper, Herr Miha Kalcic, MBA abgehalten hat.

Der Hafen Koper war ursprünglich relativ unbedeutend, weil er seit dem Hochmittelalter als das venezianische Capodistria im Konkurrenzschatten des seit 1382 habsburgischen Triest gestanden ist mit dessen Hinterland der habsburgischen Erbländer und der in der Merkantilzeit massiven Förderung der Kaiser und Triest im 19. Jahrhundert schließlich zum größten Hafen des Mittelmeers aufgestiegen ist. Auch als nach Ende des 1. Weltkriegs sowohl Triest, wie auch ganz Istrien samt dem heutigen Koper Italien einverleibt wurde, verlor nicht nur das am Rande Italiens gelegene Triest laufend an Bedeutung, erst recht aber Istrien. Nach dem 2. Weltkrieg wurde Istrien, damit auch Koper, dem unter Tito neu geformten Jugoslawien zugeschlagen: Dieses Jugoslawien unter Tito erhielt eine föderale Struktur, Slowenien war ein Teilstaat davon mit gewissen eigenständigen Rechten. Man begann nun in Slowenien einen eigenen Überseehafen anzustreben, möglicherweise auch im Gegensatz zum in Jugoslawien dominanten Hafen Rijeka. Dieser neue Hafen sollte ab 1955 Koper werden. 1957 wurde mit „Luka Koper“ eine als Aktiengesellschaft eingerichtete Hafengesellschaft errichtet, die eine Konzession bis 2043 erhielt und nach und nach die neue, moderne Infrastruktur des Hafens Koper geschaffen hat. Inzwischen ist „Luka Koper“ mit 1.600 Beschäftigten auch die Betreibergesellschaft der 12 spezialisierten Hafenterminals, unter denen der Container- und Autoterminal neben den Umschlagsanlagen für Massengüter (Erz, Kohle) und Holz die bedeutendste Rolle spielen. Der Containerterminal ist der nach Umschlag größte an der Adria und der Autoterminal der größte im ganzen Mittelmeerraum. 2018 betrug der Gesamtumschlag bei Containern 988.500 TEU und der Kfzg.-Umschlag 754.400 Einheiten. Insgesamt wurden 2018 24 Mio. t im Hafen Koper umgeschlagen. Das Areal des Hafens umfasst 280 ha, die seeschifftiefen Kais haben 3,6 km Länge und bieten 26 Liegeplätze für Überseeschiffe. Die Landanbindung ist modern für den Straßenzulauf und der Hafen bietet für den Bahnverkehr 35 km Bahngleise zu den entsprechenden Kais, Lagerhäusern und Lagerplätzen.

Weltverkehrsmäßig hat Koper eine günstige Lage für den Verkehr über den Suezkanal zu den aufstrebenden Wirtschaftszonen im Nahen und Mittleren Osten, in Süd- und Ostasien und in dieser Verkehrsrelation meint man auch mit kürzeren Reiselängen und Reisezeiten, damit auch weniger Treibhausgas-Emissionen zu punkten, vor allem im Vergleich zu den in Europa dominanten Nordseehäfen, alles besonders bezogen auf Zentraleuropa.

Koper versteht sich ausdrücklich als Mehrzweckhafen. Neben den bereits erwähnten Umschlagsanlagen für Container und Kraftfahrzeuge stehen die Anlagen für den Massengutumschlag, insbesondere Erz und Kohle, sowie Aluminiumoxyd (Tonerde) im Vordergrund. Die VOEST Alpine ist Hafenkunde in Koper, insbesondere bei Eisenerzimporten für Donawitz. Kohle wird für Kraftwerke in Italien umgeschlagen. Rund 1 Mio. Festmeter Holz pro Jahr, hauptsächlich im Export aus Österreich, laufen über den Hafen Koper, ebenso Papier, Zellulose, Zucker. Getreide wird umgeschlagen auf den entsprechenden Spezialanlagen und insbesondere auch Soya und andere Futtermittel im

Import. Es gibt Anlagen für Flüssigprodukte, insbesondere Mineralölderivate, Chemikalien und auch Pflanzenöle. Die im Flughafen Wien benötigten Mengen Kerosin, soweit diese nicht die Raffinerie Schwechat liefern kann, kommen aus Katar über den Hafen Koper. Verderbliche Lebensmittel werden ebenso behandelt, wie Stückgüter aller Art, wobei letztere oft im Hafen erst im ausgehenden Verkehr in Container gepackt werden (2018 waren es 225.00 TEU. Projektladungen, also Großmaschinen und große Konstruktionsteile, sind gleichsam tägliches Umschlagsgut. Schließlich ist als Besonderheit zu vermerken, dass der Hafen Koper eingerichtet ist für Lebewiehe, insbesondere Rinder und Schafe, welche im Export in die arabischen Länder gehen.

