

Abschlusspublikation



Baustoffe mit dem Binnenschiff

2017–2018

viadonau

Impressum

via donau –
Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH
Donau-City-Straße 1, 1220 Wien
www.viadonau.org, office@viadonau.org
Grafik und Layout: viadonau
Fotos: viadonau, Elifmar, Zinner, cityfoto, INE/P.Vanoutrive, ÖIR

Vorwort

Seit vielen Jahren arbeitet viadonau an der Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Donauschifffahrt. Neben der Optimierung der nautischen Bedingungen, liegt uns auch die direkte Zusammenarbeit mit dem Donalogistiksektor und der verladenden Wirtschaft bei der Transportentwicklung am Herzen. Die in der Bauindustrie anfallenden großen Ladungsmengen und -gewichte bieten vielfältige Chancen für einen Transport mit dem Binnenschiff. Wir haben uns daher entschieden, diesem Marktsegment eine eigene Schwerpunktinitiative zu widmen.

Seit dem Jahr 2010 führt das Team Transportentwicklung Arbeitsinitiativen durch, die das Potenzial ausgewählter Güter für eine Verlagerung auf das Binnenschiff näher beleuchten, Transportlösungen ausarbeiten und Kooperationen unter den Teilnehmerinnen und Teilnehmern initiieren.

Die thematische Schwerpunktsetzung erfolgt auf der Grundlage regelmäßiger Marktbeobachtung und in enger Abstimmung mit dem Donalogistiksektor. Nach Schwer- und Übermaßgütern, nachwachsenden Rohstoffen und Recyclingprodukten wurden in den Jahren 2017 und 2018 mit Vertreterinnen und Vertretern von Industrie, Schifffahrtsunternehmen, Speditionen, Donauhäfen und Interessenvertretungen Baustoffe unter die Lupe genommen. Die im Bausektor transportierten Güter umfassen eine Vielzahl unterschiedlicher Ladungen wie mineralische Rohstoffe, Halbfertigprodukte, Baumaterialien sowie Baumaschinen und Kräne. Sie sind in der Regel gut für einen Transport mit dem Binnenschiff geeignet. Entlang der Donau sind zudem umfangreiche Infrastrukturprojekte geplant oder bereits in Umsetzung, die neue logistische Lösungen erfordern. Durch den Einsatz von Binnenschiffen können in der Bauphase die Umwelt- und Lärmauswirkungen maßgeblich reduziert werden.

Die vorliegende Publikation fasst die Erkenntnisse aller im Zuge der Baustoffinitiative organisierten Veranstaltungen zusammen und bietet so eine übersichtliche und informative Entscheidungsgrundlage für die Transportentwicklung auf der Donau. Wir sind stolz darauf, dass insgesamt rund 140 Vertreterinnen und Vertreter von Industrie- und Logistikunternehmen teilgenommen und das Wissen ihrer Logistikfachleute zur Verfügung gestellt haben. Durch die Präsentation bereits laufender Transporte konnten wir wieder viele davon überzeugen, dass die Donau eine wichtige logistische Lebensader für die österreichische Wirtschaft darstellt.

2019 wird der Schwerpunkt auf chemische und petrochemische Produkte verlagert. Im bewährten Format der Arbeitsinitiativen werden wir auch dieses Mal gemeinsam mit den Wirtschaftstreibenden nach neuen Transportlösungen für diesen Sektor suchen. Nach den durch das Niederwasser in der zweiten Jahreshälfte 2018 verursachten Schwierigkeiten stellen wir uns nun wieder mit viel Optimismus der Herausforderung, die Verkehrsverlagerung auf die Wasserstraße Donau voranzutreiben. Die Chancen und Vorteile dieses Verkehrsträgers liegen auf der Hand – nutzen wir sie gemeinsam!

DI Hans-Peter Hasenbichler



DI Hans-Peter Hasenbichler
Geschäftsführer viadonau

ARBEITSINITIATIVE „BAUSTOFFE MIT DEM BINNENSCHIFF“

Seit mehreren Jahren führt viadonau im Bereich der Transportentwicklung regelmäßige Branchenanalysen durch, um das Potenzial spezifischer Gütergruppen für die Donauschifffahrt zu evaluieren.

Dies erfolgt stets in enger Abstimmung mit der verladenden Wirtschaft und dem Donaulogistiksektor. Dabei kristallisieren sich immer wieder besonders vielversprechende Branchen heraus, die im Rahmen eines zweijährigen Arbeitsschwerpunktes detailliert betrachtet werden.

Die verschiedenen Güter der jeweiligen Branche werden dabei auf der Basis von Produktionsmengen, Quelle und Ziel der Rohstoffe und Produkte, Handelsvolumina unter den Donauanrainerstaaten und damit verbundenen logistischen Herausforderungen analysiert.

Bis dato wurden vier Schwerpunkte behandelt. Nach Schwer- und Übermaßgütern („High & Heavy“), nachwachsenden Rohstoffen und Recyclingprodukten stand in den vergangenen zwei Jahren der Transport von Baustoffen mit dem Binnenschiff im Fokus (siehe Abbildung).



