

„Die Bedeutung des Schienengüterverkehrs für die Wirtschaft“



GF Mag. Christian Steindl

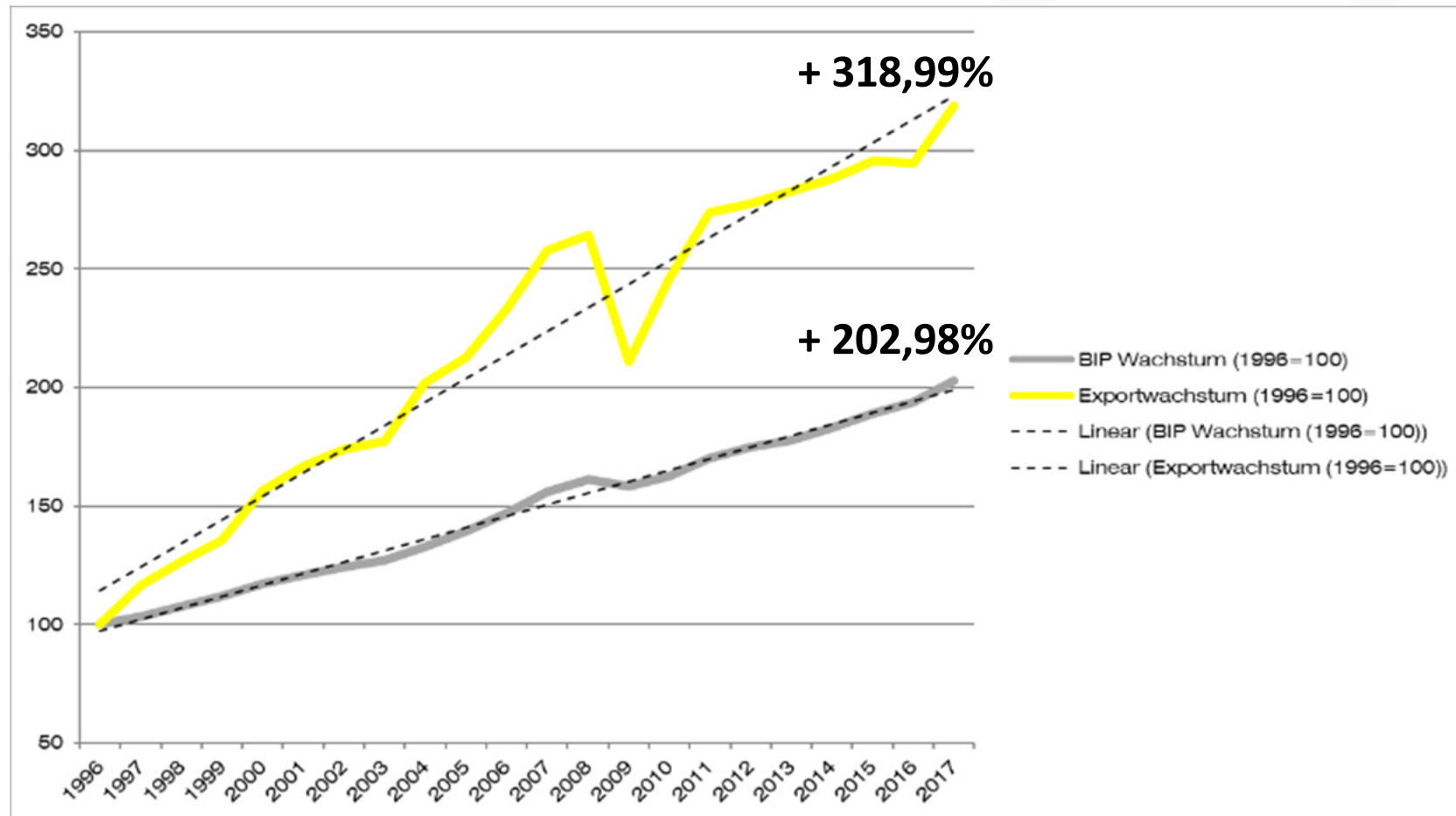
Agenda

1. Status quo
2. Aktuelle Entwicklungen
3. Beispiel Cargo Center Graz
4. Zukunftsperspektiven

1. Status quo

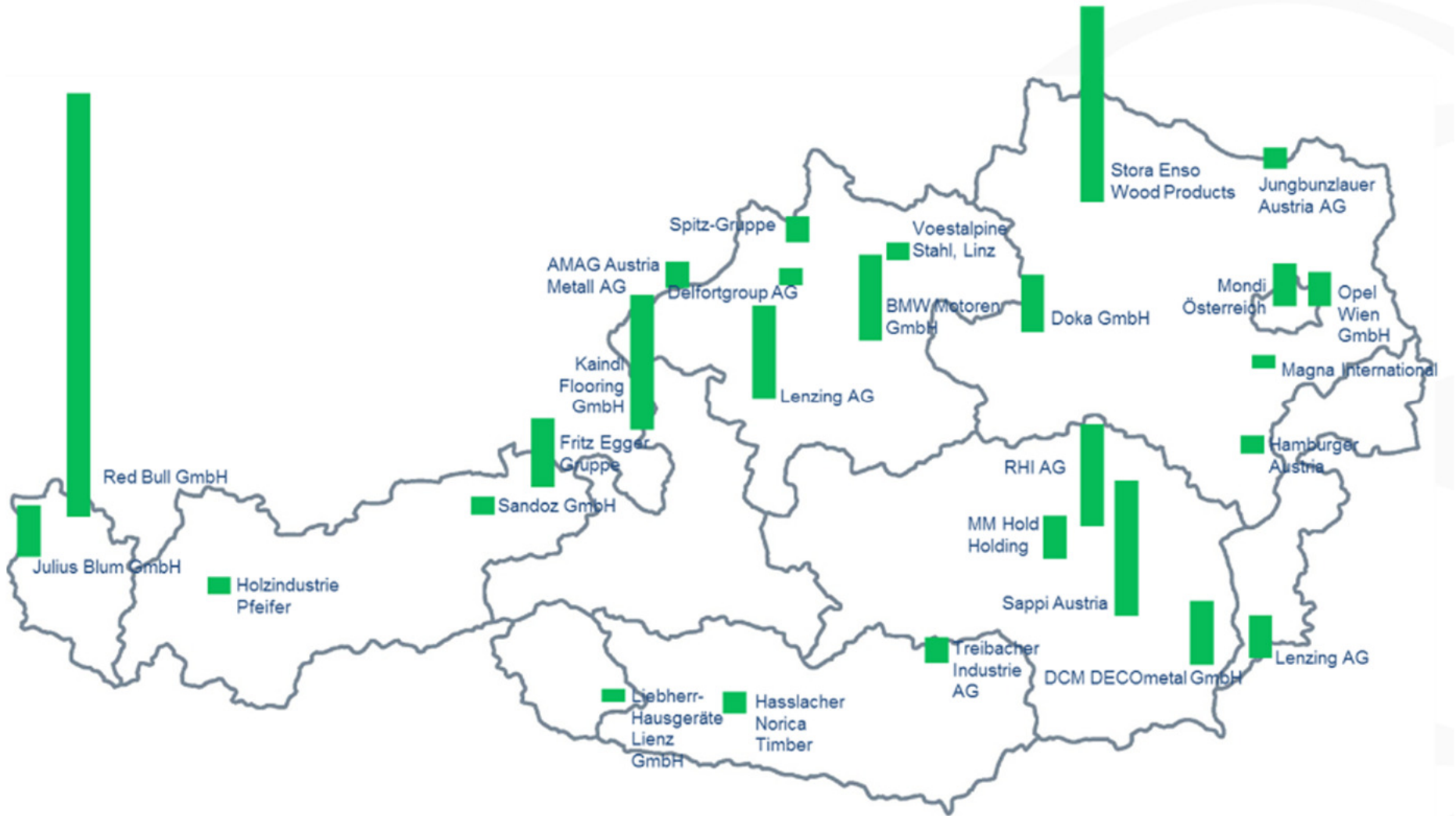


BIP- / Exportwachstum Österreich



Quelle: Statistik Austria

Exportverlader Österreich über 1.000 TEU



- österreichische Industrieproduktion befindet sich im alpinen Binnenland
- österreichische Industrie = rohstoffintensiv und exportorientiert!
- Exportindustrie benötigt leistungsfähige Seehafen-Hinterland Anbindung
- Rohstoffimporte nur via Schiene und Wasserstraße Donau sinnvoll
- Containerisierungsgrad hat in den letzten Jahren weiter zugenommen
- + 18 % Warengewicht im kombinierten Verkehr (44 t Bruttogewicht) möglich

→ **Steigerung Wettbewerbsfähigkeit österreichische Industrie**

2. Aktuelle Entwicklungen



- „länger, breiter, höher, tiefer“ → Abwicklung immer größerer Schiffe in den europäischen Seehäfen
- räumliche und zeitliche Bündelung größerer Container- und Rohstoffmengen
- Beispiel Überseeschiff mit 20.000 TEU (ca. 60 Std. Ladezeitfenster):
 - Be-/Entladung von ca. 14.000 TEU
 - Transhipment Feeder ca. 4.800 TEU
 - zeitgenaue Abfertigung im Hinterlandverkehr:
 - Straße 6.200 TEU = 3.875 LKW
 - Schiene 3.000 TEU = 40 Ganzzüge

3. Beispiel Cargo Center Graz





- Betreiber Steiermärkische Landesbahnen
- leistungsfähige KLV-Anlage:
 - 2 Portalkräne + Mobilgeräte Hubleistung je 46 t
- 4 kranbare Gleise à 700 m
 - 2 Freiladegleise à 750 m
 - 1 Rolagleis 610 m
- Abstellflächen für Container, Trailer, Wechselbrücken
- Container-Reparaturhalle