Unter den Hafenmärkten im europäischen Hinterland dominiert Österreich mit einem Anteil von 7 Mio. t am jährlichen Gesamtumschlag des Hafens Koper von 24 Mio. t, wobei hier praktisch alle in Koper umgeschlagenen Güter vorkommen. Bei Containern ist Koper für Österreich mit rd. 220.000 TEU im Jahr 2018 nach Hamburg der zweitwichtigste Umschlaghafen, wobei das Österreichgut hauptsächlich im Export anfällt, während die übrigen Hinterlandstaaten beim Containerverkehr importlastig sind. Die österreichischen Exporte schaffen daher einen Ausgleich für die kostenmäßig so wichtige Herstellung einer Paarigkeit der Verkehrsströme. Weitere wichtige Hinterlandsmärkte für Koper sind Ungarn und die Slowakei, wobei im Containerverkehr dieser beiden Staaten Koper mit Anteilen von jeweils 60 - 70 % dominiert. Ausbauen möchte Koper seine Bedeutung als Überseehafen für Tschechien, Polen und Süddeutschland, wobei beim Container der Verkehr von und nach Ostasien im Vordergrund steht, aber auch Kraftfahrzeuge und Stückgut eine Rolle spielen. Der Kohleumschlag für Italien wurde bereits erwähnt und neben dem Heimatmarkt Slowenien bemüht man sich um Umschlagsgut im benachbarten Kroatien und Bosnien.

Betrachtet man den durch Österreich generierten Überseeverkehr von rd. 20 Mio. t im Jahr 2018, so hat Koper daran einen Anteil von 38 %, gefolgt von Antwerpen mit 20 %, Rotterdam mit 17 % und Hamburg mit 16 %. Es wird hier der Erdölimport über Triest ausgeschlossen, der ja ein Geschäftsfeld für sich ist.

Der Hafen Koper investiert weiter in seine Anlagen, wobei für die nächsten Jahre an Mitteln 300 Mio. € vorgesehen sind. Die Anlagen für den Containerumschlag mit einer derzeitigen seeseitigen Kailänge von 400 m werden um 100 m verlängert und die Wassertiefe wird auf 15 m gebracht, auch in den Teilen, wo derzeit 11 m Tiefe vorhanden sind. Die gegenwärtige Kranausrüstung, darunter 2 Kräne, welche Schiffe mit einer Ladefähigkeit von 14.000 TEU behandeln können, wird ergänzt um weitere 2 Super Post Panamax Kräne, die dann auch Schiffe bis zu einer Ladefähigkeit von 22.000 TEU bearbeiten können. Auf absehbare Zeit sind sicher keine größeren Containerschiffe in der nördlichen Adria zu erwarten. Wichtige Häfen dieser Region, wie Venedig und Rijeka, können Schiffe dieser Größe überhaupt nicht empfangen. Die jetzt unternommenen Erweiterungen der Containeranlagen bieten eine Umschlagskapazität von 1,5 Mio TEU pro Jahr, also 50 % mehr als der aktuelle Jahresumschlag. An der Nordseite der jetzigen Containeranlage kann man später eine zusätzliche Kailänge von weiteren 400 m schaffen. Die Erweiterung der Containeranlage wird 235 Mio. € kosten. Auch die Anlagen für den Auto-Umschlag werden erweitert. Hier geht es vor allem um zusätzliche Flächen für den Ro-Ro-Umschlag, aber auch um bedeutende zusätzliche Abstellflächen der Kraftfahrzeuge vor deren Weitertransport zu Lande. Für die Verladung der Kraftfahrzeuge zum Weitertransport per Bahn werden zusätzliche Ladegeleise geschaffen. Für den Straßentransport wird eine zusätzliche Hafenzufahrt errichtet. Wie alle großen Häfen, ist man auch in Koper bestrebt, den Bahnverkehr als Hinterlandverbindung zu forcieren, insbesondere bei Containern, Massengut, aber auch bei Kraftfahrzeugen. Hier sind effiziente Hinterlandverbindungen nötig. Gegenwärtig verkehren täglich im Verkehr von und nach Österreich 30 Züge. Die Abgangs- bzw. Zielorte in Österreich sind die Häfen Linz, Enns, Krems und Wien/Freudenau, die Terminals in Graz/Werndorf, Fürnitz bei Villach, Kapfenberg und die VOEST Alpine in Donawitz beim

Erzverkehr. Regelmäßigen Bahnverkehr gibt es im slowenischen Inland nach Ljubljana und Maribor, nach Zagreb und Belgrad, in Ungarn nach Budapest, nach Arad in Rumänien, in die Slowakei nach Bratislava, Dunajska Streda, Zilina und Kosice und nach Paskov und Ostrava in Tschechien. Auch nach München in Bayern und Padova in Italien gibt es regelmäßigen Bahnverkehr.

