

„Das Interesse der Wirtschaft an der Donau ist vorhanden!“

Für den als Präsident des Vereins Pro Danube Austria wiedergewählten Mag. Fritz Lehr bleibt die Lobbyarbeit zugunsten der Binnenschifffahrt ein zentrales Thema. Dabei denkt und agiert er in europäischen Kategorien, was im Einklang mit den Konzepten der Wirtschaftskammer Österreich steht.



Foto: David Bohmann

Mag. Fritz Lehr wurde in der Funktion als PDA-Präsident für weitere vier Jahre bestätigt.

ENNS. Selten wurde auf einer Mitgliederversammlung des Vereins Pro Danube Austria (PDA) so intensiv über das Lobbying für die Binnenschifffahrt diskutiert wie auf der diesjährigen Veranstaltung am 1. Juni 2017. Auslöser des phasenweise sehr emotionalen Gedankenaustausches war die Wortmeldung eines Teilnehmers, dem die in der jüngeren Geschichte neu für Transporte auf dem Wasserweg gewonnenen Gütermengen zu gering sind. Sein Statement entbehrt nicht einer gewissen Grundlage. Es hatte aus der Sicht des unabhängigen Berichterstatters einen Schönheitsfehler, nämlich dass darin die gesamte Binnenschifffahrtsbranche über einen Kamm geschert wird.

Es lag außer an dem neu gewählten PDA-Vorstand mit Präsident Mag. Fritz Lehr und Vizepräsident Mag. Otto Schwetz an der Spitze an einem prominenten Gast aus Wien, diese verzerrte Sicht der Dinge ins richtige Licht zu rücken. Mag. Alexander Klacska, Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Österreich, erörterte in einem Vortrag die Chancen der Binnenschifffahrt auf der Donau. Er tat dies in einer erfrischend neutralen Art und Weise. Weder kehrte er wichtige oder teilweise auch unangenehme Details unter den Teppich, noch negierte er die in den letzten Jahren erzielten Fortschritte.

Sowohl die Betreiber der Lager- und Umschlagbetriebe in den österreichischen Binnenhäfen als auch die Schifffahrtsunternehmen haben alle Chancen und Möglichkeiten zur stärkeren

Einbindung des Wasserweges in die Logistikketten der großen Industriebetriebe und Handlungshäuser im In- und Ausland genutzt. Ihnen bescheinigte Alexander Klacska in seinem Vortrag eine tolle Arbeit. Auch bei der Begleitung der Lieferketten durch umfassende Informationen in Echtzeit seien große Fortschritte erzielt worden, räumte der Spartenobmann ein. Trotzdem

gibt es auf der Donau unverändert 85 Prozent Kapazitätsreserven, deren Hebung sich mit verhältnismäßig geringen Finanzmitteln durch die öffentliche Hand bewerkstelligen ließe. Jedoch passiert in dieser Hinsicht - speziell in Südosteuropa aber auch in Deutschland - viel zu wenig. Österreich kann die bestehenden Probleme unmöglich alleine aus der Welt schaffen, weil die Donau nun einmal ein europäisches Thema ist.

Umso eindringlicher wies Fritz Lehr in seinen Erläuterungen im Vorfeld des Vortrages von Alexander Klacska darauf hin, dass die Beschaffungsvorgänge zur Anschaffung von Spezialausrüstung für Ausbaggerungen auf dem bulgarischen Abschnitt der Donau gerade dank Fördermitteln der Europäischen Union verbessert wurden und die Beseitigung der „potenziellen Engstelle in Gabicokovo in der Slowakei“ in der Umsetzung steht. Freilich harren noch viele andere Nadelöhre auf der Donau - insbesondere der Streckenabschnitt zwischen Straubing und Vilshofen - einer Beseitigung und lässt die ganzjährige Schifffahrbarkeit der mehr als 2.000 Kilometer langen Wasserstraße mit 2,5 Meter Abladetiefe auf sich warten.