Non-Food Verteilzentrum CEE



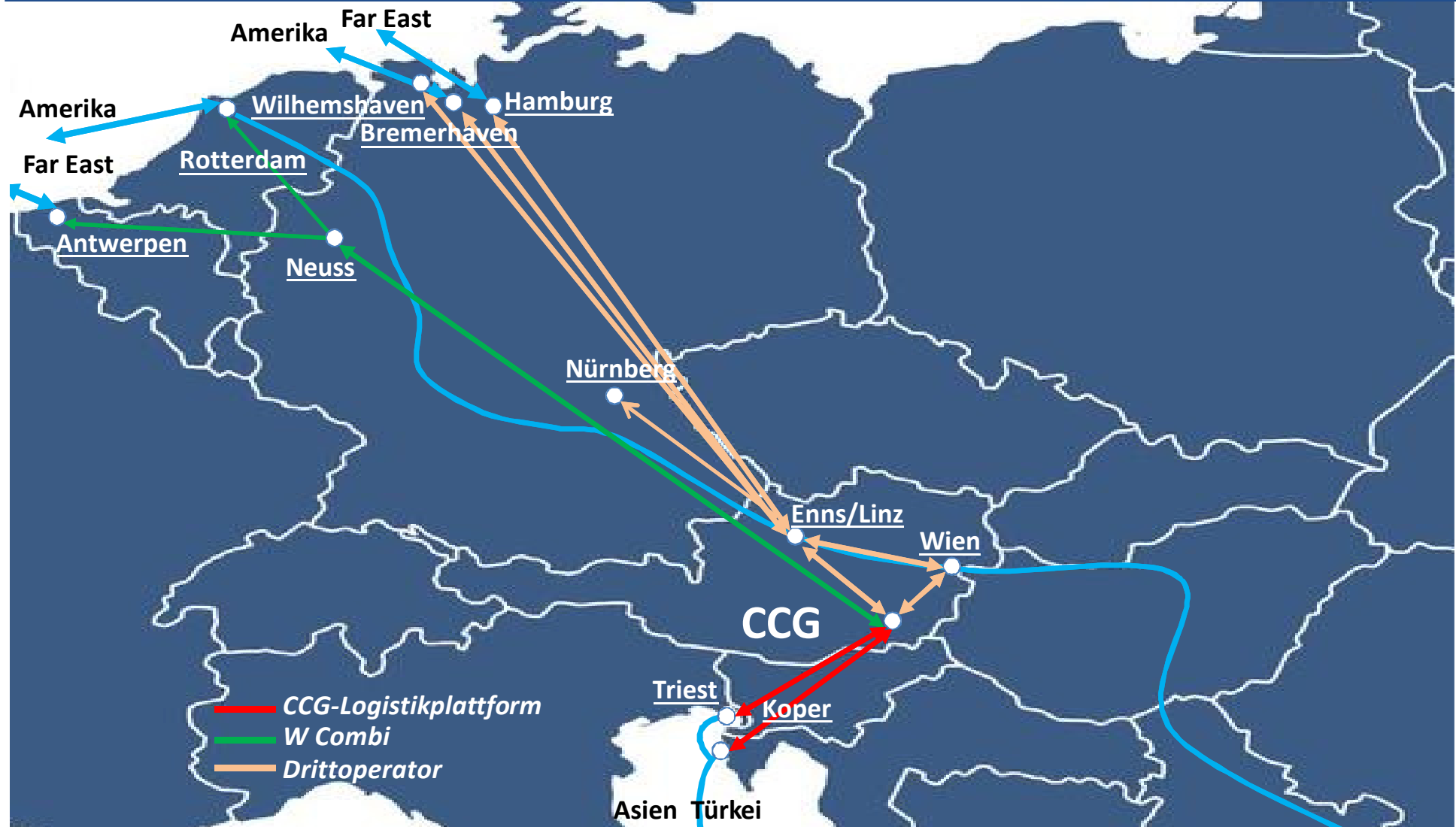


Neutrale Logistik Plattform – Zielgruppe Spediteure und Reedereien

- Betreiberin täglicher CCG-Koper-Shuttle (5-10 Rundläufe pro Woche)
- Betreiberin CCG-Triest-Shuttle (1-2 Rundläufe pro Woche)
- Kooperation mit neutralen Betreibern: z.B. Antenne Enns – CCG
- Back-up Lösungen: alternative Routen und Trucking
- Trucking CCG: Beistellung mit Terminaltruck
- Sonstiger Service: Verzollung, Gasprüfung etc.
- Integrierte Logistikimmobilie: Bedarfsträger kombinierter Verkehr

Kundenorientierter One-Stop-Shop Service

HR 2018: Abwicklung von über 60.000 TEU über CCG Logistik Plattform
(Österreichvolumen ca. 600.000 TEU)



