

10

Standortanwalt
Wien



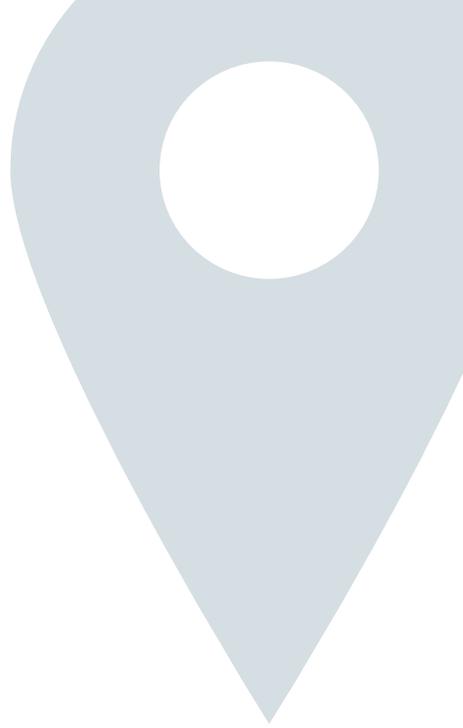
© LBS Redl

BERICHT des Standortanwalts

Hafen Wien

„Vom Schüttgut-Hafen zur
trimodalen Logistikdrehscheibe“

Medieninhaber und Verlagsort: Wirtschaftskammer Wien | Straße der Wiener Wirtschaft 1 | 1020 Wien
E standortanwalt@wkw.at | W www.standortanwalt.wien | Redaktion: Andrea Faast und Christian Wenzl
Hersteller: SPV-DRUCK GESELLSCHAFT M.B.H, 2214 Auersthal | Grafik: Marketing der WK Wien



INHALT

Bedeutung der Donau für die Binnenschifffahrt und die Rolle der EU	6
Wien, ein sicherer Hafen	10
Wirtschaftsfaktor Hafen	13
Investitionen im letzten Jahrzehnt	15
Blick in die Zukunft	19
Conclusio	25
Hintergrund zur volkswirtschaftlichen Berechnungsmethode des Standortanwaltes.....	26
Anhang	27



Dr. Alexander Biach
Wiener Standortanwalt

Die Versorgung mit Waren und Gütern ist ein zentrales Element einer funktionierenden Volkswirtschaft. Zwar ist Österreich ein Exportland, viele Waren und Rohstoffe müssen aber auch importiert werden. Dabei kommt den verschiedenen Verkehrsträgern eine entscheidende Bedeutung beim effizienten und klimafreundlichen Transport zu. Was es bedeutet, wenn der Verkehrsträger Wasser ausfällt, zeigte sich zuletzt durch den Schiffsfahrtsstau im Suezkanal. Nichts geht mehr, Lieferungen kommen wochenlang am Zielort nicht an, ein Verlust für die Wirtschaft. Und auch während der weltweiten pandemiebedingten Lockdowns brach der internationale Warenverkehr beinahe völlig zusammen. Flugzeuge blieben am Boden, Hochseeschiffe in ihren Häfen. Und dennoch, es wurden Waren weithin transportiert, um die Grundversorgung der Menschen sicherzustellen.

Der Erfolg eines Wirtschaftsstandortes hängt maßgeblich davon ab, wie der Verkehr fließen kann, wie schnell die Waren von A nach B transportiert werden. Die Metropolregion Wien als zusammenhängender Wirtschaftsstandort mitten im Herzen von Europa kann da auf ein funktionierendes, gesund gewachsenes Verkehrssystem bauen. Da sind einerseits die leistungsstarken nationalen und internationalen Schienenverkehrsverbindungen an den wichtigen TEN-Routen. Österreich verfügt zudem mit der Rail Cargo Austria über die zweitgrößte Güterverkehrsbahn Europas. Es birgt enorme Vorteile, wenn man diese Marktmacht auf die Schiene bringt.

Mit dem Flughafen Wien haben wir einen mittelgroßen Flughafen, der im Warentransport in naher Zukunft wieder zu alter Stärke finden wird. Das Straßennetz ist rund um die Bundeshauptstadt gut ausgebaut, wenn auch weitere Investitionen, wie zum Beispiel in den Lückenschluss des Autobahnnetzes mit der 6. Donauquerung, notwendig sind. Und mit dem Hafen Wien verfügen wir über einen trimodalen Binnenschiffahrts-Hub, der vor allem im Container- und Schüttgutgeschäft von Bedeutung ist. Wenn man so will, haben wir am Standort Wien alle Komponenten für den reibungslosen Warentransport und den Betrieb eines Logistik-Hubs von internationalem Format.

Als Standortanwaltschaft haben wir uns dem volkswirtschaftlichen Impact des Hafens Wien und den jüngst getätigten Investitionen – wie zum Beispiel in das Albern Hafentor – gewidmet. Auch wenn die ökonomische Bedeutung des Hafens und der Binnenschiffahrt nicht an jene der Verkehrsträger Schiene, Straße und Luft heranreichen mag, so nimmt der Hafen doch eine wichtige, strategische Relevanz ein. Und genau da gilt es anzusetzen: Denn über den klugen Ausbau der strategischen Bedeutung kann der Hafen als trimodaler Logistik-Hub künftig weiter an volkswirtschaftlicher Bedeutung gewinnen.

In einem weiteren Schritt gilt es, alle relevanten Player und Stakeholder – von den Logistikunternehmen und den Speditionen bis zu den Infrastrukturbetreibern wie von Schienenterminals – für ein konzertiertes Gesamtlogistikkonzept zu gewinnen. Wenn es gelingt das Dreieck Hafen Wien, Inzersdorf und Flughafen weiterzuentwickeln, die Standorte zu stärken, weitere moderne und leistungsfähige Flächen zu schaffen, die Verteilung und den Weitertransport zu optimieren und klimafreundlicher zu gestalten, dann wäre das ein enormer Fortschritt für den gesamten Wirtschaftsstandort Wien und den Wohlstand unserer Bevölkerung.

Ich werde mich gemeinsam mit meinem Standortanwalt-Team im Rahmen meiner Möglichkeiten dafür einsetzen. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen viel Vergnügen beim Durchblättern unseres Berichts und interessante neue Einblicke in die Binnenschiffahrt an der Donau in Wien.

Ihr
Alexander Biach



KommR Peter Hanke
Stadtrat für Finanzen, Wirtschaft, Arbeit,
Internationales und Wiener Stadtwerke

Der Hafen Wien ist ein wichtiger Wirtschaftsmotor im Herzen der Stadt. Dank seiner Lage im Zentrum Europas ist er eine wichtige Schnittstelle internationaler Handels- und Transportwege und punktet darüber hinaus mit seiner optimalen direkten Anbindung an die drei Verkehrsträger Schiff, Eisenbahn und LKW sowie mit der Nähe zum Flughafen Wien-Schwechat. Mit seinen drei Frachthäfen – dem Hafen Freudenau, dem Hafen Albern und dem Ölhafen Lobau – spielt er als Drehscheibe für Waren und Güter aller Art eine entscheidende Rolle und ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für die Stadt.

Mit einer Fläche von drei Millionen Quadratmetern ist er eines der größten Güterverkehrszentren in Österreich. Mehr als 100 Unternehmen der Speditions- und Transportbranche sowie anderer Wirtschaftszweige haben hier ihren Firmensitz. Insgesamt bietet das Logistikzentrum Hafen Wien rund 5.000 Beschäftigten einen Arbeitsplatz.

