

## Statements aus der Wirtschaft - HBM Peter Hanke

### DI Harald Gutenthaler, voestalpine Stahl GmbH:

Mit einem jährlichen Umschlag von rund 2,5 Millionen Tonnen zählt die voestalpine am Standort Linz zu den bedeutendsten Nutzern der Donau. Als logistische Lebensader ist sie das Rückgrat unserer internationalen Wettbewerbsfähigkeit - für die nachhaltige Versorgung unserer Standorte mit Rohstoffen sowie wie für die effiziente Belieferung unserer Kunden mit hochwertigen Stahlprodukten. Dafür braucht es eine dauerhaft zuverlässige, leistungsfähige und ökologisch tragfähige Binnenwasserstraße.

### DI Horst Felbermayr, FELBERMAYR Holding GmbH:

Für Felbermayr ist die Donau als Wasserstraße eine unverzichtbare Grundlage für nachhaltige und effiziente Sondertransporte. Die Arbeit von viadonau, insbesondere beim Ausbau und der Instandhaltung der Infrastruktur in Österreich, schätzen wir sehr.

Gleichzeitig ist es wichtig, dass auch speziell in Deutschland die Donau als internationale Verkehrsader weiter gestärkt wird. Investitionen in den Ausbau, die Digitalisierung und ökologische Nachhaltigkeit der gesamten Donau sind entscheidend. Felbermayr setzt auf eine starke Donau - als Rückgrat klimafreundlicher Logistik und regionaler Wertschöpfung - und braucht dafür klare politische Unterstützung in allen Donauanrainerstaaten. Nur dann können wir unsere Transportketten umweltfreundlich und wirtschaftlich gestalten.

### DI Dr. Gerald Riha, Industrie-Logistik-Linz GmbH:

Die Wasserstraße entlang der Donau ist für unsere Industriepartner von essentieller wirtschaftlicher Bedeutung. Das Binnenschiff ist für die Produkte unserer Kunden oft die einzige Lebensader, daher ist die Investition in die Wasserstraße ein wesentlicher Beitrag für die Wirtschaft, um eine nachhaltige Transportlogistik im österreichischen wie auch im europäischen Raum zu gewährleisten. Gerade für unsere Versandhafenanlagen in Linz - im Umfeld der voestalpine - und in Rumänien ist die 100%ige Verfügbarkeit dieser Binnenwasserstraße unverzichtbar damit die Industrie diese umweltfreundliche, nachhaltige Logistikkette zu wettbewerbsfähigen Bedingungen nutzt. Jede Störung - sei es durch Hoch- oder Niedrigwasser, Schleusensperren oder administrative Hürden - wirkt sich unmittelbar auf die Stabilität und Verlässlichkeit der Logistikkette aus. Die Binnenschifffahrt ist neben Bahn und LKW ein essenzieller Bestandteil der Versorgungssicherheit unserer Industriepartner. Um dieses Rückgrat zu stärken und zukunftsfähig zu gestalten, braucht es gezielte politische und wirtschaftliche Maßnahmen sowie langfristige Investitionen in Infrastruktur und Management der Wasserstraße.

### Mag. Michaela Pichler, RWA Raiffeisen Ware Austria AG:

Von Seiten RWA ist bei Schiffstransporten besonders wichtig, dass es eine durchgängige Abladetiefe von 2,5 m für die optimale Auslastung der Schiffe gibt und die Erhöhung der Zuverlässigkeit durch Niedrigwasser-Infrastrukturelemente gewährleistet wird. Nur so können wir als Wirtschaftspartner weiterhin auf die Wasserstraße setzen und dabei ein zuverlässiger Versorgungspartner für die heimische Industrie (mühlen- und Mischfutter) bleiben.

### Herfried Leitner, MSc., TTS (Transport Trade Services) GmbH:

Die länderübergreifende Koordination zwischen den Wasserstraßenverwaltungen war in den vergangenen Jahren außerordentlich erfolgreich und hat in vielen Bereichen zu einer nachhaltigen Verbesserung der Zusammenarbeit geführt.

Einen maßgeblichen Beitrag dazu leistet die österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH. - viadonau, der wir diesen Fortschritt in hohem Maße verdanken.

Sowohl der Tourismussektor als auch die Industrie im Güterverkehrsbereich (z. B. Borealis, OMV, RWA, voestalpine u. a.) sind auch in Zukunft auf eine leistungsfähige und gut gemanagte Wasserstraße angewiesen.

Aktuelle Herausforderungen - etwa in den Bereichen Technik, Emissionsreduktion und integriertes Wasserstraßenmanagement - erfordern eine noch engere und effizientere Koordination zwischen den Anrainerstaaten.

Aus unserer Sicht nimmt die viadonau in diesem Kontext eine zentrale und unverzichtbare Rolle ein. Eine Stärkung und Ausweitung ihrer Aufgaben und Ressourcen wäre aus unserer Sicht ein wesentlicher und wichtiger Schritt, um den künftigen Anforderungen gerecht zu werden und die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie und Wasserstraße weiter zu erhalten.