- Kooperationsvertrag CCG – Luka Koper
- gemeinsame Vertriebsaktivitäten
- vertragliche Fixierung Zeitfenster
- Zielsetzung „Dry Port CCG“
- Transportvertrag EVU Adria Transport
- Sicherung hoher Produktionsflexibilität
- Minimierung Gesamtdurchlaufzeit
- Ratenstabilität

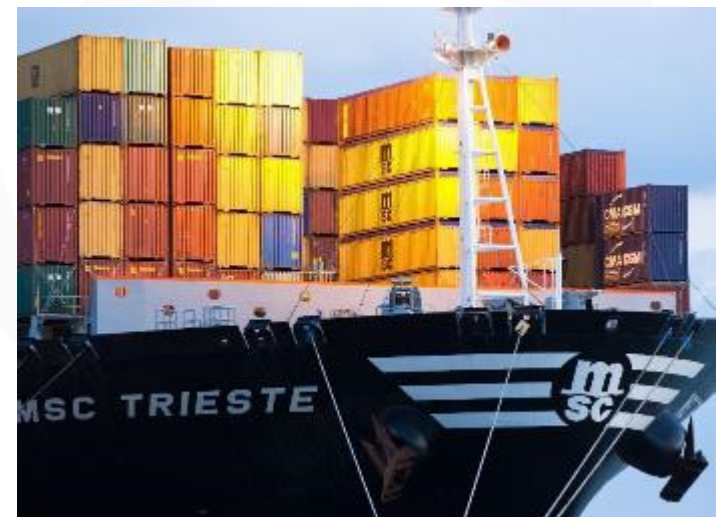


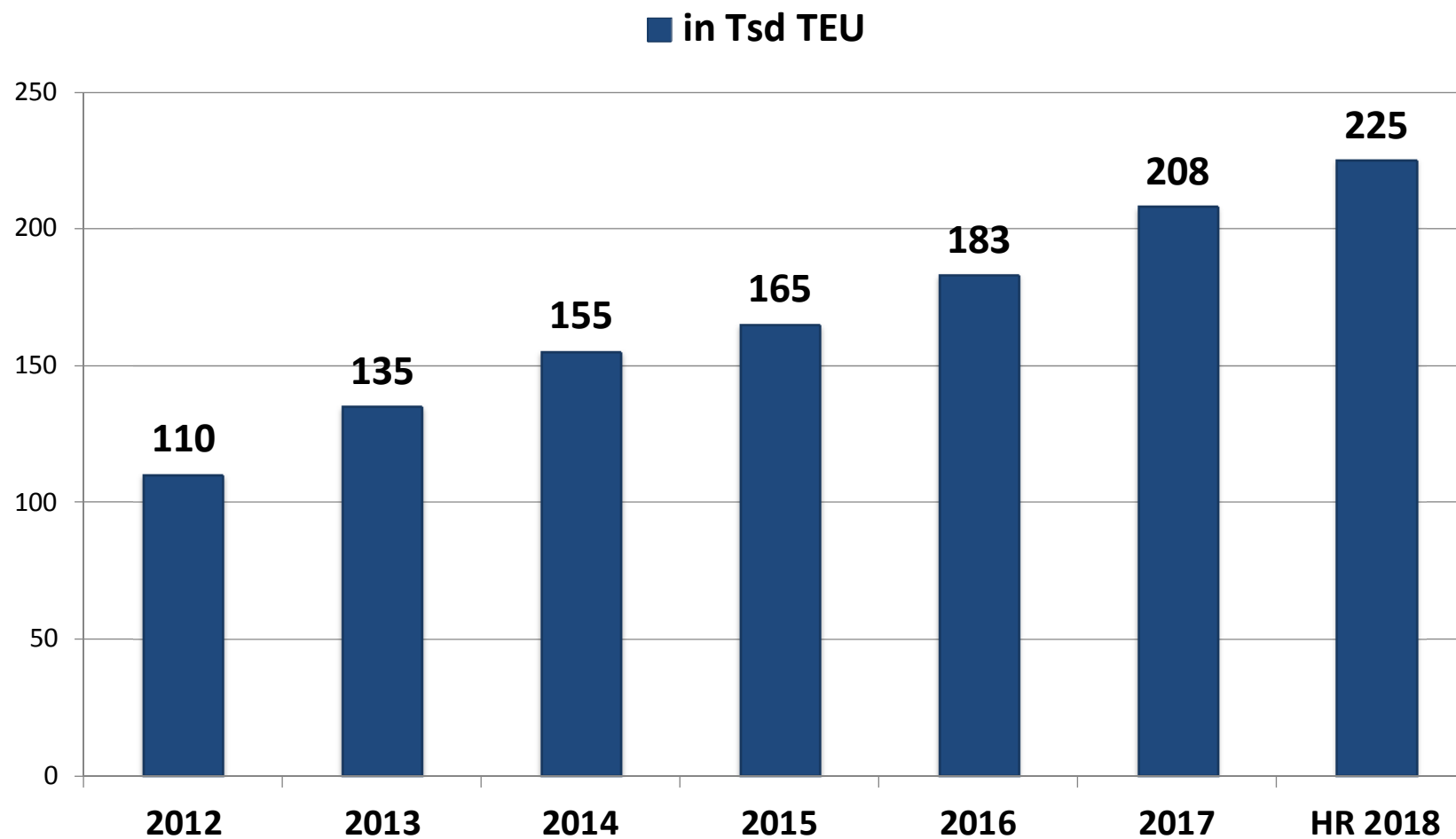


Kooperation Trieste Marine Terminal

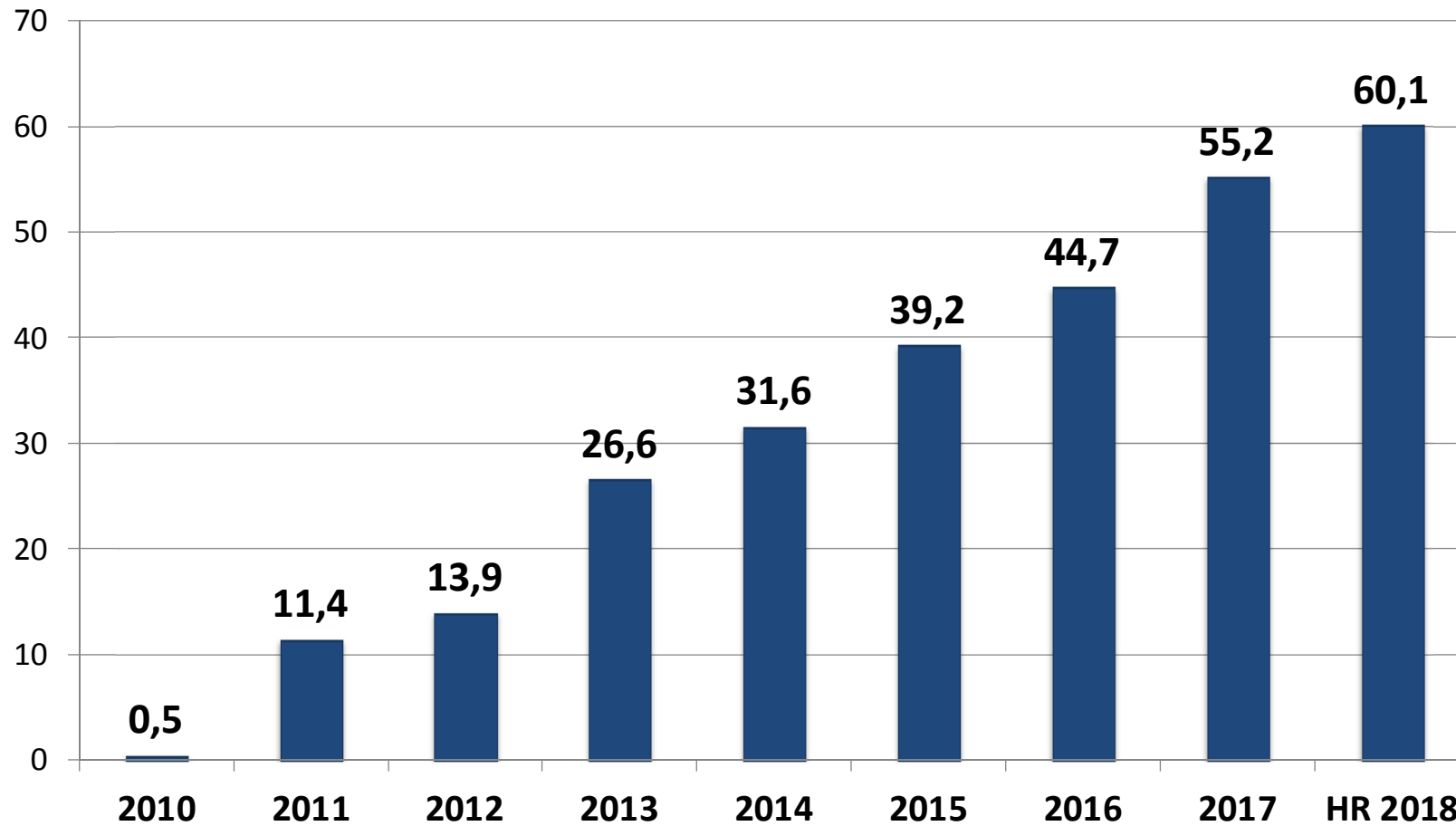


- Direkt vom Terminal aufs Schiff
- Tägliche Abfahrten
- Fixe Abfahrtszeiten
- Keine Probleme mit Schiffs-Closing
- Keine Pick-Up-Fee
- Umfassender persönlicher Service
- Ratenstabilität
- TCC-Abwicklung





■ in Tsd TEU



	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Koper Shuttle	2*	3	4-5	6-8	6-8	7-10	7-10	7-10
Share Containerterminal Luka Koper	1,75%	2,5%	5%	7%	7%	7%	7%	7%
Neuss - Shuttle	2*	3	3	4	4	4	4	5
Feeder Enns	0*	1	1-2	1-2	1-2	1-2	1-2	1-2
Triest - Shuttle								1-2*
Feeder Linz								1*