Um den Hafen Wien nachhaltig für die Zukunft zu rüsten, wird kontinuierliche in seine Infrastruktur investiert. Seit dem Jahr 2006 wird der Hafen Wien konsequent zu einer modernen und leistungsstarken Logistikhubscheibe ausgebaut. Allein in den letzten zehn Jahren wurden vom Hafen Wien gemeinsam mit der Wien Holding, der Stadt Wien und externen Partner*innen über 200 Millionen Euro investiert, unter anderem in neue Umschlagseinrichtungen, eine neue Straßen- und Schieneninfrastruktur, den Containerterminal, die Landgewinnung, den Hochwasserschutz und neue Immobilienprojekte auf dem Areal wie zum Beispiel das HQ7. Aktuell laufen die Arbeiten am Hochwasserschutztor im Hafen Albern. Aber auch die Abläufe im operativen Geschäft werden konsequent optimiert, mit digitalen Systemen und durch Automatisierung.

Darüber hinaus werden neue Akzente im Umwelt- und Klimaschutz gesetzt. Seit August 2018 wird das Containerterminal der Hafen Wien-Tochter WienCont mit 100 Prozent grüner Energie aus Wasserkraft versorgt. Rund 160 Tonnen CO₂ pro Jahr können dadurch eingespart werden. Auch zwei Photovoltaikanlagen wurden am Hafenaerial errichtet, die gemeinsam rund 25 Prozent des gesamten Strombedarfs aus Sonnenenergie vor Ort decken.

Überdies ist der Hafen Wien auch Innovationsplattform: Mit der Denk- und Innovationswerkstatt „thinkport VIENNA“ des Hafen Wien in Kooperation mit der BOKU wurde 2017 ein offenes Mobilitätslabor geschaffen, das sich mit den Herausforderungen der Logistik in urbanen Ballungsräumen umfassend und langfristig auseinandersetzt. Denn die Logistik in der Stadt spielt für Wien als Smart City eine entscheidende Rolle.

Der Hafen Wien leistet damit nicht nur für einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung, sondern sichert als wichtiges Infrastruktur- und Versorgungsunternehmen auch langfristig die Lebensqualität für alle Wienerinnen und Wiener.

Ihr
Peter Hanke

1

Bedeutung der Donau für die Binnenschifffahrt und die Rolle der EU

Die Donau ist mit einer Gesamtlänge von 2.857 km nach der Wolga der zweitlängste Fluss Europas. In einzigartiger Weise verbindet die Donau zehn Anrainerstaaten (Deutschland, Österreich, Slowakei, Ungarn, Kroatien, Serbien, Bulgarien, Rumänien, Moldawien und die Ukraine). Jahrhunderte war die Donau einer der bedeutendsten Verkehrswege Europas, der durch die politische Teilung Europas nach dem 2. Weltkrieg lange Zeit unterbrochen war. Seither besteht viel Bemühen, die Donau wieder zu einem bedeutenden Verkehrsweg zu entwickeln. Aber die Organisation einer effizienten und reibungslosen Logistikkette durch zehn Länder ist kein leichtes Unterfangen.

Schöne blaue Donau

Die Donau als „Strom“ in der Bundeshymne und im Donauwalzer als „Blaue Donau“ hat es leicht. Viel besungen, oft gemalt und poetisch zitiert, prägt der Fluss im Herzen Europas die mittel- und südosteuropäische Identität. Neben der Kunst & Kultur spielt die Donau natürlich auch noch eine andere Hauptrolle. So ist sie als Verkehrsader seit Jahrhunderten unverzichtbar, ebenso als Energieträger für Wasserkraftwerke und immer mehr Bedeutung gewinnt sie als Erholungsraum und Naturschutzgebiet. Die Wahrnehmung der unterschiedlichen Kul-

tur- und Landschaftsräume sowie Klimazonen reicht weit zurück. Jedenfalls wurde bereits mit dem Pariser Friedensvertrag 1856 die Europäische Donaukommission, damals mit Sitz in Sulina (Rumänien), gegründet. Die heute tätige Europäische Donaukommission wurde 1948 mit einem Übereinkommen in Belgrad gegründet und hat seit 1954 ihren Sitz in Budapest. Mitglieder der Donaukommission sind Bulgarien, Deutschland, Kroatien, Moldawien, Österreich, Rumänien, Russland, Serbien, die Slowakei, die Ukraine und Ungarn.

Internationale Zusammenarbeit

Nach dem Fall des Eisernen Vorhangs wurde 1990 die erste EU-Donauraumstrategie verfasst. Das wurde von WKÖ-Präsident Christoph Leitl 2006 auf der EU-Binnenschifffahrtskonferenz anlässlich der österreichischen EU-Präsidentschaft kommentiert: „Die Wasserstraße Donau kann nur dann am Transportmarkt eine wesentliche Rolle spielen, wenn die Verlässlichkeit der Schifffahrt ganzjährig gegeben ist.“

Seither wurden von den Verkehrsministern der Donauanrainerstaaten wiederholt Deklarationen für ein harmonisiertes Wasserstraßenmanagement unterzeichnet. Parallel befassen sich zahlreiche internationale Organisationen



mit der Donau als Transportweg:

- Pro Danube International
- Danube Commission
- Danube Ports Network
- DG Move Rhine-Danube Corridor
- Interreg Danube Transnational Programme
- European Federation of Inlandports

Der Hafen Wien trägt bei Institutionen wie Danube Ports Network, Danube Commission, EFIP sowie IGÖD (Interessensgemeinschaft öffentlicher Donauhäfen Österreich) aktiv zur Vernetzung auf nationaler und europäischer Ebene bei. Er vertritt seine Interessen bei internationalen Konferenzen wie Smart Rivers und PIANC (World Association for Waterborne Transport Infrastructure) sowie in Arbeitsgruppen im Rhein-Donau Corridor Forum auf europäischer Ebene in Brüssel. In europäischen Forschungs-Förderprogrammen wie Interreg Danube Transnational Programme, CEF, Horizon 2020 sowie in nationalen Förderprogrammen von FFG und Wirtschaftsagentur wurden und werden Aktivitäten gefördert, getreu dem Motto: international vereint für die Wasserstraße ein- und auftreten. Denn sie ist der unbestritten ökologischste und in vielen Fällen auch ökonomischste Weg, große Gütermengen und Schwergut zu transportieren.

Neuer EU-Maßnahmenplan

Im Jahr 2020 wurde von der EU eine Revision des Aktionsplans zur „European Strategie for the Danube Region (EUSDR)“ beschlossen. Der neue Aktionsplan umfasst nun zwölf Priority Areas und insgesamt 85 neue Maßnahmen. Darin enthalten sind die Verbesserung der Wasserstraßen- und Hafeninfrastruktur, die Flottenmodernisierung, die Weiterführung der Ausrollung des Flussinformationssystems, die Qualitätssteigerung in Ausbildung und Berufsausübung und die Vereinfachung und Digitalisierung der administrativen Prozesse. Der Aktionsplan ist ein wichtiges Instrument, da er die Finanzierung der Maßnahmen durch den Struktur- und Kohäsionsfonds der EU vorbereitet. Ebenfalls 2020 wurde von den Verkehrsministern (außer Ungarn) ein Ministerbeschluss über die abgestimmte und gemeinsame Vorgehensweise in Naturraum- und Instandhaltungsfragen der Wasserstraße unterfertigt.

Der Green Deal als Zukunftschance für den Wasserweg Donau

Ein weiteres bedeutendes Dokument für die Binnenschifffahrt an der Donau ist der „Europäische Green Deal“. Hier wird die Binnenschifffahrt als Schlüsselmöglichkeit zur Öko-

logisierung des Frachtverkehrs in Europa betrachtet. Der Schlüssel zum Erfolg führt daher nur über eine Steigerung der Integration der Binnenschifffahrt in multimodale Supply-Chains. Das aus dem Green Deal hervorgehende Förderprogramm „Next Generation EU“ stellt eine einzigartige Fördermöglichkeit für die Binnenschifffahrt dar.