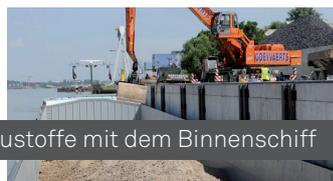
2010 - 2012 High- & Heavy-Transporte mit dem Binnenschiff



2012 - 2014 Nachwachsende Rohstoffe mit dem Binnenschiff



2015 - 2016 Recyclingprodukte mit dem Binnenschiff



2017 - 2018 Baustoffe mit dem Binnenschiff

Vor allem Transporte von mineralischen Rohstoffen, Erzeugnissen und Halbfertigprodukten, Baumaterialien sowie Baumaschinen und Kränen eignen sich gut für eine Verlagerung auf die Wasserstraße.

Aufgrund der großen Handels- und Transportvolumina bedeutet das ein enormes Potenzial für die Güterschifffahrt: So wurden von 2010 bis 2014 zum Beispiel durchschnittlich eine Million Tonnen Zement pro Jahr nach Österreich importiert und 320 000 Tonnen exportiert.

Stückgüter wie Waren aus Steinen (Pflastersteine, Natursteine, Mauersteine, Ziegel) sowie Eisen- oder Stahlerzeugnisse zählen ebenfalls zu den vielversprechendsten Gütern. Der Transport dieser Güter erfolgt vor allem lose, in Big Bags oder auf Paletten, die auf das Güterschiff verladen werden können.

Zudem werden derzeit und in den nächsten Jahren entlang der Donau zahlreiche Infrastrukturprojekte umgesetzt: Darunter fallen zum Beispiel Brücken- und Straßenbauprojekte in der Slowakei, Ungarn, Serbien und Rumänien. Weitere für den Binnenschifftransport von Baumaterialien relevante Vorhaben sind Eisenbahnbauprojekte und Erweiterungen der Hafeninfrasturktur an der mittleren und unteren Donau.

Die Baustoffinitiative setzt genau hier an und will das Potenzial für Baustofftransporte mit dem Binnenschiff auf der Donau verstärkt ausschöpfen. Das Binnenschiff stellt mit seiner umweltfreundlichen Massenleistungsfähigkeit und den niedrigen Transportkosten eine sinnvolle Transportlösung für den Baustoffsektor dar.



Vorteile des Transports von Baustoffen mit dem Binnenschiff

Warum sollten gerade Baustoffe mit dem Binnenschiff transportiert werden? Tendenziell kommen Baustoffe in großen Mengen zum Einsatz. Darüber hinaus haben einige Produkte einen eher geringen Warenwert. Umso wichtiger ist es, die Transportkosten gering zu halten. Weitere Vorteile ergeben sich aus der großen Transportkapazität eines Donauschiffes. Im Folgenden werden die wichtigsten Vorteile zusammengefasst:

Näheres zur „Donauschiffahrt im Vergleich der Verkehrsträger“ finden Sie im Handbuch der Donauschiffahrt

www.viadonau.org/newsroom/publikationen

- Das Binnenschiff verfügt über eine hohe Massenleistungsfähigkeit: Zum Beispiel kann die Fahrt eines Standardschublenichters mit einer maximalen Transportkapazität von 1700 Tonnen 68 Lkw-Fahrten ersetzen.
- Aufgrund dieser hohen Transportkapazitäten kann das Binnenschiff bei großen Mengen besonders günstige Transportkosten bieten.
- Die dabei entstehenden umweltfreundlichen Emissionswerte pro transportierte Tonne sind weit niedriger als jene bei einem Lkw-Transport.
- Darüber hinaus ergibt sich durch eine Verlagerung auf die Donau eine Entlastung des Straßen- und Schienennetzes.
- Die zahlreichen Infrastrukturprojekte der nächsten Jahre im Donaauraum wie zum Beispiel Brücken und Autobahnen erhöhen zusätzlich das Potenzial dieser Güter für einen Transport mit dem Binnenschiff.

Struktur der Initiative

Die Struktur der Initiative wurde in Abstimmung mit dem Donalogistiksektor festgelegt. Jene Produktgruppen, die sich für den Transport mit dem Binnenschiff eignen und daher ein Potenzial für eine Transportverlagerung aufweisen, wurden in der „Marktstudie Donaauraum: Bauindustrie“ (erstellt vom Österreichischen Institut für Raumplanung) detailliert betrachtet.

Die zweijährige Arbeitsinitiative diente als neutrale Plattform für den Wissens- und Informationsaustausch zwischen dem Donalogistiksektor und der Bauindustrie. Dabei stand vor allem die Vernetzung zwischen den Vertreterinnen und Vertretern des Bausektors, der Donauhäfen und Umschlagsbetriebe sowie der Schifffahrts- und Befrachtungsunternehmen im Mittelpunkt. Ziel dieses Austauschs war die Initiierung konkreter Transporte auf der Donau.

Die Schwerpunkte bei den nationalen Workshops lagen auf folgenden Produktgruppen:

- Trockene Schüttgüter, zum Beispiel Schlacke, Zement, Kalk, Gips, Magnesit und Magnesia, Bentonit, Granit
- Stückgüter, zum Beispiel Waren aus Steinen, Baublöcke und Ziegel, Waren aus Eisen und Stahl
- Rollende Güter aus dem Bausektor, zum Beispiel Baumaschinen, Kräne

Darüber hinaus wurde das Thema „Baustoffe mit dem Binnenschiff“ auch bei internationalen Veranstaltungen ins Programm eingebracht.