Zwischen dem PDA-Präsidenten und Alexander Klacska herrscht Übereinstimmung in der Forderung nach dem Ausbau der Donau zur Hochleistungswasserstraße nach Südosteuropa bis zum Schwarzen Meer. Wenn man hier die Fahrwasserhältnisse in den Griff bekomme und gleichzeitig die Modernisierung des Schiffsflotten voranschreite, dann komme über kurz oder lang auch Deutschland unter Druck, lau-



Foto: Ennshafen

In den Binnenhäfen ist in den letzten Jahren viel weitergegangen.

tet ihr Standpunkt. Solange das nicht der Fall sei, blieben die Zweifel der Industrie an der Verlässlichkeit der Binnenschifffahrt bestehen. Das deckt sich mit den Aussagen der von Pro Danube Austria aktuell befragten Logistikverantwortlichen von mehreren Großverladern mit mittlerer bis großer Affinität zur Wasserstraße Donau. Für sie sind die Faktoren Planbarkeit, Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Multimodalität Kriterien von besonderer Relevanz bei der Gestaltung von Supply Chains.

Diesbezüglich brach Alexander Klacska in seinem Vortrag eine Lanze für die Integration der Binnenschifffahrt in moderne Logistikketten, begleitet von präventiven Wasserstraßenerhaltungsmaßnahmen zur Freihaltung der Donau-Schifffahrtsrinne. Er verwies in diesem Zusammenhang auf das Vorbild der „Schneeräumung“ im Straßenverkehr. Auch die Förderung von Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen sowie von Investitionen in die Modernisierung der Schiffsflotten können der Weiterentwicklung des umweltfreundlichen Verkehrsträgers nur förderlich sein.

Außerdem plädierte er für gezielte Betriebsansiedlungen an der Donau. Dabei schwebt ihm ein Bild vor Augen, bei dem Binnenschiffe aller Art anstatt ausländische Lkw-Züge die dafür geeigneten Güterströme (z.B.: Erze, Metallabfälle, Erdölzeugnisse, nachwachsende Rohstoffe, Baustoffe, Rundholz, Sojabohnen etc.) mit Liniendiensten auf dem Wasserweg nach Österreich bringen, wo die ansässigen Betriebe dann den Part der Umschlagdienste und Weiterleitungen mit ergänzenden Serviceleistungen erbringen könnten, wobei das alles auch in der umgekehrten Richtung möglich ist. Er bezeichnete das wörtlich als ein Programm zur Sicherung der Wertschöpfung und von Arbeitsplätzen im Land.

Alexander Klacska erinnert sich noch vage an das von den früheren Verkehrspolitikern im Land formulierte Ziel, ungefähr 25 Mio. Tonnen Güter im Jahr auf der Donau abzufahren. Dem gegenüber stand in 2016 ein Aufkommen von 9,1 Mio. Tonnen. Mit ein Grund dafür sind die teilweise nach wie vor untragbaren Zustände auf der Wasserstraße. Insofern kann das von Pro Danube Austria und diversen anderen Vereinen oder Institutionen betriebene Lobbying zum Wohl der Binnenschifffahrt nicht hoch genug eingeschätzt werden.

JOACHIM HORVATH



Foto: Klacska Gruppe

Mag. Alexander Klacska sprach der Binnenschifffahrt Mut zu.

WIR HEBEN JEDES GEWICHT

*mehr wien zum leben. **zweiwien***

Umschlag ist der Fachterminus für das Verladen von Waren von einem Transportmittel ins andere: Vom Schiff in die Bahn, von der Bahn in den Lkw aber auch vom Lkw ins Schiff, oder ... Den Kranführern der Logistik-Dreh-scheibe Hafent Wien ist keine Ladung zu groß und kein Gut zu schwach

LOGISTIK IM FLUSS www.hafentwien.com

HAFENT WIEN
ein Unternehmen der **zweiwien**