Für die Binnenschifffahrt ist die EU-Strategie für den Donaoraum äußerst wichtig. Die internationale Zusammenarbeit trägt dazu bei, Wissen auszutauschen und dieses auch an die entsprechenden Stakeholder weiterzugeben. Fritz Lehr, kaufmännischer Geschäftsführer des Hafens Wien ist auch Präsident der Europäischen Föderation für Binnenhäfen (EFIP). Er unterstreicht die Bedeutung der Binnenhäfen im logistischen Kontext: „Die Binnenhäfen sind die Schnittstellen und Drehscheiben des logistischen Netzwerkes Europas und spielen als Enabler von Green Logistics eine wichtige Rolle in der Herausforderung Klimawandel.“

Die Binnenhäfen in Österreich

Der Produktions- und Industriestandort Österreich benötigt wirtschaftlich attraktive Logistikstrukturen sowie optimale Anbindungen an

die wichtigsten europäischen Seehäfen. Durch ihre trimodale Infrastruktur erfüllen die vier öffentlichen Donau-Häfen Linz, Enns, Krems und Wien diese Anforderung und tragen wesentlich zur Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Wirtschaft bei. Neben hochwertigen Logistikanlagen und Immobilien bieten die Häfen eine Vielzahl an Dienstleistungen und Services im Bereich Logistik/Güterverkehr an. Die Wasserstraße Donau ermöglicht damit optimale Expansionsmöglichkeiten zu den stark wachsenden Märkten in Südosteuropa. Deshalb ist die weitere Stärkung der Wasserstraße Donau ein wesentlicher Schwerpunkt auf der Agenda der österreichischen Häfen.

Und das manifestiert sich in internationalen Kooperationen. So war der Hafen Wien Projektpartner im EU-Projekt INWAP0 „Upgrading of Inland Waterways and Sea Ports“, das sich mit der Stärkung von Binnenwasserstraßen und Seehäfen beschäftigt hat. Auch das Projekt „Port Scout“ gehört hier genannt. Es ermöglicht mittels neutraler Internetplattform Verladern, Spediteuren, Reedereien, Schiffsmaklern und Schiffsbesitzern, der Industrie und den Häfen eine Bündelung von Ladungen. Der Hafen Wien bietet dieses Service seinen Kunden seit fünf Jahren an.



Im Namen der Republik

Innerhalb Österreichs ist die viadonau, die österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, für die drei Themenbereiche Binnenschifffahrt, Ökologie und Hochwasserschutz auf der Donau verantwortlich. Letztes Jahr wurde das Aktionsprogramm Donau mit 23 Maßnahmen konkret vereinbart. Dass hier laufend etwas passiert ist notwendig, immerhin bringt es die Donau in Österreich auf 350 Flusskilometer. Die Transportmöglichkeiten der Binnenschifffahrt zeichnen sich vor allem dadurch aus, dass sie sehr kostengünstig sind. Daneben zeichnet sich die Schifffahrt wegen niedriger externer Kosten in den Bereichen

Lärm, Emissionen und Unfällen und durch eine hohe Transportkapazität (24 Stundenbetrieb und hohe Laderaumkapazität) im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern aus.

Damit die Donau als Wasserweg funktioniert, müssen immer wieder größere Instandhaltungsarbeiten getätigt werden. Diese finden vor allem auf der freien Fließstrecke in der Wachau und zwischen Wien und der Staatsgrenze statt. Dort müssen Seichtstellen durch Baggerarbeiten beseitigt werden. Dabei wird mit modernster GPS-Technik die Lage der Fahrrinne markiert. Aber auch die Schleusen in den Kraftwerken sind für die Schifffahrt regelmäßig zu warten und Instand zu halten.

- Im Jahr 2019 wurden auf dem österreichischen Teil der Donau 8,5 Millionen Tonnen an Gütern befördert.
- Mit einer Anzahl von 8.094 Beförderungen wurde eine Gesamttransportleistung (In- und Auslandsstrecke) von 8,4 Milliarden Tonnenkilometer erbracht.
- Der wasserseitige Güterumschlag auf dem inländischen Abschnitt der Donau lag bei 7,0 Millionen Tonnen.
- An den neun österreichischen Schleusen wurden insgesamt 65.886 Güterschiffe geschleust.

2

Wien, ein sicherer Hafen

Historische Entwicklung

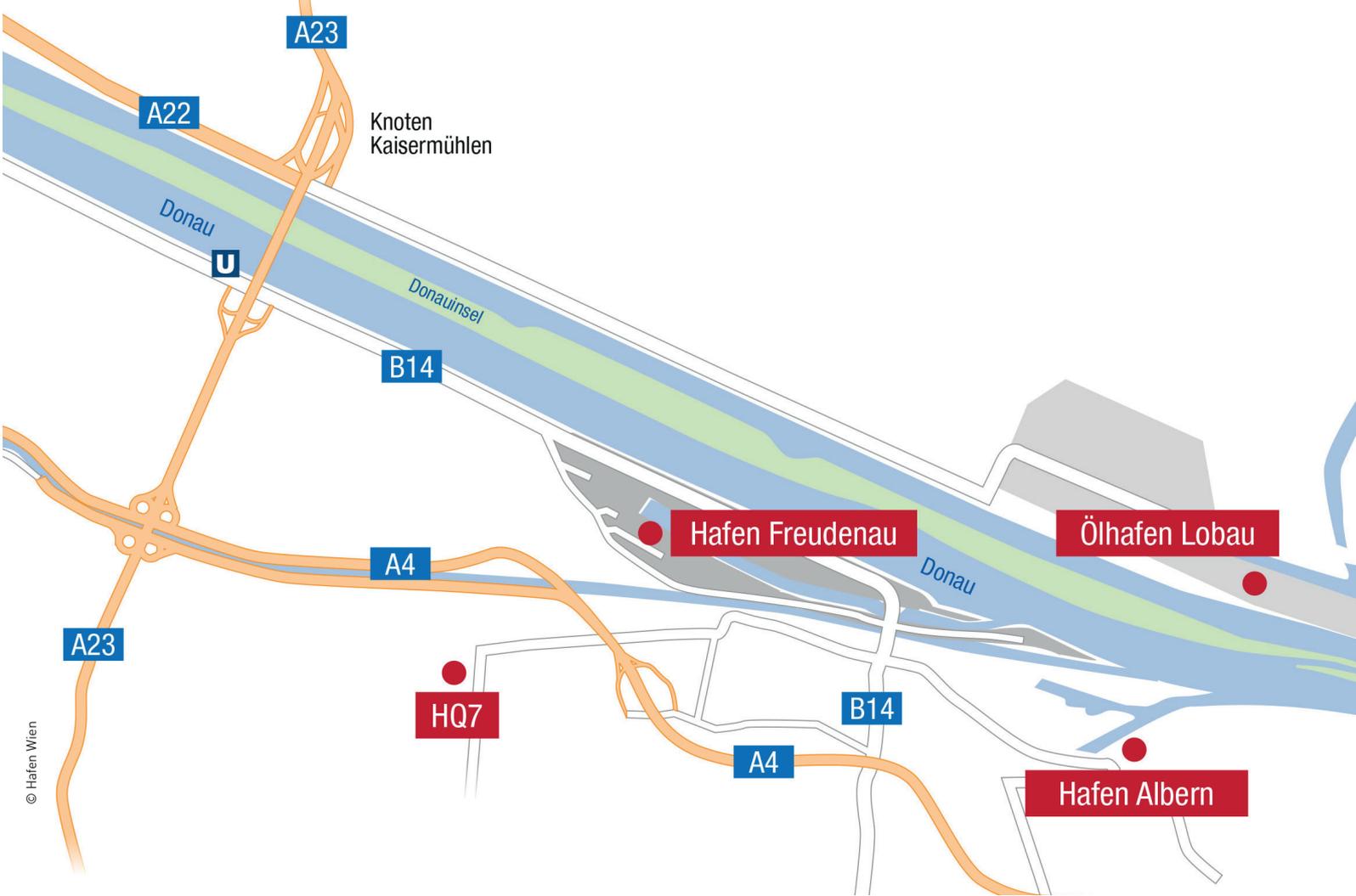
Die erste Schiffsanlegestelle unter der heutigen Ruprechtskirche existierte seit der römischen Kaiserzeit bis ins Mittelalter und darüber hinaus. Erst das Aufkommen der Dampfschiffe, die mit Sand- oder Schotterböden ihre Probleme hatten, zeitigte eine Neuentwicklung. Im Jahr 1875, also direkt nach der finalisierten Regulierung der Donau, entstand an ihrem rechten Ufer der erste Stromhafen. Es war ein rund zwölf Kilometer offener Kai. Schifffahrtsgesellschaften aus naheliegenden Staaten hatten hier ihre Liegeplätze mit Güterschuppen, Magazinen und Speichern. Die Stadt Wien nutzte Kühl- und Gefrierhäuser vor Ort. Das größte Problem damals war, dass der Stromhafen bei Hochwasser und Eisstößen wenig Schutz bot, weshalb 1892 mit dem Ausbau des Donaukanals zum Handels-, Schutz- und Winterhafen begonnen wurde. Doch das Projekt erlitt Schiffbruch. Der Donaukanal konnte nicht wie projektiert als Hafen fertiggestellt werden, da das Geld ausging. Doch die Investitionen waren nicht nutzlos versenkt, denn das Projekt brachte ein paar architektonische Kleinode Otto Wagners (1841– 1918) hervor. Darunter etwa die Wehranlage Nussdorf.

