

Die Wasserstraße Donau als Gateway zum Schwarzmeerraum



PRODanube

AUSTRIA

Agenda

- Strategische Ausrichtung Pro Danube Austria
- Rahmenbedingungen der Binnenschifffahrt
- Bedeutung der österreichischen Donauhäfen
- Bedeutung der Wasserstraße
- Anforderungen von Industrie und Handel
- Projekt Liniendienst KoLEG

„Pro Danube Austria“

Verein zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt

Strategische Ausrichtung:

Stoßrichtung 1 INFRASTRUKTUR DONAU „Eliminierung KWZ“

- via donau unterstützen bei **Monitoring der Schwachstellen bzw. Umsetzung für Schifffahrt**
 - Mindest-Fahrwassertiefe 2,5m
 - Schritt 2: Abladetiefe 2,5m
 - Schleuseninstandhaltung
 - Leistungsfähigkeit der Häfen
- **Österreich** wird „best practice“
- via donau unterstützen bei **Koordination Pkt 1a) der EU Donaunraumstrategie**: improve mobility-&multimodality for inland waterways

Mentoren:

Hr. Mokry / Hr. Schwetz

Stoßrichtung 2 „Modernere FLOTTEN“ „Eliminierung BZ“

- **Alternativ-Antriebe zu Gasöl - LNG Antrieb?**
- Technische, infrastrukturelle und wirtschaftliche **Machbarkeit?**
- „CO² - Thematik“ generell
- Standardisierte Nutzung „**River-Information-Services**“
- **Fördermittel?**

Hr. Leitner / Hr. Steindl

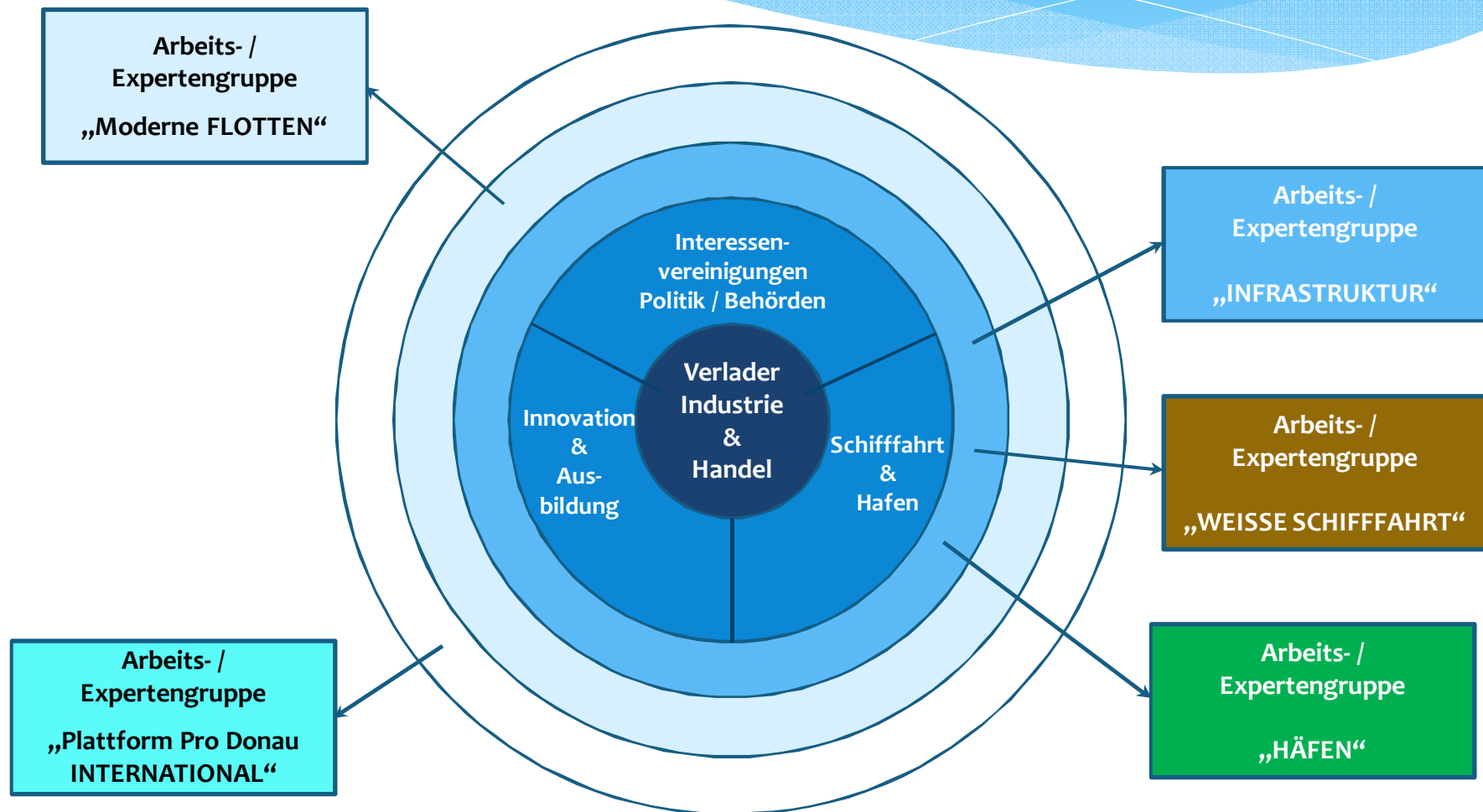
Stoßrichtung 3 „Plattform Donau INTERNATIONAL“ Alle Anrainerstaaten