Dokumentation und Nachlese

Um allen Interessierten die gewonnenen Erkenntnisse und Informationen zur Verfügung zu stellen, wurde auf der Website von viadonau im Bereich „Wirtschaft“ eine eigene Unterseite geschaffen. Unter www.viadonau.org/baustoffe stehen alle Unterlagen gesammelt zur Verfügung.

Ähnlich wie bei vorhergehenden Initiativen sind alle viadonau-Präsentationen, die Marktstudie und die thematische Karte kostenlos abrufbar.

Auch nach Ende dieses Themenschwerpunktes wird die Branche mit ihren Potenzialen weiter beobachtet und die Seite weiterhin betreut.

Übersicht der betrachteten Baustoffe

Trockene Schüttgüter	Stückgüter	RoRo
Schlacke	Waren aus Steinen	Baumaschinen
Zement	Baublöcke und Ziegel	Kräne
Kalk	Waren aus Eisen und Stahl	
Gips		
Magnesit und Magnesia		
Bentonit		
Granit		

Güterströme zwischen Österreich und anderen Donauländern

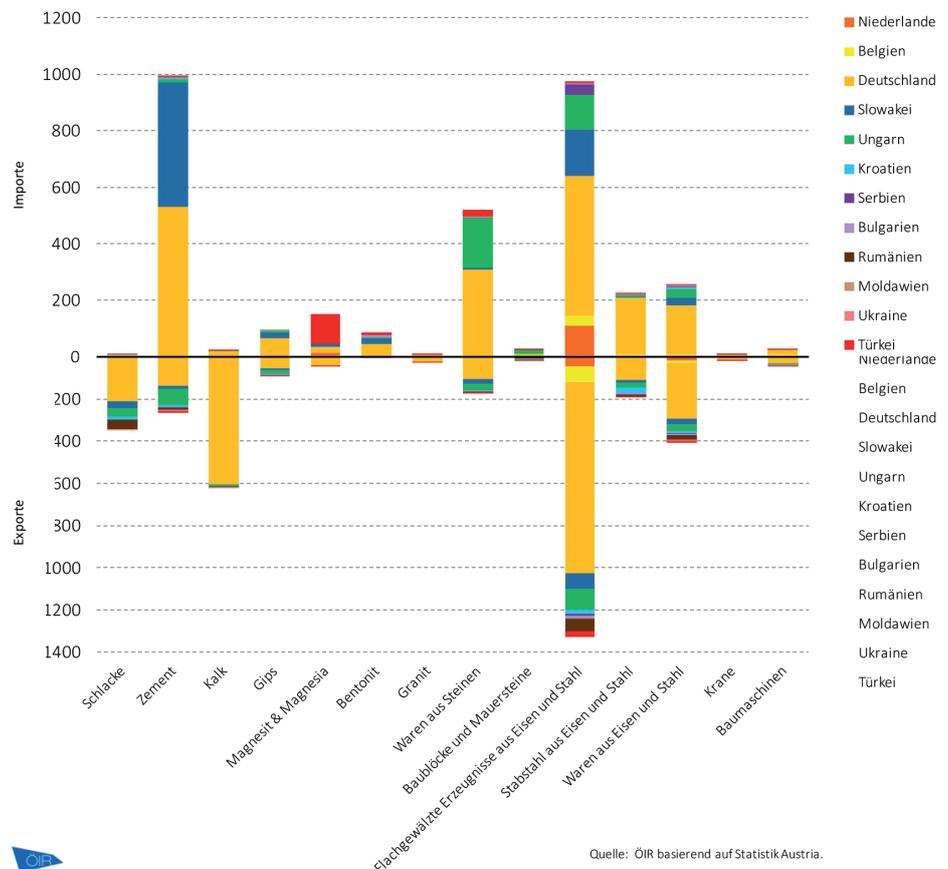
Die gesamte Studie kann auf der Unterseite „Baustoffe“ abgerufen werden.