Warum ein Schutzhafen eine wichtige Sache ist, bekam Wien dann im Jahr 1881 zu spüren. Der

Abgang eines Eisstoßes zerquetschte 30 Schiffe. Anstelle des Donaukanals wurde schließlich im Jahr 1899 mit dem Bau des Freudenauer Hafens als Winterhafen begonnen, der bereits drei Jahre später eröffnet und schon im ersten Winter stark frequentiert wurde.

In den Jahren 1938 und 1939 beschlossen die Nationalsozialisten, Wien zu einem Großhafen auszubauen. Es folgte der Bau eines Hafenbeckens in der Lobau („Ölhafen“, 1942–1944) sowie bereits zuvor eines am rechten Donauufer bei Albern (1940–1942). Der Hafen Lobau war nicht nur als mitteleuropäischer Erdöl- und Kohleumschlagshafen geplant, sondern sollte auch die Einmündung des Donau-Oder-Kanals in die Donau markieren. Wegen des Zweiten Weltkriegs (1939–1945) mussten Teile der Pläne über Bord geworfen und die beiden Häfen in einer „Light-Version“ errichtet werden.

1962 erfolgte die Gründung der „Wiener Hafenbetriebsgesellschaft“. Der Winterhafen in der Freudenau sowie die Häfen Albern und Lobau schieden damit aus dem Wiener Magistratsverband aus. Seit den 1980er-Jahren wurde und wird der Hafen Wien kontinuierlich ausgebaut und modernisiert sowie um moderne Erweiterungen wie den Container-Terminal (2008) oder das Hafentor in der Freudenau (2010) aufgewertet.



Bedeutung des Hafens Wien in Österreich/International

An der Donau gibt es vier öffentliche Häfen Linz, Enns, Krems und Wien in denen rund 50 Prozent des Güterumschlages an der österreichischen Donau abgewickelt werden. Rund ein Drittel wiederum wird im Hafen der Voest Alpine in Linz umgeschlagen.

Die Wasserstraße Donau ermöglicht optimale Expansionsmöglichkeiten zu den stark wachsenden Märkten in Südosteuropa. In Wien, Linz, Krems und Enns ist man sich einig, dass der Produktions- und Industriestandort Österreich wirtschaftlich attraktive Logistikstrukturen sowie eine optimale Anbindung an die wichtigsten europäischen Seehäfen benötigt. In der Interessengemeinschaft öffentlicher Donauhäfen (IGÖD) sind diese vier öffentlichen österreichischen Häfen verbunden, der Vorsitz wird von der Geschäftsführung des Hafens Wien wahrgenommen. Hier arbeitet man gemeinsam an der Donaunraumstrategie und wickelt EU-geförderte Projekte ab.

Heute ist der Hafen Wien mit seinen drei Millionen Quadratmetern Fläche der größte öffentliche Donauhafen und Ostösterreichs im-

portantestes Logistikzentrum. Allein durch seine Anbindung an drei schienengebundene TEN-T Knoten (Rhein-Donau Korridor, Baltisch-Adriatischer Korridor und Balkan-/Ost-Med Korridor) und die geographische Mittellage zwischen Schwarzem Meer (2000 km Entfernung) und Nordsee (1500 km) stellt der Hafen Wien einen attraktiven Verkehrsknotenpunkt dar.

Die Hafen Wien Gruppe, die zur Wien Holding gehört, betreibt mit ihren Tochtergesellschaften drei große Güterhäfen: den Hafen Freudenau, den Hafen Albern sowie den Ölhafen Lobau. Pro Jahr werden dort rund 1.200 Frachtschiffe abgefertigt. Es sind vor allem Mineralölprodukte, aber auch Streusalz, Baustoffe wie Zement oder Stahl, sowie landwirtschaftliche Produkte, die die Donaumetropole über den Wasserweg erreichen.

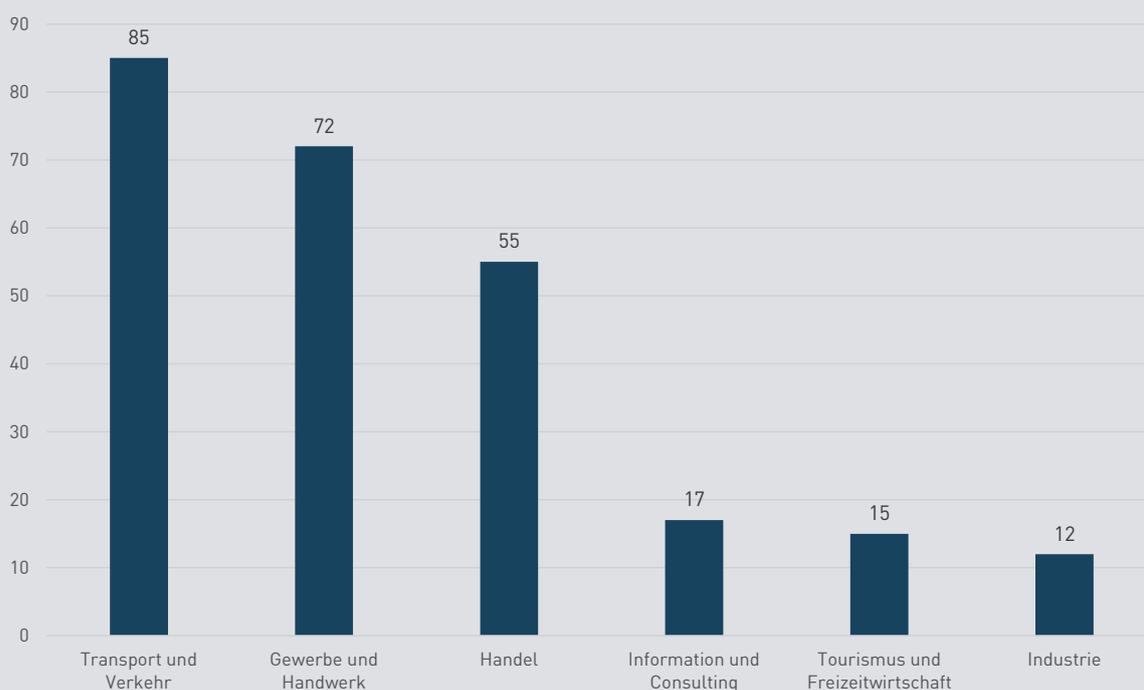
Transformation vom Schüttgut-hafen zum trimodalen Logistik-hub

Der Hafen Wien hat sich in den letzten Jahren gut entwickelt. War es früher die einfache Abwicklung von Schüttgut, geht die Entwicklung nun in Richtung moderner Güterverkehrszentren. Im

Hafen Wien sind mit Wasserstraße, Schiene und Straße drei Verkehrsträger verknüpft. Die bestmögliche Verknüpfung dieser drei Elemente macht das Geschäft des Hafens für die verladende Wirtschaft aus. Die Einbindung der Wasserstraße Donau in die Logistikketten wird durch den Aufbau von Liniendiensten zusätzlich gefördert.