- Aufbau bzw. Implementierung „**internationales Netzwerk**“ und „**organisatorische Rahmenbedingungen**“ auf Länderebene entlang der Donau
- **Projektleitung** aus strategischer Stoßrichtung 1 und 2 auf **EU-Ebene**
- **Aus- und Weiterbildung „Nautisches Personal“**
- „**EU Fördergelder**“ lukrieren
- **EU-Standards** bei Rechtssicherheit (Haftungen)

Hr. Seitz / Hr. Gallob

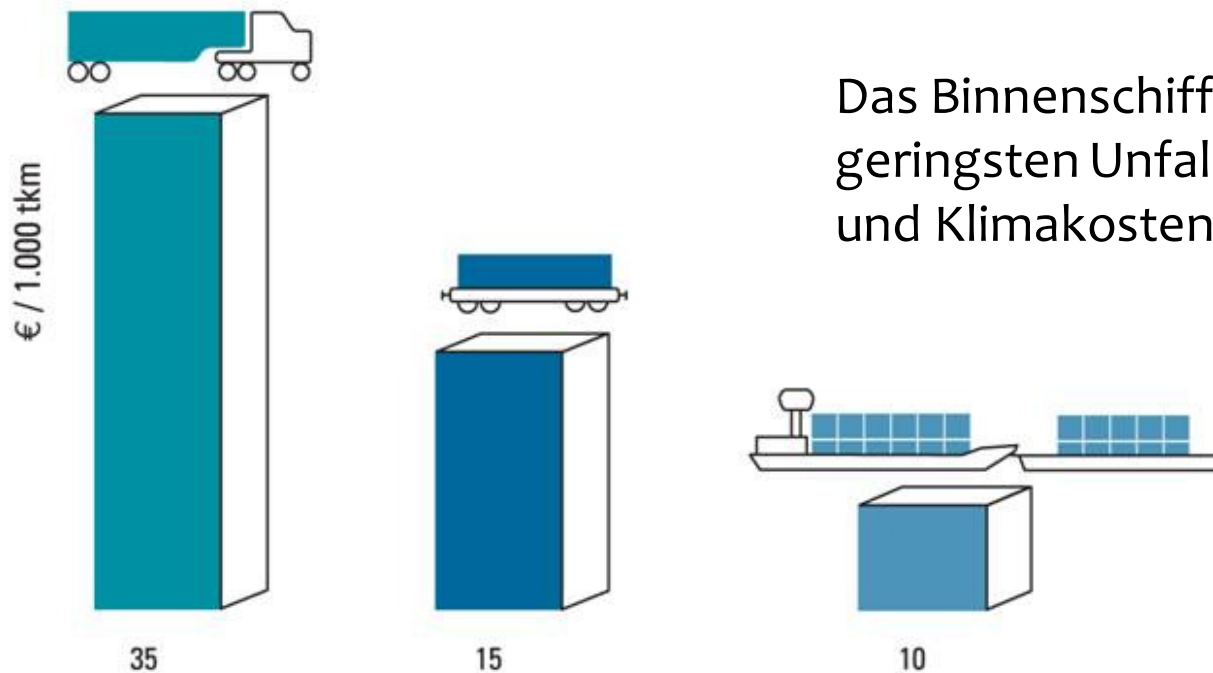
„Pro Danube Austria“

BEIRAT – Aktive Unterstützung des Vorstandes



Rahmenbedingungen Binnenschifffahrt

Binnenschiff – geringste externe Kosten

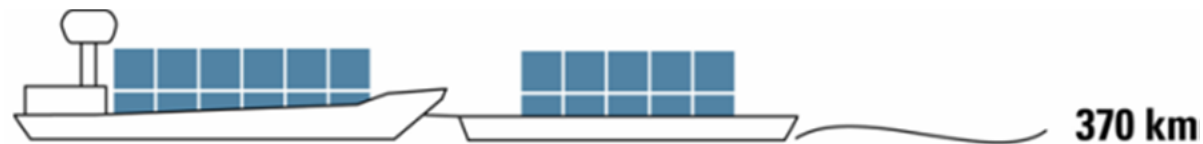