* Rundläufe wöchentlich

Terminal Graz Süd - Modul II



Position:	Anbindung TEN-T-Korridor I
Terminalfläche:	95.000 m²
Ganzzuggleise:	4 Ganzzuggleise
Umschlagsequipment:	2-3 Containerbrückenkräne
Kapazität:	250.000 TEU
Stuffing-Halle:	Exportstauen geplant
Fertigstellung:	Stufenausbau bis 2025

Vision CCG 2020: „Cargo City Süd“



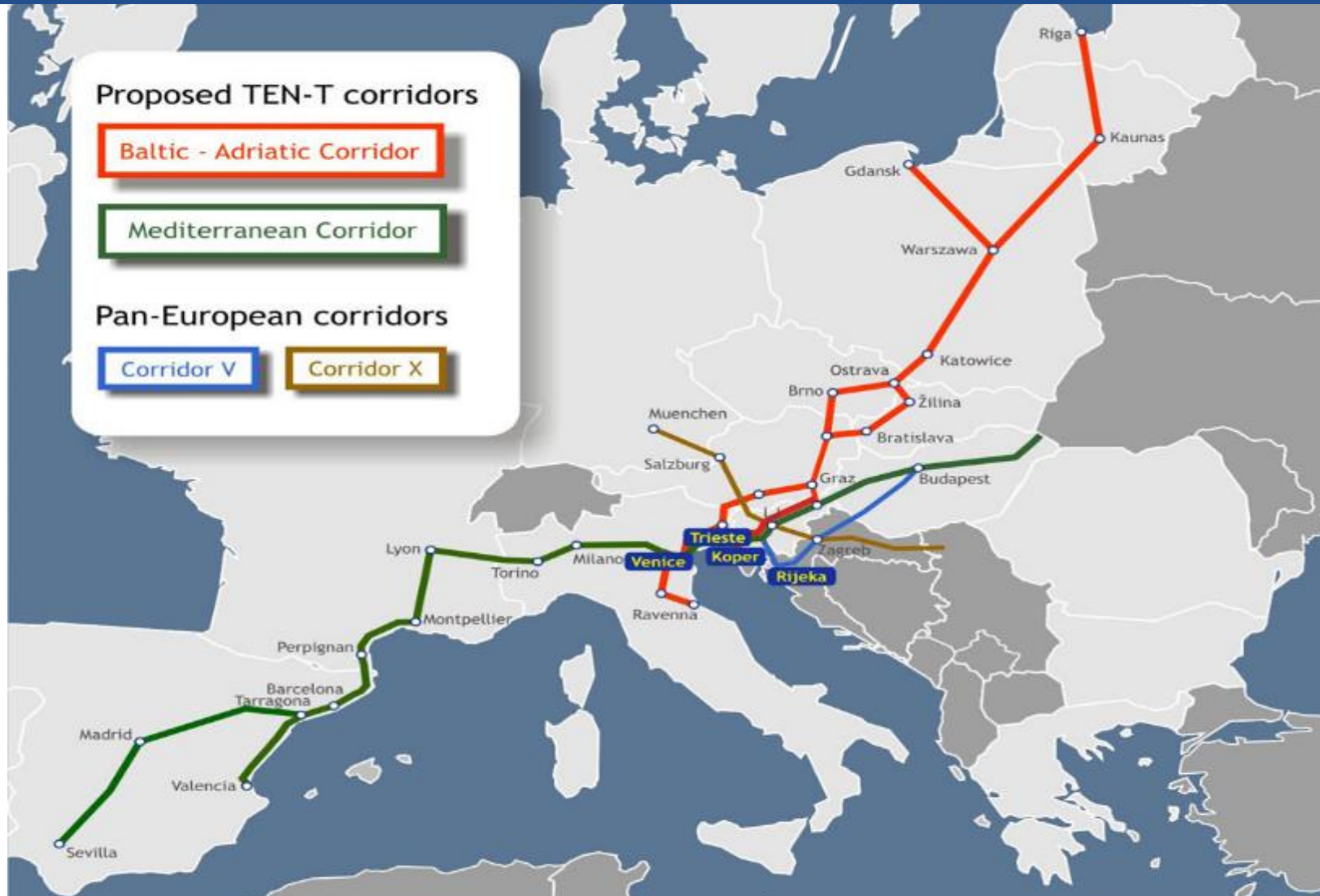
4. Zukunftsperspektiven





CARGO
CENTER
GRAZ

Baltisch-Adriatische-Achse (TEN-T Korridor I)