Am Standort Hafen Wien sind 133 Unternehmen ansässig, die rund 5.000 Arbeitnehmer beschäftigt. Diese Unternehmen haben zudem über 250 Gewerbeberechtigungen. Die meisten Betriebe sind aus der Speditionsbranche, gefolgt vom Handel mit Automobilen, Kleintransporteuren und Handel mit Baustoffen.

Spartenzugehörigkeiten der Betriebe am Standort Hafen Wien



3

Wirtschaftsfaktor Hafen

Ökonomische Bedeutung

Welche volkswirtschaftliche Bedeutung der Hafen Wien hat, hat der Standortanwalt berechnet. Basis der Berechnungen sind die Daten des Geschäftsberichts aus dem Jahr 2019. Diese wurden mit dem GAW-Wertschöpfungsrechner (siehe Kapitel 8) analysiert.

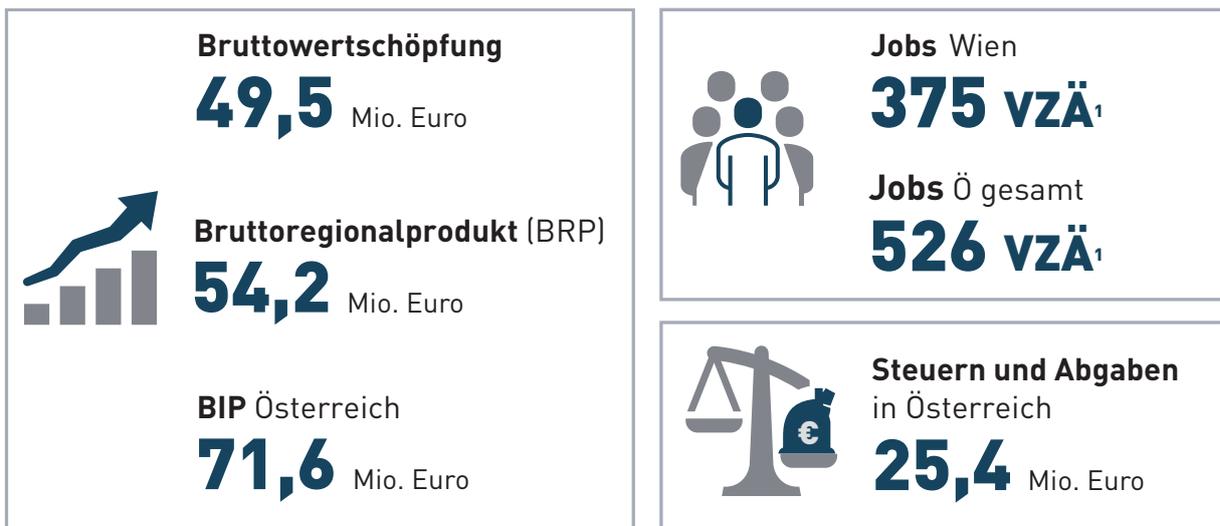
Der Hafen Wien erwirtschaftete 2019 einen Umsatz in Höhe von 36,5 Mio. Euro¹. Dadurch wird direkt, indirekt und induziert eine jährliche Bruttowertschöpfung von knapp 50 Mio. Euro in Wien generiert. Dies bedeutet einen Beitrag zum Wiener Bruttoregionalprodukt in Höhe von über 54 Mio. Euro. Von der geschaffenen Wertschöpfung profitieren einerseits die Wiener Unternehmen durch Betriebsüberschüsse von knapp 30 Mio. Euro (drei Viertel davon entstehen in KMU) und andererseits die Arbeitnehmer durch eine Lohnsumme in Höhe von 20 Mio. Euro. Durch Branchenverflechtun-

gen in den anderen Bundesländern entsteht in ganz Österreich ein Beitrag zum Bruttoinlandsprodukt in Höhe von 72 Mio. Euro.

Insgesamt (direkt, indirekt und induziert) werden durch den Hafen Wien jährlich knapp 430 Personen in Wien in unselbständige Beschäftigung gebracht bzw. gehalten – dies entspricht rund 375 fiktiven Jahresvollzeitäquivalenten. Österreichweit beträgt der Beschäftigungseffekt rund 530 Jahresvollzeitäquivalente. Die öffentliche Hand profitiert dadurch in Form von staatlichen Rückflüssen aus Steuern und Abgaben in Höhe von über 25 Mio. Euro pro Jahr. Bei 80 Prozent der in Wien geschaffenen bzw. gesicherten Beschäftigungsverhältnisse handelt es sich um Vollzeitjobs. Die Branchen, die am meisten vom Betrieb des Hafens Wiens profitieren sind Grundstücks- und Wohnungswesen, Verkehr und Lagerei, Baubranche, der Handel und der Produktionssektor.

¹ Gesamtumsatz aller Geschäftsbereiche der Hafen Wien-Gruppe: Business Unit Lagerlogistik, Business Unit Autoterminal, Business Unit Massen- & Schwergut und Hafenbetrieb, Geschäftsgruppe Immobilien, WienCont Containerterminal GmbH, TerminalSped Speditionsgesellschaft m.b.H. und Fehring's Technical Service Consulting GmbH

Ökonomische Bedeutung Hafen Wien



Quelle: GAW, 2021

¹ vZÄ = Jahres-Vollzeitäquivalent

Ökonomische Bedeutung nach den wichtigsten Branchen

Bruttowertschöpfung

Grundstücks- und Wohnungswesen	11,2	Mio. EUR
Verkehr und Lagerei	10,4	Mio. EUR
Bau	5,4	Mio. EUR
Herstellung von Waren	4,1	Mio. EUR
Handel, Instandhaltung und Reparatur von KfZ	4,0	Mio. EUR

Unselbständig Beschäftigte (Jahresvollzeitäquivalente)

Bau	67	vZÄ
Verkehr und Lagerei	61	vZÄ
Handel, Instandhaltung und Reparatur von KfZ	45	vZÄ
Grundstücks- und Wohnungswesen	43	vZÄ
Herstellung von Waren	38	vZÄ

Quelle: GAW, 2021

4

Investitionen im letzten Jahrzehnt

In den vergangenen zehn Jahren wurde der Ausbau des Wiener Hafens durch öffentliche und privatwirtschaftliche Investitionen in Höhe von 200 Mio. Euro stark vorangetrieben. Alleine für das Projekt Hafentor Albern, welches in Kooperation von Bund, Land und Hafen finanziert wird, wurden insgesamt rund 22 Mio. Euro veranschlagt. Das ist genau die gleiche Investitionssumme, wie beim Hafentor Freudenu, das im Jahr 2010 eröffnet wurde. Dieser Stahlriese ist 26,5 Meter lang, 13,5 Meter hoch und 200 Tonnen schwer. Im letzten Jahrzehnt wurde zudem in neue Umschlagseinrichtungen, in eine neue Straßen- und Schieneninfrastruktur, in den Containerterminal, in die Landgewinnung, in hafenspezifische Ausrüstungen und in Sanierungsmaßnahmen insbesondere für Gebäude und neue Immobilienprojekte, wie zum Beispiel auf dem Areal HQ7 investiert. Eine der strategisch spannendsten Investitionen der letzten Jahre war die Landgewinnung durch die Verkleinerung des Hafenbeckens.