www.viadonau.org/baustoffe

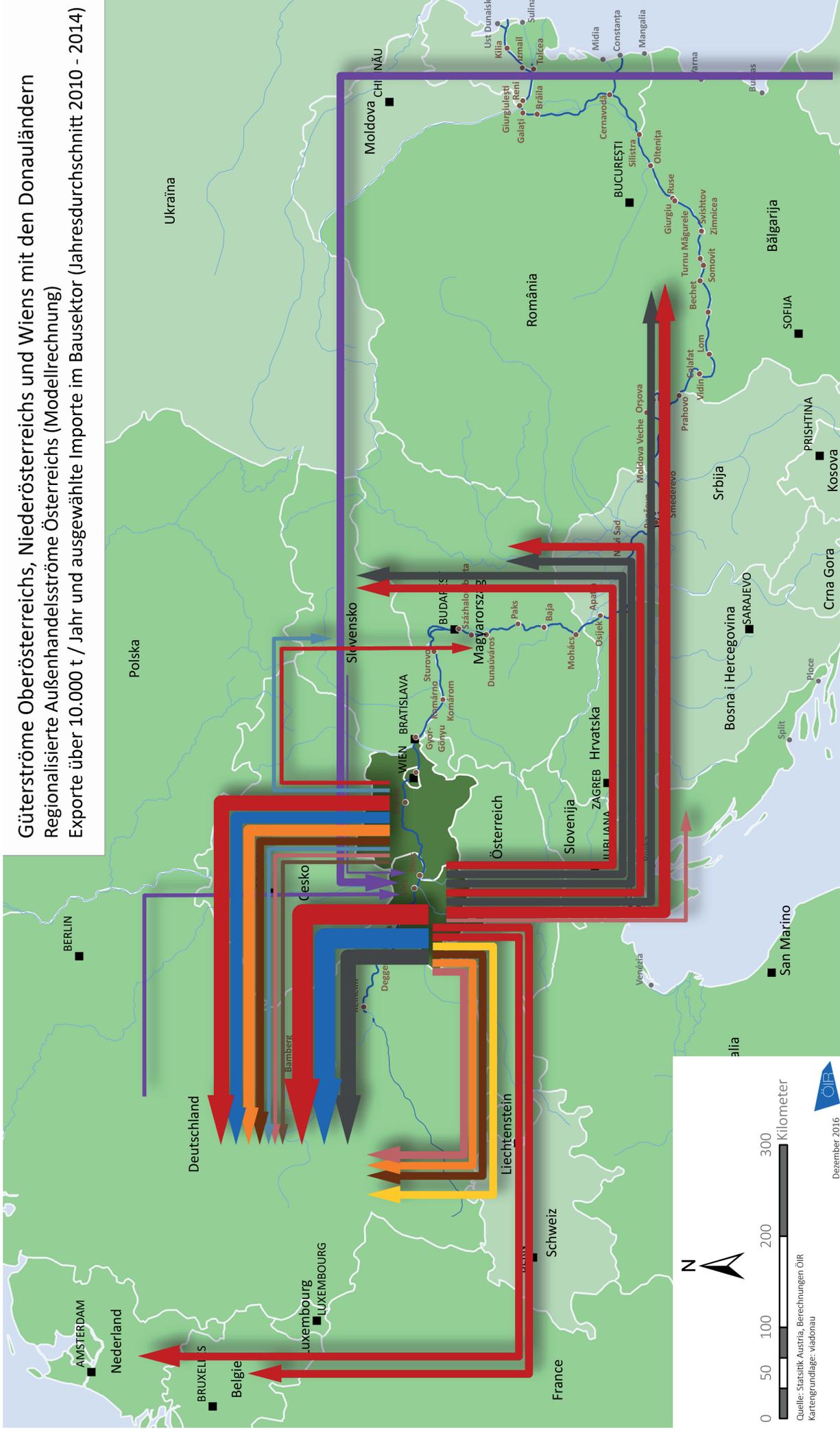
Die „Marktstudie Donauraum: Bauindustrie“ wurde von viadonau beim Österreichischen Institut für Raumplanung in Auftrag gegeben. Sie erfasste alle für die Donau relevanten Güterströme. Dadurch wurde das Potenzial für die Donauschifffahrt aufgezeigt und mit Zahlen hinterlegt. (siehe Grafik) Die betrachteten Produkte sind vielfältig und wurden in Abstimmung mit dem Donau-logistiksektor auf der Grundlage des gesammelten Vorwissens und vorangegangener Untersuchungen ausgesucht.

Die Entfernung von Quelle und Ziel der Ware zur Wasserstraße beziehungsweise zum nächstgelegenen Donauhafen spielt auch für den Transport von Baustoffen eine wichtige Rolle. Aus diesem Grund wurden Handelsströme der donanahen Bundesländer Oberösterreich, Niederösterreich und Wien untersucht und grafisch aufbereitet.

Ergänzend wurden Fallbeispiele von Unternehmen aus dem Donauraum näher beleuchtet und alle geplanten Infrastrukturprojekte im Donauraum aufgelistet.



Güterströme Oberösterreichs, Niederösterreichs und Wiens mit den Donauländern Regionalisierte Außenhandelsströme Österreichs (Modellrechnung) Exporte über 10.000 t / Jahr und ausgewählte Importe im Bausektor (Jahresdurchschnitt 2010 - 2014)



Grundkarte

- Donau
- andere Binnengewässer
- Orte
- Binnenhafen
- Seehafen
- Hauptstadt

Produktgruppen - Bausektor

- Flachgewalzte Erzeugnisse aus Eisen und Stahl
- Stabstahl aus Eisen und Stahl
- Waren aus Eisen und Stahl
- Schlacke
- Magnesium & Magnesia

Importe / Exporte in Tonnen

- 7.000 - 10.000 Tonnen
- 11.000 - 20.000 Tonnen
- 21.000 - 50.000 Tonnen
- 51.000 - 100.000 Tonnen
- 101.000 - 150.000 Tonnen
- über 150.000 Tonnen

Erläuterungstext zur Karte

Die Regionalisierung der Nationalen Außenhandelsströme für ausgewählte Gütergruppen (Statistik Austria, KN-4-Steller) erfolgte auf Basis der regionalen Güterströme für KN-2-Steller (Regionale Außenhandelsstatistik der Bundesländer, Statistik Austria), der Beschäftigtenzahlen in Schlüsselbranchen laut Arbeitsstättenzählung (Beschäftigte an der Arbeitsstätte nach Bundesländern und ÖNACE 2008) sowie der Bevölkerungsstatistik (Statistik Austria).