Das Binnenschiff verursacht die geringsten Unfall-, Lärm-, Schadstoff- und Klimakosten

Quelle: Europäische Kommission, Vorschlag für eine Verordnung zur Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems, Com (2002) 54; 2nd Call 2004

Rahmenbedingungen Binnenschifffahrt

Binnenschiff – wirtschaftlich und umweltfreundlich

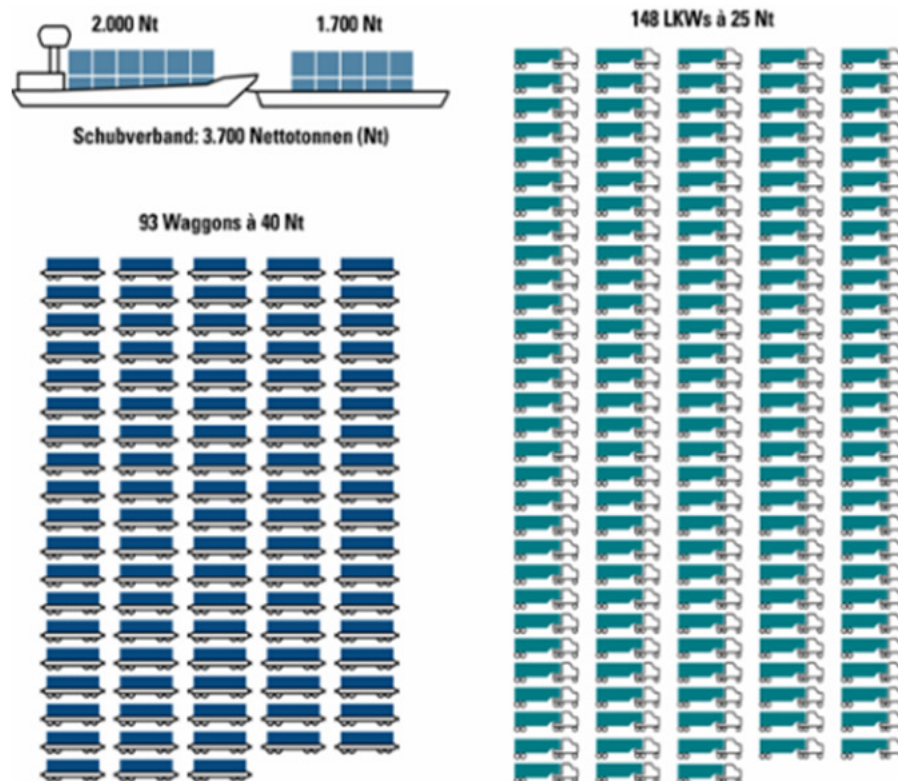


Geringste CO₂-Belastung aller
Verkehrsträger:

Transportweiten für eine Gütertonne bei
gleichem Energieverbrauch

Rahmenbedingungen Binnenschifffahrt

Binnenschiff – entlastet Straße und Schiene



Größte Transportkapazität:
ein Schubverband mit 3.700
Tonnen Zuladung entspricht 93
Waggon oder 148 LKW (Kolonne
von 10 km!)