Allein-Investitionen der Hafentor Wien Gruppe

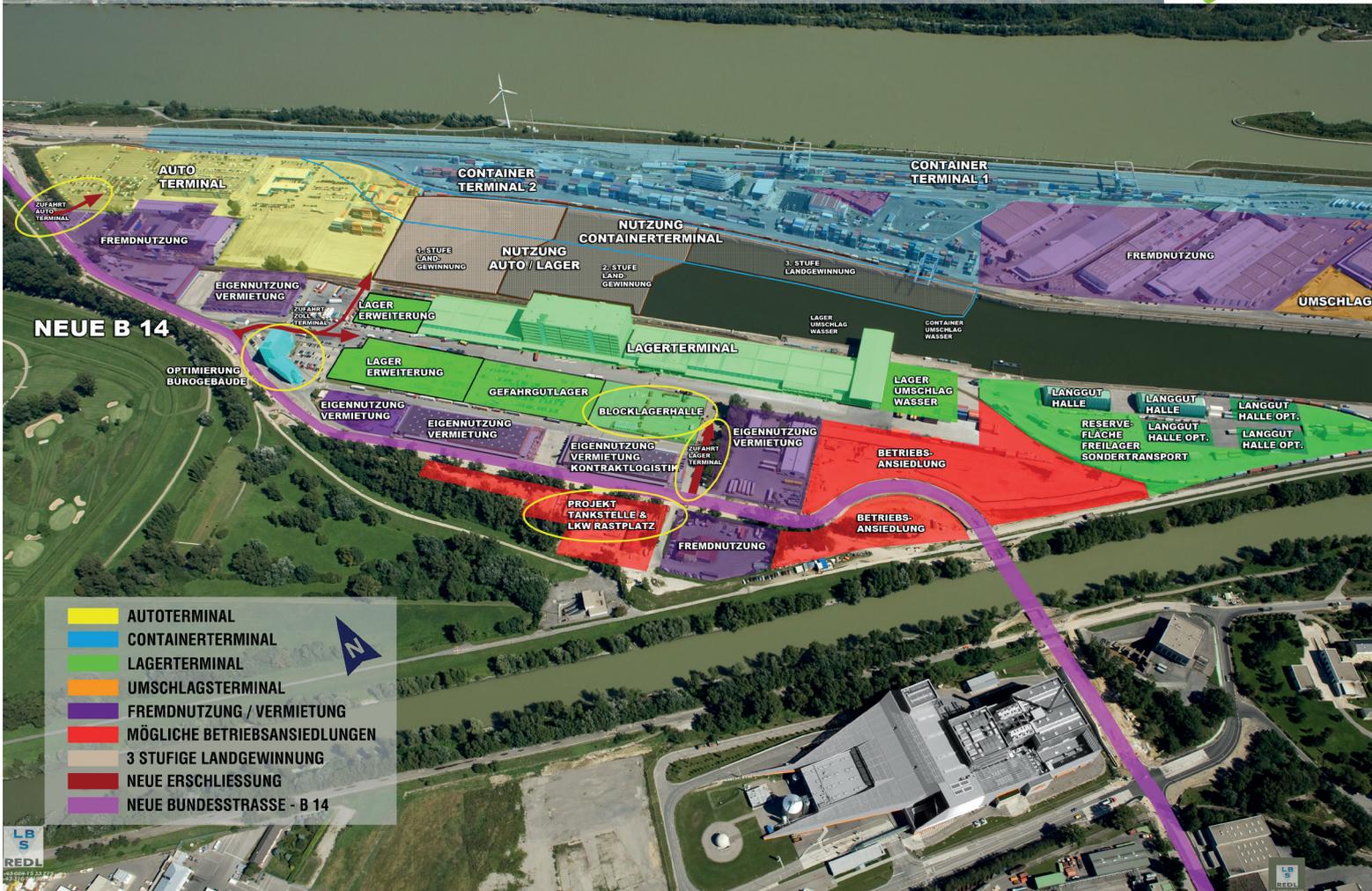
Allein durch die Gesamtinvestitionen der Hafentor Wien-Gruppe im Zeitraum 2010 bis 2020 in Höhe

von 76,5 Mio. Euro² wurde eine Bruttowertschöpfung von 80 Mio. Euro in Wien generiert. Das entspricht wiederum einem Beitrag zum Bruttoregionalprodukt (Wien) in Höhe von 88 Mio. Euro. In zehn Jahren wurden dadurch 840 Arbeitsplätze in Wien geschaffen bzw. gesichert, diese entsprechen rund 750 Jahresvollzeitäquivalenten.

Österreichweit betragen die Effekte über 130 Mio. Euro an BIP-Beitrag sowie 1.160 geschaffene/gesicherte Arbeitsplätze (in Jahresvollzeitäquivalenten). Der öffentlichen Hand kamen Rückflüsse aus Steuern und Abgaben im Ausmaß von 50 Mio. Euro zugute.

Durch die Durchführung der aktuell geplanten Investitionen für 2021 in Höhe von 21,3 Mio. Euro würde eine Bruttowertschöpfung von 26 Mio. Euro in Wien generiert (Beitrag zum Wiener Bruttoregionalprodukt: 28 Mio. Euro) und knapp 260 Arbeitsplätze geschaffen bzw. gesichert (entspricht 230 Jahresvollzeitäquivalenten). Österreichweit würden die Effekte knapp 37 Mio. Euro an BIP-Beitrag sowie insgesamt 300 geschaffene bzw. gesicherte Arbeitsplätze (in Jahresvollzeitäquivalenten) betragen. Daraus ergeben sich staatliche Rückflüsse aus Steuern und Abgaben in Höhe von 14 Mio. Euro.

² Summe aller technischen Investitionen



Jede in den Hafen Wien investierte 1 Mio. Euro schafft damit 1,7 Mio. Euro an zusätzlicher Wertschöpfung, 15 Jobs (in Jahresvollzeittäquivalenten) und staatliche Rückflüsse aus Steuern und Abgaben in Höhe rund 660.000 Euro. Durch die Investitionstätigkeit des Hafens Wien profitieren vor allem die Baubranche, Grundstücks- und Wohnungswesen, Produktionssektor, der Handel, Beherbergung und Gastronomie sowie freiberufliche, wissenschaftliche und technische Dienstleistungen.

Projekt Landgewinnung Hafen Freudenaus

Mit dem Projekt „Landgewinnung Hafen Freudenaus“ wurde von 2013 bis 2015 mehr Platz für neue Umschlag- und Lagereinrichtungen geschaffen, um den Hafen Wien für steigende Gütermengen zu rüsten. Dabei wurde das Hafenbecken um rund 20 Prozent durch Einbringung von ca. 700.000 m³ Schüttmaterial verkleinert. Auf den so gewonnenen neuen Flächen konnten neue Anlagen für den Warenumschlag errichtet werden. Im Jahr 2013 wurden in einer ersten

Etappe über 35.000 Quadratmeter Land dabei dem Wasser abgerungen. Trotz Verkleinerung der Hafenbeckenfläche bleibt genügend Platz für alle Schiffsverkehre, da die heute eingesetzten Schiffe deutlich weniger Manövrierfläche brauchen als die Schiffsflotten der Vergangenheit. 2015 wurden die Arbeiten für die Uferverbauung fertiggestellt – eine Stahlspundwand mit einer Gesamtlänge von über 500 Metern wurde errichtet. An dieser können bis zu fünf Frachtschiffe anlegen und mittels einer mobilen Kraneinrichtung mit Gütern be- und entladen werden. Bei den Arbeiten legte der Hafen Wien großen Wert auf eine ökologische Vorgangsweise. So stammt das Aushubmaterial, das in das Hafenbecken eingebracht wurde, von anderen Großbaustellen in Wien. Dabei handelte es sich um hochwertiges absolut kontaminationsfreies Material, das bis zu einer Schütthöhe von 10 Metern eingebracht wurde.