## **Dr. Robert Lichtner, Danube Strategy Point:**

*Wohlstand durch Zusammenarbeit - eine europäische Zukunftsstrategie für 115 Millionen Menschen vom Schwarzwald bis zum Schwarzen Meer*

Die Donauraumstrategie (EUSDR), 2011 vom EU-Rat verabschiedet, stärkt die Zusammenarbeit in einer Region von rund 800.000 km<sup>2</sup>. 14 Staaten - darunter neun EU-Mitglieder und fünf EU-Beitrittskandidaten - arbeiten grenzüberschreitend an gemeinsamen Herausforderungen und Chancen. Österreich, gemeinsam mit Rumänien als Initiatoren der EUSDR, engagiert sich besonders für die Weiterentwicklung der Makroregion.

Die EUSDR ist in vier Themenfelder und zwölf Prioritätsbereiche (PA) gegliedert. Österreich koordiniert drei dieser Bereiche: PA 1a (mit RO), PA 9 (mit MD und UA) und PA 10 (mit SI). Das EUSDR-Sekretariat, der Danube Strategy Point (DSP), ist in Wien und Bukarest angesiedelt.

Einen zentralen Fokus bildet die *Vernetzung des Donauraums* - insbesondere durch die Verbesserung der Mobilität über Binnenwasserstraßen (PA 1a) sowie Straßen-, Schienen- und Luftverbindungen (PA 1b).

Die Koordination des Bereichs PA 1a obliegt dem BMIMI und viadonau. Die Donau als leistungsfähiger Verkehrskorridor birgt großes Potenzial für Wirtschaft, Logistik und Tourismus. Auch im Kontext der Solidarity Lanes zur Sicherung der europäischen Versorgungssicherheit ist sie von strategischer Bedeutung. Die regelmäßigen Minister\*innentreffen bieten zudem eine wichtige Plattform für politische Abstimmung und strategische Zielsetzung.

## **FH. Prof. Dr. Lisa-Maria Putz-Egger, BSc MA, FH OÖ Forschungs & Entwicklungs GmbH & Präsidentin von Pro Danube Austria:**

In meiner Funktion als Professorin an der FH OÖ und Präsidentin von Pro Danube Austria vereinen sich die Interessen aus angewandter Forschung, Bildung sowie der Wirtschaft und Politik. Gemeinsam mit der Wirtschaft entwickeln wir in Projekten Lösungen für die Weiterentwicklung der Binnenwasserstraße aus Logistiksicht.

Durch REWWay sind wir international anerkannt für unsere F&E Tätigkeiten und die Bewusstseinsbildung („Mental Shift“) rund um die Binnenschifffahrt. Die Forschungsk Kooperation REWWay (Research and Education in Inland Waterway Logistics), die seit 2012 mit viadonau besteht, ermöglicht uns die forschungsseitige Begleitung von Fragestellungen aus der Wirtschaft. Dies umfasst unter anderem die Betreuung von über 20 Masterarbeiten und 3 Dissertationen in der Binnenschifffahrt sowie über 20 Projekte.

An dieser Stelle möchte ich betonen, wie wertvoll die Zusammenarbeit mit viadonau sowohl für PDA als auch für die FH OÖ und generell für die relevanten Akteure ist. Eine Stärkung und Erweiterung der Ressourcen von viadonau ist bedeutend für die Binnenschifffahrt und die Wirtschaft zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Österreich.

## **Ing. Mag. Alexander Klacska, Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr, WKO:**

### **1. Technologieneutrale Förderung von CO<sub>2</sub>-armen Kraftstoffen und alternativen Antrieben, die Unternehmen Planungssicherheit bringt**

Es steht außer Streit, dass für die Schifffahrt derzeit keine Alternativen zu HVO vorhanden sind, um Emissionen zu senken. Die Schifffahrtsbranche (Güter- und Personenverkehr) benötigt Förderungen für die Anschaffung und Implementierung umweltfreundlicher Antriebe und dem Einsatz emissionsarmer oder emissionsfreier Treibstoffe

### **2. Landstrom an Schiffsanlagen:** Der freiwillige Ausbau in Zusammenarbeit mit den Energieerzeugern soll forciert werden. Bei der Neuerrichtung von Schiffsanlegestellen muss der individuelle Standort (z.B. Nähe zu Anrainern oder isolierte Lage) und die Liegezeiten der Schiffe berücksichtigt werden. Für die Tagesausflugsschifffahrt, die nur für einige Minuten anlegt bzw. für jenen Teil der Kabinenschifffahrt, die Anlagen nur zum Ein- und Aussteigen mit einer Liegezeit von max. 2 Stunden nutzen, ist auf die gesetzliche Vorschreibung von Landstromanlagen zu verzichten.

### **3. Arbeitskräftemangel bei nautischem Personal:** Auch die Schifffahrt ist vom Arbeitskräftemangel stark betroffen. Um in Zukunft wirtschaftlich erfolgreich zu sein, muss in die Ausbildung junger Menschen einschließlich einer attraktiveren Darstellung des Schifferberufes investiert sowie die Aufnahme nautischer Berufe in die Liste der Mangelberufe erreicht werden. Alle notwendigen Maßnahmen, um Quereinsteigern einen einfachen und raschen Berufszugang zu ermöglichen, müssen ergriffen werden.

### **4. Wasserstraße Donau modernisieren und instand halten:** Um die umweltfreundliche Binnenschifffahrt auf der Donau trotzdem attraktiv zu halten fordern wir Investitionen in die Modernisierung und Instandhaltung der Wasserstraße Donau, der Schleusen und Häfen sowie Anpassungen, um einen ganzjährigen Betrieb trotz Niedrigwasser- oder Hochwasserperioden sicherzustellen.