Rahmenbedingungen Binnenschifffahrt

- Auslastung Wasserstraße Donau – 10-20%
- Infrastrukturelle Engpässe
- Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse östlich von Wien
- Fehlende Investitionen in Hafenstandorte
- Betriebsansiedelungen an der Donau

Bedeutung der österreichischen Donauhäfen

- Vernetzung der wichtigsten Verkehrsträger Schiene – Straße – Wasserstraße
- Schaffung der optimalen Infrastruktur für Umschlag und Transport
- Logistikdienstleistungen - Umschlag, Lagerung, Kommissionierung, Bunkerservice, Containerterminals, Zoll,...



Bedeutung der Wasserstraße

- Sicherung des Produktions- und Industriestandorts Oberösterreich
- Rohstoffversorgung der österreichischen Industrie
- Positionierung als Wirtschafts- und Exportdrehscheibe für den osteuropäischen Raum
- Optimale Verkehrsanbindung zu den internationalen Märkten durch Vernetzung der Binnenhäfen mit den Seehäfen



Anforderungen von Industrie und Handel

- leistungsfähiges Verkehrssystem
- moderne und leistungsfähige Transportinfrastruktur
- Beseitigung infrastruktureller Schwachstellen
- Zugang zu den wichtigsten Export- und Importmärkten für Europa
 - Nordseehäfen Deutschland, Belgien, Niederlande
 - Schwarzmeerraum, Kaspisches Meer
- Flexible Wahl der Verkehrsträger durch optimale Verknüpfung

Zukunftsmarkt Schwarzmeerraum

- Rumänien und Bulgarien
- Ostukraine
- Osttürkei → Iran, Irak
- Südrussland (Region Krasnodar) → Kasachstan
- Georgien → Armenien, Aserbaidschan

KoLEG-Studie – Studie für einen Kombinierten Linienverkehr zwischen Enns und Galati



PROJEKTDAUER Juni 2011 – März 2012

PROJEKTZIEL: langfristige und nachhaltige Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die Wasserstraße

Projekt KoLEG

- Analyse des Marktpotenzials und der wirtschaftlichen Faktoren zum Aufbau eines Linienverkehrs mit regelmäßigen Abfahrtszeiten
- Herbst 2011: 2 Verlader-Workshops in Enns und Galati mit den Studienteilnehmern und Interessenten zur Optimierung des Linienangebots

Seit 2008 Kooperationsvertrag Ennshafen – Hafen Galati:

- wichtiger Zukunftshafen Rumäniens: tauglich für Hochseeschiffe, russische Breitspur
- neue Möglichkeiten für die österreichische Exportwirtschaft

Projekt KoLEG

Wirtschaftsentwicklung und Ausblick (2009 – 2013)