Quelle: Statistik Austria, Berechnungen ÖIR
Kartengrundlage: viadonau

Dezember 2016



Rückblick auf die nationalen Veranstaltungen

Im Rahmen der Initiative wurden insgesamt vier Workshops organisiert, die einen neutralen Rahmen für die Diskussion einer Verlagerung verschiedener Baustoffe auf das Binnenschiff boten. Ähnlich wie bei der vorhergehenden Initiative wurden auch diesmal die donanahen Veranstaltungsorte variiert und einige Workshops um begleitende Besichtigungen von Unternehmen aus dem Baustoff- oder Donaulogistiksektor erweitert.

1. Workshop am 25. April 2017: Auftaktworkshop mit Fokus auf trockene Schüttgüter

Am **25. April 2017** fand in der viadonau-Zentrale in Wien die **Auftaktveranstaltung** „Baustoffe mit dem Binnenschiff“ statt. **Knapp 30 Vertreterinnen** und Vertreter der verladenden Wirtschaft, Donauhäfen und Umschlagsbetriebe sowie Schifffahrts- und Befrachtungsunternehmen diskutierten gemeinsam über die Potenziale eines Transports mit dem Binnenschiff.



So konnten aus spannenden **Vorträgen von Expertinnen und Experten aus Wirtschaft, Interessensvertretung und Marktforschung** neue Aspekte und Erkenntnisse zur Baustoffbranche in Österreich und dem gesamten Donaauraum gewonnen werden: Zu Beginn des Workshops präsentierten DIin Stephanie Kirchmayr-Novak und Florian Keringer vom Österreichischen Institut für Raumplanung die **Ergebnisse der „Marktstudie Donaauraum: Bauindustrie“**. DI Dr. Andreas Pfeiler, Geschäftsführer des Fachverbandes der Stein- und keramischen Industrie – Wirtschaftskammer Österreich, stellte **Struktur und Aufgaben des Fachverbandes** vor. Als Wirtschaftsvertreter der Baustoffbranche stand er der Initiative wohlwollend gegenüber und sah den Auftaktworkshop als **guten Beginn einer intensiveren Auseinandersetzung mit dem Transportweg Donau**.

LafargeHolcim, ein großer Verloader der Baustoffindustrie, war durch Mag. Haimo Primas vertreten. Er erzählte von **bereits erfolgten Transporten von Schlacke, Zement und Klinker** mit dem Binnenschiff und suchte für zukünftige Transporte das konstruktive Gespräch mit Dienstleistern aus dem Bereich Donaulogistik. Der Hafen Wien wurde von der Leiterin des Verkaufs, Andrea Buchecker, vorgestellt. Sie präsentierte das **breite Dienstleistungsangebot des Hafens**, das sowohl trockene Schüttgüter als auch Stückgüter und RoRo umfasst.



Abschließend diskutierten alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Workshops, besonders die Vertreterinnen und Vertreter der Industrie, über die **aktuellen Möglichkeiten eines Transportes von Baustoffen** mit dem Binnenschiff und **zukünftige Entwicklungen** in diesem Verkehrsbereich.

2. Workshop am 30. November 2017: Fokus auf Stückgüter

Der Stückgutworkshop fand im **Logistikzentrum Ennshafen**, in Sichtweite des Donauhafens, statt. Wieder bot viadonau rund **30 Vertreterinnen und Vertretern der Baustoffindustrie und des Donalogistiksektors** eine neutrale Plattform für den Informationsaustausch, die den Teilnehmerinnen und Teilnehmern Business-to-Business-Kontakte ermöglichte, um letztlich neue Transporte auf der Wasserstraße umzusetzen.



Im **Mittelpunkt** standen die Expertinnen und Experten aus der Wirtschaft, die **aktuelle Logistikanforderungen in der Baustoffbranche** diskutierten, um davon ausgehend Möglichkeiten für Transporte auf der Donau zu benennen. DI Dr. Werner Auer, Geschäftsführer der EHG Ennshafen, beleuchtete die Angebote im Hafen ansässiger Logistikdienstleister für den Umschlag von Baustoffen. DI Georg Ockermüller von GeroCret machte deutlich, dass die von seinem Unternehmen produzierten **Betonfertigteile** – darunter auch Schwer- und Übermaßgüter – **optimal geeignet** sind, um mit dem **Binnenschiff transportiert** zu werden. GeroCret besitzt am Standort Langenlebarner direkten Zugang zur Donau und überlegt, langfristig die eigene Umschlagstelle auszubauen.



Mag. Florian Reithofer gab einen **strategischen Ausblick auf mögliche Baurohstofftransporte** der Firma Bernegger mit dem Binnenschiff. Abschließend boten Mag. Walter Holzhammer und Dipl.-Vw. Elmar Ockenfels noch einen Überblick über **die Umschlagsmöglichkeiten im Hafen Antwerpen** für Güter der Baustoffindustrie und die internationalen Anschlussmöglichkeiten.

Das **gemeinsame Fazit** der Veranstaltung: Vor allem in Zeiten steigenden Kostendrucks und strenger werdender Umweltvorschriften haben **Stückgüter großes Potenzial für eine Verlagerung auf die Binnenschifffahrt**.

Im Rahmen eines kleinen Rückblicks auf die vorhergehende Initiative zu Recyclingprodukten fand begleitend zum Workshop eine Betriebsbesichtigung der TBS GmbH, eines Tochterunternehmens der Firma Bernegger, statt. Sie unterhält am Standort Enns ein Lager für Bernegger und betreibt eine Aufbereitungsanlage für Schredderabfälle.