Durch das Projekt Landgewinnung wird das immer wichtiger werdende Containergeschäft gestärkt und erweitert. Doris Pulker-Rohrhofer, Geschäftsführerin Hafen Wien, weist auf einen eleganten Nebeneffekt hin: „So günstig, wie das

Land durch Aufschüttung gewonnen werden kann, könnte der Hafen Wien es niemals kaufen. Für das Projekt Landgewinnung konnte der Hafen Wien eine EU-Förderung in Höhe von bis zu 5,4 Millionen Euro buchstäblich ‚ins Trockene‘ bringen.“

Zusätzlich wurde in den vergangenen Jahren in die Errichtung von zwei Salzlagerhallen investiert, das Bürogebäude umgebaut (Parkplatz und Empfang), die Spundwand verlängert, der Containerterminal sowie das Schwergutzentrum im Hafen Albern ausgebaut. Im Jahr 2017 wurde auch in ein neues Sicherheitssystem im Bereich des Freilagers und Autoterminals investiert, 2018 wurden dann fünf Förderbandeinheiten gekauft und das Dach der Rohstofflagerhalle erneuert. Im Jahr 2020 wurden Investitionen von über sieben Mio. Euro getätigt. Bei dieser Investitionssumme steht vor allem der Bau des Hafentors Albern im Fokus.

Hafentor Albern – ein Stahlkoloss

Ein Zukunftsprojekt das maßgeblich dazu beitragen soll, dass der Hafen als kritische Infrastruktur jederzeit zur Verfügung stehen kann, ist die Errichtung des Hafentors Albern. Szenarien wie beim Hochwasser in den Jahren 2002 und 2013, wo das Hafengelände in Albern bis zu über einem Meter unter Wasser stand, sollen damit der Vergangenheit angehören. Vom Hochwasserschutztor profitiert nicht nur der Hafen Wien selbst, sondern auch die rund 20 Unternehmen mit ihren etwa 100 Beschäftigten, die im Hafen Albern angesiedelt sind.

Um den Hafen Albern künftig vor Hochwasser zu schützen, werden rund 22 Mio. Euro für das neue Hafentor investiert. Der Bund übernimmt 50 Prozent der Gesamtinvestitionskosten. Der neue Hochwasserschutz ist für ein Jahrhundert-Hochwasser mit einer Durchflussmenge der Donau von 14.000 m³ Wasser pro Sekunde ausgelegt. Die Arbeiten im Alberner Hafentor

laufen noch bis Ende Jänner 2022, um den gigantischen Stahlriesen planmäßig fertig zu stellen. 30 Meter lang, 14,25 Meter hoch und ca. 250 Tonnen schwer soll das neue, komplett aus Stahl gefertigte Hafentor werden. Um dem riesigen Druck, der mit dem Hochwasser verbunden ist, Stand zu halten, hat der Stahlkörper eine Stärke von 2,1 Metern und entspricht der Höhe eines 3-stöckigen Gebäudes. Das Hafentor arbeitet nach dem Prinzip eines Schiebetores: Noch bevor ein heranziehendes Hochwasser die Stadtgrenze von Wien erreicht, wird das Hafentor geschlossen. Je nach lokalem Wasserstand dauert es 20 bis 30 Minuten, bis das mächtige Tor den Hafen dichtmacht. Den Wasserstand innerhalb des geschützten Hafenbeckens regelt danach ein eigenes Pumpwerk. Drei große Tauchpumpen ermöglichen ein Abpumpen von rund zwei m³ Wasser pro Sekunde.

Durch die Investitionen in den Bau des zusätzlichen Hochwasserschutzes werden regional- und volkswirtschaftliche Effekte in Höhe von 14 Mio. Euro (Bruttowertschöpfung) bzw. 16 Mio. Euro Beitrag zum Bruttoregionalprodukt sowie knapp 150 neue bzw. gesicherte Jobs (entsprechen 132 fiktiven Jahresvollzeitäquivalenten) in Wien generiert. Österreichweit belaufen sich die Effekte auf rund 33 Mio. Euro BIP-Beitrag und 300 Arbeitsplätze in Jahresvollzeitäquivalenten. Knapp 13 Mio. Euro fließen der öffentlichen Hand in Form von Steuern und Abgaben wieder zurück.

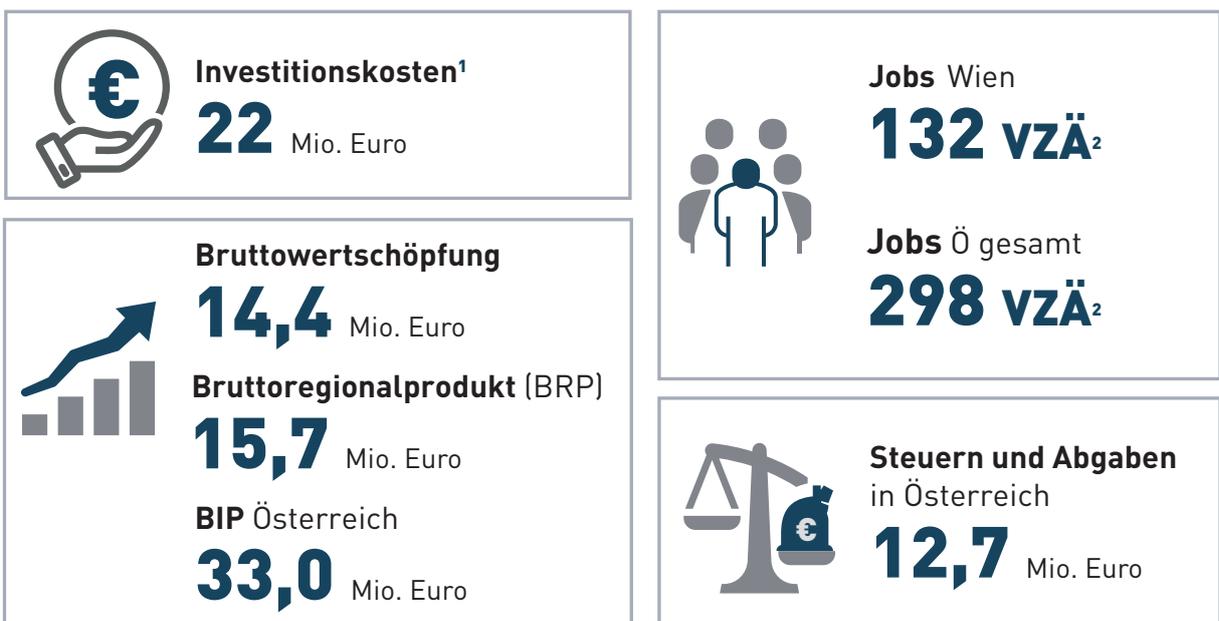
Jede in den Bau des Hafentors eingesetzte Mio. Euro schafft damit 1,5 Mio. Euro an zusätzlicher Wertschöpfung, 14 Jobs (in Jahresvollzeitäquivalenten) und staatliche Rückflüsse aus Steuern und Abgaben von rund 580.000 Euro.

Neben der Baubranche profitieren von dem Projekt am meisten die Produktion, freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen, der Handel, Grundstücks- und Wohnungswesen sowie Beherbergung und Gastronomie.



© David Böhm

Effekte Bau Alberner Hafentor



¹ inkl. Förderungen durch Bund + Land Wien

² VZÄ = Jahres-Vollzeitäquivalent

Quelle: GAW, 2021

5

Blick in die Zukunft

Der Hafen Wien als moderner trimodaler Terminal

Die WienCont hat in den letzten Jahren ihre strategische Entwicklung zum trimodalen Terminalbetrieb begonnen. Dazu ist es notwendig, Prozesse zu optimieren, neue Services anzubieten und natürlich neue Verbindungen zu schaffen. Die Grafik auf Seite 18 zeigt das Zielbild der Zugverbindungen für 2025 mit Destinationen und Anzahl der Verbindungen pro Woche. Im letzten Jahr wurden dafür die Weichen gestellt:

Erweitertes Zugangebot

Die WienCont wird im Jahr 2021 ihr Zugangebot weiter ausbauen und die bestehenden Verbindungen stärken. Neue Anbindungen in die Niederlande als auch nach Rumänien stehen dabei im 1. Halbjahr auf der Tagesordnung um das kontinuierliche Wachstum weiter voran zu treiben. Mit dem Ausbau und der Verstärkung der Türkeiiroute besetzt der Hafen Wien eine bisher nicht im Fokus stehende Strecke, da die meisten Anbindungen im Güterverkehr derzeit zu den Häfen in Koper und Triest führen. Mit dem Aufbau dieser neuen Routen soll der trimodale Terminal in Zukunft starke Steigerungen im Umschlag generieren.