Koralmbahn und Semmeringbasistunnel



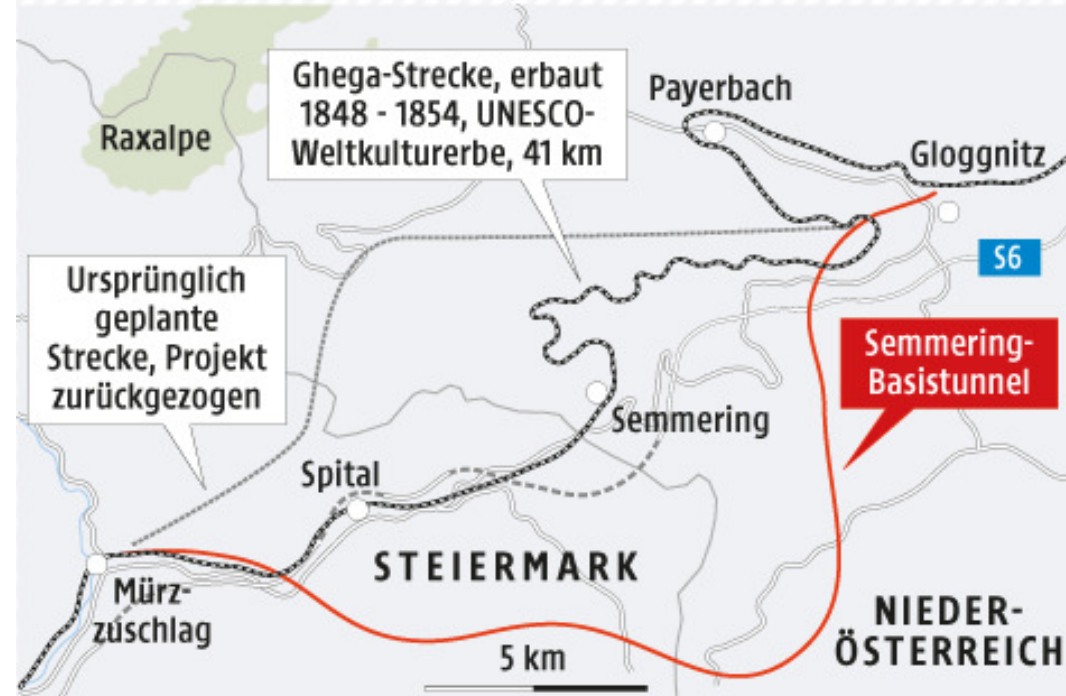
Semmering-Basistunnel

Tunnellänge 27,3 km, zweiröhrig

Geplante Bauzeit 2012 - 2025

Nach Fertigstellung

Fahrgeschwindigkeit bis 230 km/h



60,2 Kilometer Tunnel → 140 Minuten weniger Fahrzeit Wien - Klagenfurt

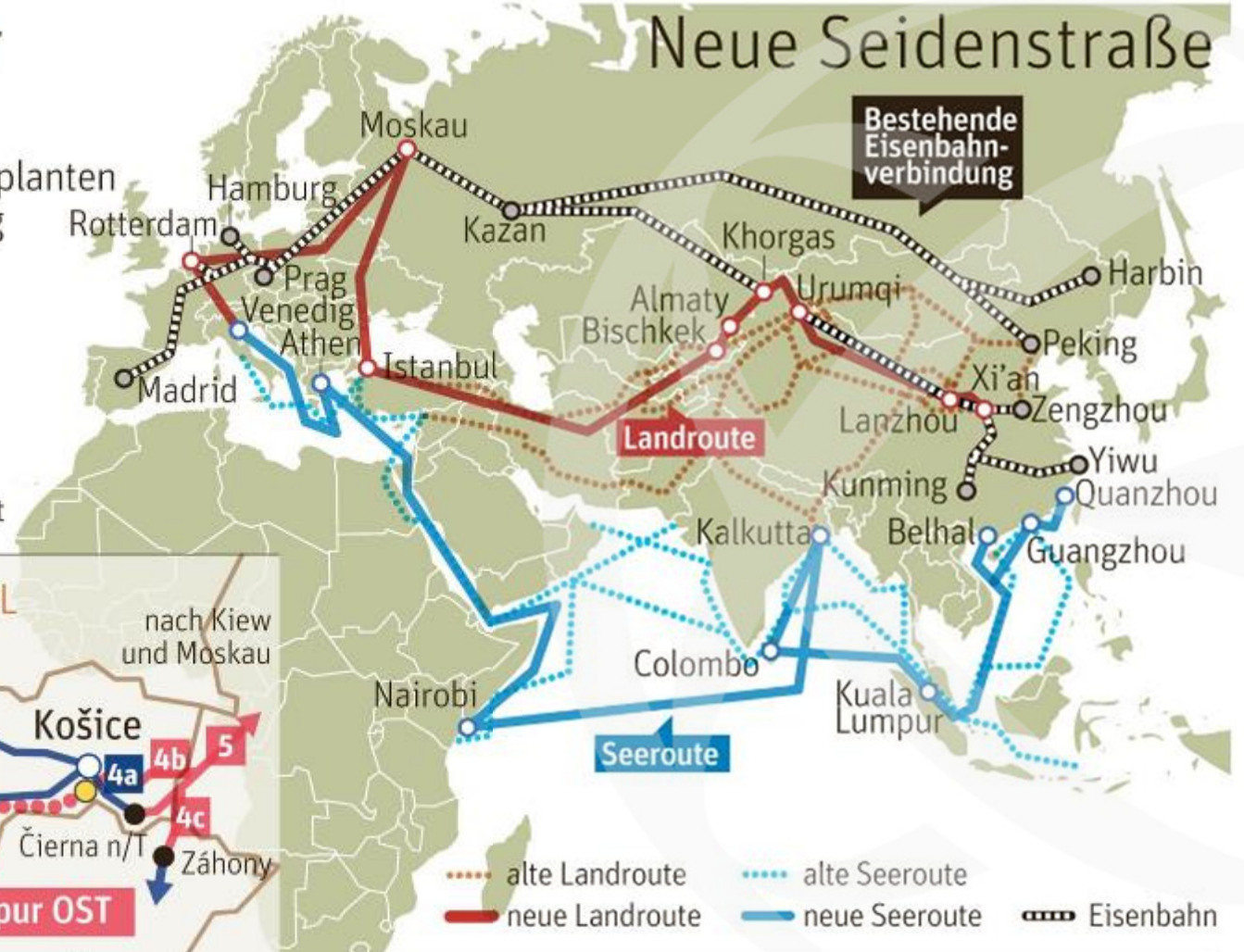
Potenziale Baltisch-Adriatische Achse (BAA)