3. Workshop am 4. Juni 2018: Fokus auf rollende Güter

Neben Schütt- und Stückgütern kann man auch **rollende Güter** aus dem Bausektor, zum Beispiel Kräne (selbstrollend oder auf Trailern), **vorteilhaft auf ein Donauschiff verladen**. Das sollte der letzte themenspezifische Workshop aus der Arbeitsinitiative „Baustoffe mit dem Binnenschiff“ verdeutlichen. **Rund 40 Teilnehmerinnen und Teilnehmer** nutzten die Veranstaltung und knüpften neue Kontakte.

Es wurden **viele Facetten des Transportes rollender Güter** mit dem Binnenschiff behandelt. Eine Führung durch den **Schwerlasthafen der Firma Felbermayr** bot Einblick in den Umschlag von rollenden und nicht rollenden Gütern aus dem Bau- und Energiesektor. Die Besichtigung des Betriebsgeländes mit mietbaren Hallen verdeutlichte die Vorteile einer Endmontage direkt an der Wasserstraße. Zahlreiche Unternehmen nutzen diese Möglichkeit bereits und profitieren vom Wegfall des Vorlaufs bei einem Transport mit dem Binnenschiff.



Im anschließenden Workshop **kamen alle Beteiligten eines Krantransportes zu Wort**: Mag. Peter Stöttinger (Felbermayr) und Gerhard Wagner (Bolk) erläuterten die Sichtweise eines **Spediteurs** aus dem Schwer- und Schwerstgutbereich, während Dietmar Kohlhuber (Kalmar Austria) und Jörg Kopeinig (Künz AG) als **Verlader** ihre Produkte und ihre logistischen Ansprüche und Herausforderungen skizzierten. Alexander Rubchev (Rubi Trans) komplettierte das Bild aus der Sicht eines **Schiffahrtsunternehmens** und stellte den regelmäßigen Dienst der Firma Donau Star für rollende Ladung zwischen Passau (DE) und Vidin (BG) vor.

Generell **begrüßten die Vertreter der beiden Kranhersteller die Transportmöglichkeit mit dem Binnenschiff als Ergänzung zum Straßentransport**. Leider fehlt es oftmals an Informationen zu Umschlagsmöglichkeiten und Kontakten zu geeigneten Dienstleistern in diesem Bereich. Mit dem passenden Angebot können diese Produkte ihren Weg über die Donau finden. **viadonau** hat diese Forderung aufgegriffen und **eine aktuelle Liste erstellt**, die auf der Website der High-&-Heavy-Initiative gratis abrufbar ist.



4. Workshop am 21. November 2018: Abschlussworkshop in Krems an der Donau

Zum letzten Workshop fanden sich **rund 30 Expertinnen und Experten** aus dem Bau- und Donau Logistiksektor ein. Dabei stand nicht nur das **Resümee** der bisherigen Schwerpunkte im Vordergrund. Mit dem Thema Brückenbau kam auch eine **neue Facette** hinzu. Zum Abschluss wurde eine **Diskussion** mit allen Sprecherinnen und Sprechern organisiert, in der offen **Chancen und Grenzen des Binnenschiffs** beim Transport von Baustoffen erörtert wurden.



Begleitet wurde der Workshop von einem **Technical Visit im Rhenus Donauhafen Krems**, der heute schon zahlreiche Beispiele für Umschlag und Lagerung verschiedenster Baustoffe bietet. Neben Schüttgütern in Big Bags wurden in der Vergangenheit auch Holzprodukte für den Hochbau und Teile von Windkraftanlagen umgeschlagen.

So bezog Gerhard Fraundorfer, Geschäftsführer von Lithos Industrial Minerals und Ansiedler im Ennschafener Hafen, bereits einige Ladungen Talkgestein per Schiff aus Pakistan. Auch Jochen Schmidt von Prangl hat zahlreiche Projekte aus dem Anlagen- und Energiebau mit dem Binnenschiff abgewickelt. **Die Vorteile der Schifffahrt kommen für ihn vor allem bei einer größeren Zahl von Gütern und bei besonders großen und schweren Kolli zum Tragen.** Im Bereich Brückenbau zeigte DI Günther Dorrer von der MCE auf, dass vor allem **Quelle und Ziel der Segmente als ausschlaggebendes Kriterium** bei der Entscheidung für oder gegen die Binnenschifffahrt entscheidend sind. Da die Fertigungsstätte nicht immer donau nah liegt, ist ein Transport in manchen Fällen nicht praktikabel. Dennoch sieht er ein großes Potenzial, auch beim Transport der Vormaterialien.



Fazit nach zwei Jahren „Baustoffe mit dem Binnenschiff“

Das Potenzial für die Binnenschifffahrt ist heute und auch in Zukunft in allen Produktgruppen vorhanden. Die **Donau** sollte beim Transport von Baustoffen stets **als lohnender und umweltfreundlicher Transportmodus einbezogen werden und kann effizient genutzt ein entscheidender Wettbewerbsvorteil sein.**

Zu guter Letzt wurde auch ein Ausblick auf die kommende Initiative (ab 2019) gegeben. Im Mittelpunkt werden **chemische und petrochemische Erzeugnisse und ihr Potenzial für die Binnenschifffahrt** stehen. Die regelmäßigen Workshops für Expertinnen und Experten sollen als neutrale Plattform auch diesmal wieder das Herzstück des Wissens- und Informationsaustausches bilden.