Der für Koper so wichtige Eisenbahnverkehr hat ein großes kapazitives Handicap. Ursprünglich hatte Koper keinen Bahnanschluss. Ein solcher wurde vor einigen Jahrzehnten hergestellt an eine im Inneren Istriens verlaufende Nebenbahn, die an die alte Südbahn anschließt und zwar in der Station Divaca. Hier gibt es einen großen Höhenunterschied zwischen der Bahnstrecke im Inneren Istriens, eben in Divaca, und dem Meeresniveau in Koper. Deshalb hat die Bahnstrecke Koper-Divaca eine beträchtliche Steigung, die wiederum die zulässige Zuglast beträchtlich einschränkt. Die Zukunft des Bahnverkehrs liegt bei langen, schweren Zügen. Solche Zuglängen sollten wenigstens 700 m betragen, die Nettolast der Züge wenigstens bei 3.000 t liegen. Die großen Häfen an der Nordsee haben Hinterlandverbindungen, die durchwegs diese technischen Bedingungen erfüllen, weil sie größtenteils Flachlandstrecken sind. Bei der Überquerung der Alpen sind die topographischen Verhältnisse schwieriger, doch ist man dabei, diese durch Kunstbauten, wie lange Tunnel, zu überwinden. Für Koper entsteht hinsichtlich des Hinterlandes und dessen Bahnerschließung eine Verbesserung der Situation durch Eisenbahn-Großbauten, vor allem dem Semmering-Basistunnel, aber auch der Koralmbahn. Es werden quer durch die Alpen neue Bahnen mit Flachbahn-Charakter geschaffen mit allen Chancen, auch für einen konkurrenzfähigen Bahngüterverkehr mit langen und schweren Zügen. Hier muss Koper den Anschluss auf der kleinen Distanz zwischen dem Meeresniveau am Hafen und Divaca im Bergland Istriens finden. Man hat bereits eine neue Bahnstrecke für diese Distanz geplant, welche die bestehende Bahn modern ergänzen soll, mit mäßigen Steigungen und weiten Kurven. Die neue Strecke wird zu großen Teilen in Tunneln verlaufen, was den Bau naturgemäß teuer macht. Die Strecke wird durch die Slowenische Staatsbahn errichtet und soll 2025 fertig sein. Damit erschließt sich für Koper eine neue Zukunft!

Die Diskussion nach dem Vortrag beschäftigte sich mit den Plänen zur Erweiterung des Hafens. Eine solche ist weiter möglich nach Norden und Osten, wobei das gegenwärtige Hafengebiet von 280 ha auf 420 ha ausgedehnt werden kann. Für diese Zukunft benötigt man jedenfalls auch den neuen Bahnzugang mit geringen Steigungen. Die Hinterlandtransporte müssen wenigstens zu 60 % auf der Schiene abgewickelt werden. Man wird auch weitere Abstellflächen brauchen, sowohl für Container (gegenwärtig Platz für 15.000 TEU im Hafen), wie für Kraftfahrzeuge.

Die alte Frage wird behandelt, inwieweit es eine Zusammenarbeit der Häfen der nördlichen Adria gibt oder eine solche wünschenswert wäre. Seit langer Zeit strebt Triest derartige Absprachen an, aber, wie auch Herr Kalcic bestätigt, solche kartellartige Konstruktionen gibt es nicht und sie wären auch EU-rechtswidrig. Allgegenwärtig ist auch die Frage nach den chinesischen Initiativen innerhalb der so genannten Maritimen Seidenstraße. Hier wird festgestellt, dass die Aktiengesellschaft „Luka Koper“ zu 51 % dem Staat Slowenien gehört und die restlichen Gesellschaftsanteile in den Händen diverser ausländischer Investmentfonds sind, jedenfalls gibt es keine Anteile in chinesischer Hand. Auch hat die Republik Slowenien kein Abkommen mit China innerhalb der Seidenstraßen-Initiative abgeschlossen, wie etwa Griechenland, Serbien und Ungarn.

Eine abschließende Frage betraf den Streit zwischen Slowenien und Kroatien über die genaue Lage der Seegrenze nördlich der istriatischen Nordküste, also den Seezugang zum Hafen Koper. Herr Kalcic klärte auf, dass dabei in erster Linie die Interessen der Fischerei betroffen wären, während der Zugang zum Hafen Koper für die Hochseeschiffe in einem nach Norden ausholenden Bogen innerhalb unstrittig slowenischer Gewässer verläuft.

Der Vortragsabend brachte viel an detaillierter Information über den Hafen Koper, der mengenmäßig mit Abstand führend ist im für Österreich bestimmten Überseeverkehr. Informationen, die schon viel früher fällig gewesen wären, aber wegen der personellen Wechsel in der Hafenvertretung von Koper in Österreich erst jetzt verfügbar gemacht worden sind.

Dr. Karl Frohner  
7. November 2019