- Erhöhung Ladekapazität Ganzzüge mit einer Lokomotive um ca. 100% von 1.100 t auf 1.600 t
- zusätzliche regelmäßige Zugverbindungen zu den Adria Häfen
- kontinentale Zugverbindungen nach Norditalien
- Steigerung Wettbewerbsfähigkeit Industrie entlang der BAA

Projekt Breitspur Košice – Wien

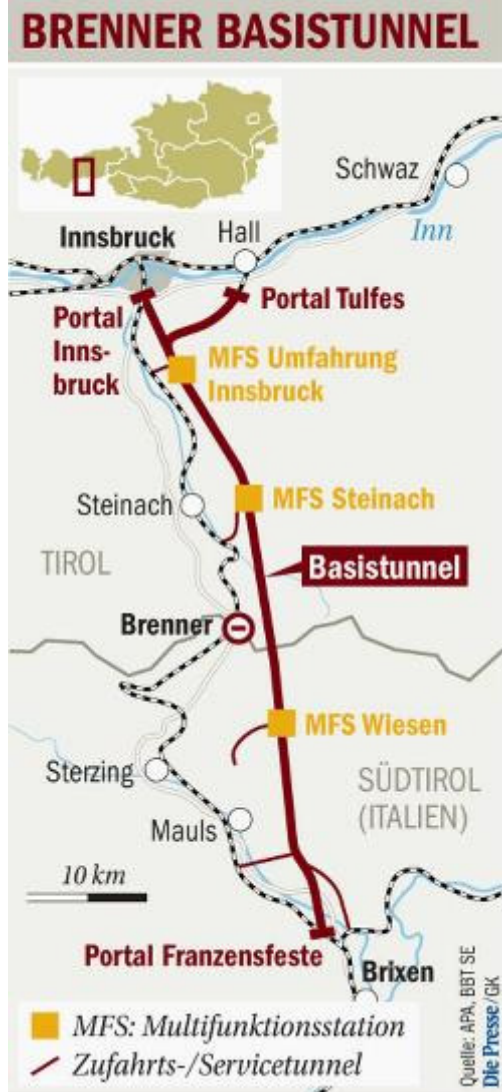
Schienennetz im Umfeld der geplanten Breitspur-Eisenbahnverbindung

- Existierende Breitspur
- Existierende Standardspur
- ⋯ Breitspur in Planung
- Schienenunterbrechung
- Geplante Güterterminals
- U.S. Steel Terminal
- 1** Abschnitt



Quellen: Prognos, Merics, WKO, Digital Silk Road | DER STANDARD

Brenner Basistunnel



- zusätzliche regelmäßige kontinentale Zugverbindungen zwischen IT – DE
- Verlagerung Lkw-Verkehre auf die Schiene

- Hafenproduktivität und hochfrequente Ganzzugssysteme zu den Industriestandorten erforderlich
- Hinterlandterminals und deren Anbindung neuer kritischer Erfolgsfaktor
- Lagerkapazitäten > 10.000 TEU im Hinterlandterminal erforderlich
- Hochleistungsbahnterminal: Gesamtdurchlaufzeit pro Ganzzug < 3 Std.
- angeschlossene Cargo City → „multi-purpose dry port“
- Back-up Lösungen: Kooperationsterminals und Trucking
- IT-Vernetzung entlang der gesamten Wertschöpfungskette
- Neutrale Logistikplattform im Schienengüterverkehr als Enabler für nachhaltiges Wirtschaftswachstum im Schienengüterverkehr