Internationale Veranstaltungen im Zuge der Baustoffinitiative

„Danube Business Talks“, 27. und 28. Juni 2016

Am 27. und 28. Juni 2016 fand in Linz die zweite Auflage der „Danube Business Talks“ statt. Insgesamt 150 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus zwölf Ländern beleuchteten die Marktchancen der Binnenschifffahrt im Bau- und Recyclingsektor im Donauraum. Führende Fachleute aus Industrie und Logistik sowie politische Entscheidungsträgerinnen und -träger kamen nach Linz, um über innovative Logistiklösungen und aussichtsreiche Märkte entlang des Donaukorridors zu diskutieren.

Während der erste Tag der Konferenz sich insbesondere dem Thema „Effizientes und innovatives Wasserstraßenmanagement“ widmete, standen am zweiten Tag vielversprechende Märkte für die Binnenschifffahrt im Fokus.

Schon damals wurde als Auftakt der Initiative das Potenzial der Bauindustrie in einem internationalen Rahmen diskutiert. 85 führende Expertinnen und Experten sprachen über innovative Logistiklösungen für Baustoffe und neue aussichtsreiche Märkte entlang des Donaukorridors.

„transport logistic“-Messe 2017: Podiumsdiskussion „Young professionals bauen auf die Donau – Baustoffe mit dem Binnenschiff“



Das Thema „Baustoffe mit dem Binnenschiff“ bildete am 11. Mai 2017 einen Schwerpunkt im Standprogramm von viadonau bei der „transport logistic“-Messe in München. Die Podiumsdiskussion mit dem Titel **„Young professionals bauen auf die Donau – Baustoffe mit dem Binnenschiff“** stieß beim Publikum auf großes Interesse. Dabei erörterten junge Praktikerinnen und Praktiker aus der Donaulogistik die Potenziale und Herausforderungen eines vermehrten Transports von Baustoffen mit dem Binnenschiff.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Diskussion waren Michel Souid (Hafen Wien), Ann-Kathrin Kaufmann (Donauhafen Straubing-Sand), Valdet Farizi (Multinaut Donaulogistik GmbH), Georg Dobesberger (danubia Speicherei Ges. m. b. H.), Andreas Plank (bayernhafen-Gruppe) und Milica Nikolić (viadonau).

Bereits positive Rückmeldungen aus dem Sektor

Pünktlich zur Halbzeit der Initiative „Baustoffe mit dem Binnenschiff“ konnte ein **besonderer Erfolg** vermeldet werden. Am **13. Dezember 2017** wurden **Betonblöcke** der GeroCret – Ockermüller Betonwaren GmbH am Standort Langenlebarbarn mit einem Mobilkran **auf ein Binnenschiff verladen** und so erfolgreich zum Kunden, der Schaufler GmbH, in Ybbs transportiert.

Initiiert durch einen Geschäftskontakt im zweiten Baustoffe-Workshop, sollte dieser Probetransport den **Auftakt für eine verstärkte Nutzung der Wasserstraße** durch das Unternehmen bilden. Die Firmen Prangl (Umschlag) und Pan Europe Line (Befrachtung) sorgten für die reibungslose Verladung und den Transport mit dem Binnenschiff.



Zusammenfassung und Erkenntnisse aus der Initiative

Die in der Branche Baustoffe betrachteten Produkte waren äußerst vielfältig und ihre Heterogenität hat sich in der Diskussion mit den Expertinnen und Experten nochmals bestätigt. Die Warenströme und die **logistischen Anforderungen**, aber auch die **Herkunft der Produkte und ihre durchschnittliche Transportweite** entscheiden darüber, ob ein Transport mit dem Binnenschiff Vorteile bietet.

Der Transport von **Baustoffen wie Steinen und Erden** stellte sich in der Diskussion als **regionales Geschäft** mit zu geringen Transportweiten heraus. Dagegen wurde **Zementtransporten** mit dem Binnenschiff, trotz einer mäßigen durchschnittlichen Transportweite, ein **mittleres Potenzial** zugesprochen. **Ein großes Potenzial** für Transporte auf der Wasserstraße wurde **Hochfensanden und Klinker** zugeschrieben.

Betonfertigteile werden bereits heute praktisch und umweltfreundlich mit dem Binnenschiff transportiert. Dies zeigten Beispiele aus der jüngeren Vergangenheit, wo die Binnenschiffahrt beim Antransport von **Teilen für Windkraftanlagen** erfolgreich zum Einsatz kam. Durch diese kostengünstige Transportmöglichkeit können darüber hinaus Marktpotenziale vor allem im Südosten Europas erschlossen werden.

In der Vergangenheit fanden bereits Transporte von **kontaminiertes Erde, Zementklinker und Phosphatsand** statt, die die Praktikabilität des Binnenschiffes erwiesen. Aufgrund strenger Auflagen bei **Bauprojekten im städtischen Bereich** entlang der Donau könnte langfristig ein erhöhter Bedarf an **Transporten von Aushub und Baustoffen** mit dem Binnenschiff entstehen.