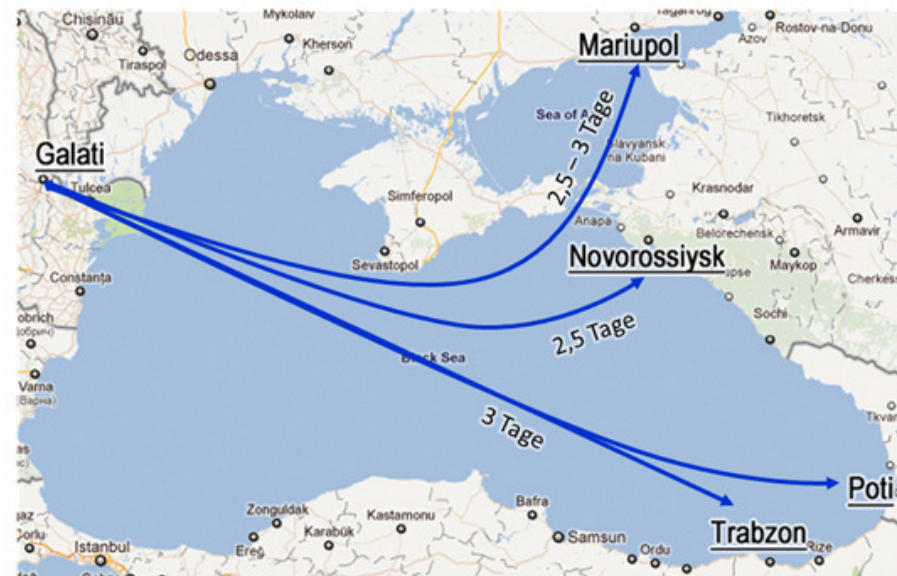
Quelle: ÖIR nach wiiw und WIFO, 2012

Transportdistanzen Enns – Schwarzmeerraum

- Empfehlung: den Liniendienst konzentrieren auf Transporte über das Schwarzmeer

- Relevante Häfen:

- Mariupol
- Novorossiysk
- Poti
(keine dir. Eisenbahn)
- Trabzon



Projekt KoLEG – Ergebnisse der Workshops



KoLEG

Design des kombinierten Liniendienstes I

- Regelmäßige Abfahrten, an einem festgelegten Wochentag, zu Beginn einmal wöchentlich
- Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit
- Services
 - Door-to-door Logistik
 - Lagermöglichkeiten in den Häfen
 - Vermietung von Containerstellplätzen
 - Ladungsverfolgung via Tracking Systemen
- Marktpreis
 - Wettbewerbsfähig im Vergleich zu Schiene und Straße
 - Stabile Preise – Preisgarantie für ein Jahr, Kalkulation von Leerfahrten und Ölpreisschwankungen
 - Spezialpreise für ausgewählte Gütergruppen wären wünschenswert



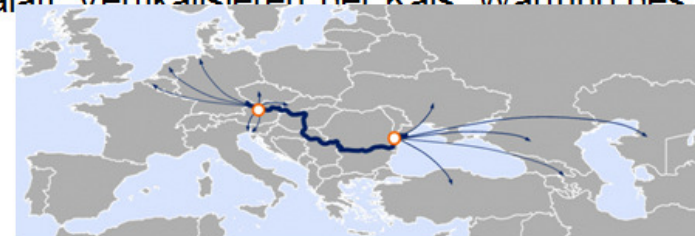
Projekt KoLEG – Ergebnisse der Workshops



KoLEG

Design des kombinierten Liniendienstes II

- **Back-up-System Schiene**
 - wesentlich für die Zuverlässigkeit, aber schwierig zu organisieren (unpaarige Verkehre, Mangel an Waggons in Rumänien, Unterschiede transportierten Warengruppen)
 - Hohe Transporttarife innerhalb Rumäniens
 - Hohe zusätzliche Gebühren um Moldau und Transnistrien zu queren
- **Investitionen in die Wasserstraßeninfrastruktur sind wichtige Voraussetzung**
 - Regelmäßige Ausbaggerungen, Umsetzung der Maßnahmen zu Sicherung der Abladetiefe entlang der Donau
 - Investitionen in Hafeninfrastruktur (z. B. Galati: Vertikalisieren der Kais, Wartung des Breitspuranschlusses)
 - Angebot von Zwischenlagerung und anderer Hafenservices für Nutzer des Liniendienstes



Projekt KoLEG – Ergebnisse der Workshops



KoLEG

Regionen mit Potenzial für den kombinierten Liniendienst

- **Russland**
 - Interessantester Markt, aber schwierig umzusetzen
 - Kapazitäten des Hafens Novorossiysk sind beschränkt, keine Flächen für Erweiterungen
- **Türkei**
 - Zweitbestes Markt, gute wirtschaftliche Entwicklungsaussichten
 - Der Hafen Trabzon ist nicht nur als Hub für die Türkei interessant, sondern auch als Accesspoint für Armenien
- **Ukraine**
 - Süden und Industrieregionen im Osten sind für Liniendienst interessant
 - Wettbewerb mit den ukrainischen Häfen Ismail und Reni