**Kontakt Initiativen
Donalogistik**

Mag. ^aFH Bettina Matzner
+43 50 4321-1620
bettina.matzner@viadonau.org



**Teamleiter
Transportentwicklung**

DI Simon Hartl
+43 50 4321-1614
simon.hartl@viadonau.org

Eine **umweltfreundliche Alternative** kann das Binnenschiff auch für **rollende Güter** aus dem Bausektor bieten, jedoch entscheidet hier oftmals der Transportpreis, der auch die Umschlagskosten inkludiert. Darüber hinaus muss die Logistik mit dem Binnenschiff in diesen Fällen eine sehr **hohe Servicequalität** wie zum Beispiel Just-in-time-Lieferung **garantieren**. Bei Projektladung, egal ob es sich um Stückgut oder rollende Ladung handelt, werden für die Anlieferung großer Mengen oder ganzer Projekte mit dem Binnenschiff sehr oft auch geeignete Lager- oder Vormontageplätze notwendig. Sind solche vorhanden (das zeigte die Vergangenheit), ergibt sich ein Mehrwert aus dem Donautransport.

Voreinschätzungen, ob die **Nutzung der Binnenschifffahrt möglich und attraktiv** ist, können vor allem erfahrene Speditionen und Wirtschaftstreibende an der Donau geben. Oft muss man die einzelnen Transportparameter wie Vor- und Nachlauf oder Menge betrachten, eine generelle Aussage kann nur schwer getroffen werden.

Fakt ist, die Binnenschifffahrt kann eine sehr umweltfreundliche und günstige Transportalternative darstellen und ihre **effiziente Nutzung bietet einen entscheidenden Wettbewerbsvorteil**.

Wir bedanken uns bei den Vertreterinnen und Vertretern folgender Unternehmen, die an unserer Initiative „Baustoffe mit dem Binnenschiff“ teilnahmen

Unternehmen
Adony Logistics Hub Ltd. – Adony Logisztikai Központ Kft
AFDJ Galati
Agency for Inland Waterways
Antwerp Port Authority
Arcadis
ArcelorMittal
ARVD/WTDA – Waterborne Transport Development Agency
BAU BETON GMBH
bayernhafen-Gruppe/VRT
bayernhafen Regensburg
Bernegger GmbH
Bolk Transport GmbH
CERONAV
Compania Nationala
Danube Commission
Danube Shipping Management Service GmbH
danubia Speicherei Ges. m. b. H.
DDSG Mahart Kft.
EAEMDR
EHG Ennshafen GmbH
Elifmar Maritime Chartering
Ennshafen OÖ GmbH
Euro Bevrachting Germany AG
European Commission
Executive Agency „Exploration and Maintenance of the Danube River“
Felbermayr Holding GmbH
Felbermayr Transport- und Hebetchnik GmbH & Co KG
First-DDSG Logistics Holding GmbH
Fluvius Co. Ltd.
Geb Brüder Weiss Gesellschaft m. b. H.
GeroCret – Ockermüller Betonwaren GmbH
Hafen Straubing-Sand GmbH
Hafenverwaltung Krems/D.
Hartsteinwerk Loja Betriebs GmbH
Hellmann Worldwide Logistics
Horvath Verlag GmbH
Kalmar Austria GmbH
Kühne + Nagel Euroshipping GmbH
Künz GmbH
LafargeHolcim
Linz Service GmbH – Hafen Linz

Lithos Industrial Minerals GmbH
Logistikum
Luka-Vukovar d. o. o.
MCE GmbH
Mierka Donauhafen Krems
MSG eG
Multinaut Donaulogistik GmbH
National Company Administration of the Navigable Canals SH
Österreichisches Institut für Raumplanung
Panta Rhei Befrachtungs- und Speditions GmbH
Plimsoll Kft.
Port Authority Vukovar
Port Complex Ruse JSCo
Port Governance Agency
Port of Antwerp
Port of Rotterdam Authority N.V. – Austria/CEE Desk
Poschacher Natursteinwerke GmbH
Prangl Gesellschaft m. b. H.
Pro Danube International
Pro Danube Management GmbH
Quehenberger Logistics GmbH
Rhenus Danube Shipping GmbH
Rhenus Donauhafen Krems
Rhenus Logistics Austria
RSOE
Rubi Trans GmbH
Schachinger agrarlogistik GmbH
Schachinger Logistik
Schaufler GmbH
Schenker & Co AG
Sennebogen Maschinenfabrik GmbH
Siemens AG Österreich
Slovak Shipping and Ports JSC
Slovak Water Management Enterprise, s. e., Branch Office Bratislava
Spedition Kübler GmbH
STRABAG AG
Touax River Barges
Traba Logistics
Traba Logistics Romania
TTS (Transport Trade Services) GmbH
VADECO SRL
Verejné prístavy, a.s.
verkehr (Presse)
Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & CO KG
WKÖ-Fachverband Spedition und Logistik
WKÖ-Fachverband der Stein- und keramischen Industrie
Ziv.-Ing. Dr. Hanser
Zweckverband Hafen Straubing-Sand

Teilnehmerkategorien

Im Folgenden wurden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer verschiedenen Kategorien zugeordnet. Die Verteilung zeigt die Ausgeglichenheit der Kategorien in den Workshops und der Baustoffe-Session bei den „Danube Business Talks“ 2016.

Das Thema „Baustoffe mit dem Binnenschiff“ ist also sowohl für Servicedienstleister (Häfen, Schifffahrtsunternehmen, Speditionen) als auch für Verlader interessant.





viadonau