Regionen mit Potenzial für den kombinierten Liniendienst

- Weitere Regionen mit Potenzial
 - kurzfristig insgesamt geringes Potenzial, aber Wachstumspotenzial
 - Georgien (via Poti oder Batumi), aufgrund der Agrarproduktion
 - Armenien (über georgische Häfen)
 - Aserbaidshan und Kasachstan aufgrund ihrer Kaufkraft für österreichische Importe
- Weniger interessante Regionen
 - Usbekistan, Turkmenistan aufgrund langer und komplexer Verkehrsketten
 - Iran, aufgrund unsicherer Verkehrsverbindungen und Lücken in der Infrastruktur

Projekt KoLEG – Ergebnisse der Workshops



KoLEG

Güter mit Potenzial für den Liniendienst

Im Allgemeinen

- Güter in big bags, Paletten, Container
- High & Heavy Güter
- Bulk cargo (z. B. landwirtschaftliche Produkte)

Im Speziellen

- Düngemittel (Phosphat) von der Schwarzmeerregion nach Österreich
- Österreichische Importe von Getreide, Rund- und Schnittholz aus der Schwarzmeerregion
- Eisenerz von der Ukraine nach Österreich und Stahltransporte zur VOEST Alpine zur Veredelung; Exporte von der VOEST Alpine in den Schwarzmeerraum (insbes. Russland und Türkei)
- Zement / Klinker: Steigerung der Produktionskosten wird zu Outsourcing der Produktion von der EU in den Osten führen
- Österreichische Papierexporte
- Phosphat (Urea) von Syrien über Constanta oder Galati nach Österreich



Projekt KoLEG – Ergebnisse der Workshops



KoLEG

Schlussfolgerungen

- Der penta-modale Hafen Galati hat großes Potenzial ein Hub für den Schwarzmeermarkt zu werden, der Hafen Enns ist bereits sehr gut mit seinem Hinterland verknüpft.
- Verbesserungen der Wasserstraßeninfrastruktur sind notwendig, um verlässliche Verkehre auf der Donau zu garantieren.
- Kooperationen mit bestehenden Liniendiensten sind möglich.
- Der Start eines Liniendienstes ist notwendig um das „Henne-Ei“ Problem von Verkehrsnachfrage und Verkehrsangebot auf der Donau zu durchbrechen.



Pyhrn-Schober-Achse



Ausbau Pyhrn-Schober-Achse

- aktuell: „Garagenfahrt“ in die Steiermark
- Missing Link: Linz – Bruck a.d. Mur
- Aufnahme in TEN-T Core Network
- Infrastrukturengpass Nettingsdorf – Selzthal
 - selektiver zweigleisiger Ausbau
 - Bahnhofsumbauten
 - Neubau Bosrucktunnel einschließlich Reduzierung der maximalen Längsneigung

Nutzen Ausbau Pyhrn-Schober-Achse

- Win-win-Situation Schiene – Wasserstraße
- leistungsfähige Hinterlandanbindung Adriahäfen
- Rohstoffversorgung Industrie
- Hinterlandanbindung Wasserstraße Donau

Notwendigkeit für die österreichische Industrie

- Wasserstraße ist ein lebensnotwendiger Muskel für die rohstoffintensive Industrie
- Sicherung des Produktionsstandorts Österreich
- Wasserstraße Donau wird zum Back-up-System für die Schiene und umgekehrt
- Rohstoffreichtum der Schwarzmeerregion inkl. Kaspisches Meer
- **Zugang zur Wasserstraße jetzt sichern!**

**„EIN LEISTUNGSFÄHIGES SYSTEM WASSERSTRASSE
SICHERT DIE WETTBEWERBSFÄHIGKEIT VON
INDUSTRIE UND HANDEL IN ÖSTERREICH“**



PRODanube

AUSTRIA