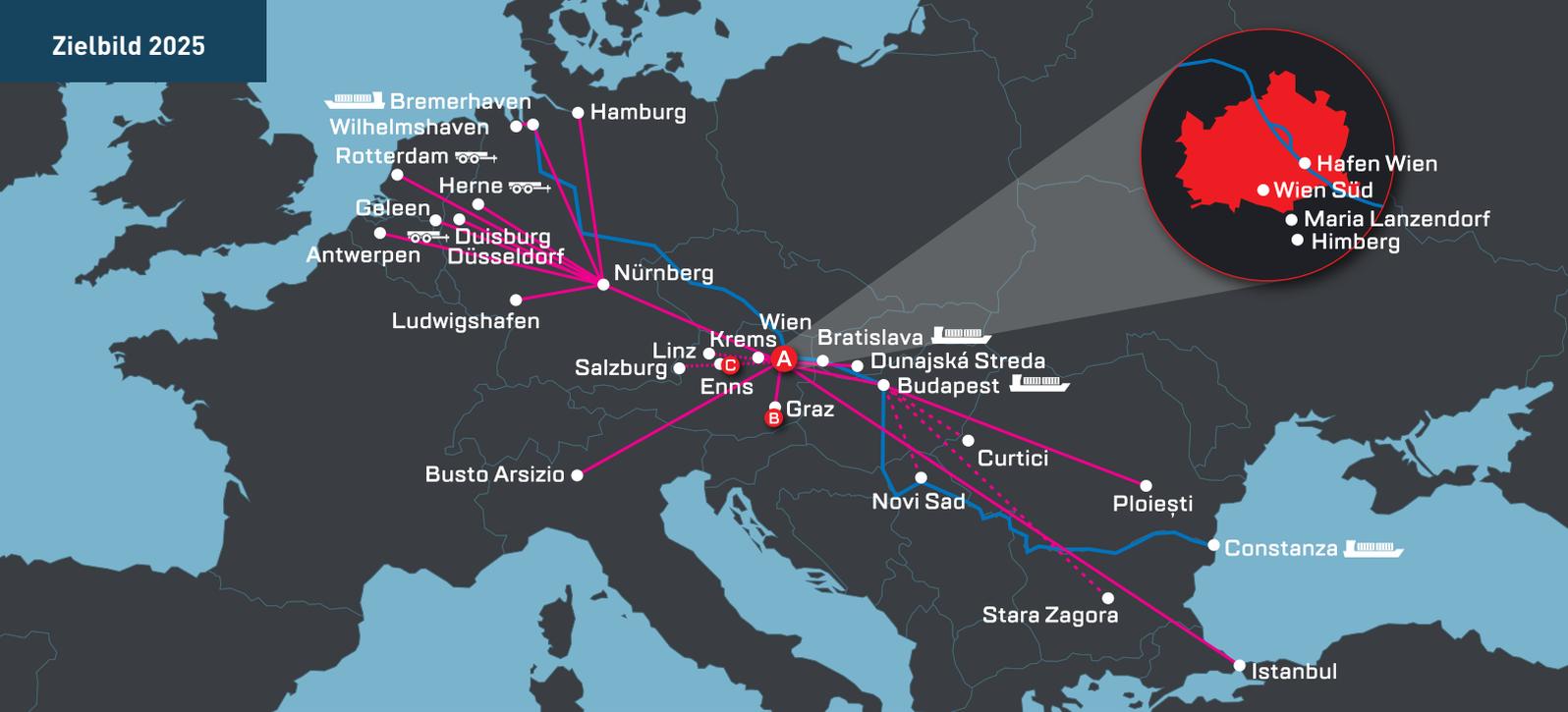
Der Hafen Wien hat angekündigt auch weiter zu investieren und nennt bereits neue Projekte:

Digitalisierung in der Hafelogistik

Administrative Abläufe wurden durch das Warenwirtschaftssystem FRASPED NG optimiert. Zudem erfolgte im November 2020 in den strategisch wichtigen Arealen des Hafens Freudenau das Upgrade auf Highspeed-Internet. Eine neue Datenleitung gewährleistet schnelleres und stabileres Internet und eine Erhöhung der Ausfallsicherheit. Die papierlose Abwicklung aller Geschäftsfälle sowie digitalisierte Schnittstellen zu den Kunden sind erklärte Ziele.

Dienstleistungs-Ausweitung im Autoterminal

Fahrten im Bereich der Business Unit Autologistik wurden anhand eines Algorithmus optimiert. Eine neue Software und moderne Scanner sollen künftig noch mehr Effizienz bringen. Eine Erweiterung der Dienstleistung im Bereich der E-Mobilität (E-Ladestellen am Gelände), ebenso wie ein erweitertes Angebot von Werkstätten-Services werden derzeit umgesetzt.



Wöchentliche Destinationen



WienCont Standorte

- A** Hafen Wien
Wien Süd
Maria Lanzendorf
Himberg
- B** Aussendepot Graz
- C** Aussendepot Enns

Diese Destinationen werden vom Hafen Wien im Jahr 2025 bedient.

Quelle WienCont Container Terminal GmbH

Online Verkauf und Online Marketing

Der Hafen Wien hat kürzlich seinen Webauftritt mit einem Language-Matching-Tool (Inhalte werden dem User in verschiedenen Sprachversionen ausgegeben) optimiert. Darauf aufbauend sollen auch der Online-Verkauf evaluiert und Modernisierungsschritte gesetzt werden.

Neues Verkehrskonzept in der Business Unit Massen- & Schwergut und Hafenerbetrieb

Verkehrswege- und Lagerflächen werden in der Business Unit Massen- & Schwergut und Hafenerbetrieb optimiert. Das Ziel ist es, Umschlags- und Lagertätigkeiten effizienter abwickeln zu können.

Papierloses Terminal durch Vernetzung

Mit der Eigenentwicklung der Terminal Management Software (TOM) wurde im Zuge der Prozessautomatisierung eine weitere technische Optimierung umgesetzt: das papierlose Terminal. Hierbei wurden durch Vernetzung

aller relevanten Komponenten (IN-Gate, Kran, Stapler und Checker) mit TOM eine Abarbeitung in Echtzeit umgesetzt und gleichzeitig das Papier abgelöst.

Kapazitätssteigerungen

Mit Anfang 2021 wurden zwei Projekte bei WienCont am Standort Freudenau umgesetzt, um zusätzliche Kapazitäten für Wachstum zu schaffen.

Das erste Projekt ist die Erweiterung des kranbedienbaren Bereiches auf dem Bahn-Terminal 1, welches gemeinsam mit der ÖBB-Infrastruktur AG bis Ende März 2021 finalisiert wird. Dadurch kann bei jedem einzelnen Zug ein Wagen mehr abgewickelt und befördert werden, was sowohl den Kunden als auch WienCont zugutekommt.

Das zweite Projekt ist eine Gefahrgutwanne auf Stapler-Terminal 2, das baulich ab April 2021 bis zum Ende des Sommers umgesetzt wird. Hierbei wird eine sichere Abstellfläche für Gefahrgut-Container errichtet, um Voll-Container sowohl mit Kränen als auch mit Staplern zu behandeln und somit Kapazitäten zu schaffen.



Containerstauen

Der Hafen Wien positioniert sich nicht nur im klassischen Dienstleistungsgeschäft, sondern ist auch Nischenplayer im Bereich Stufen- und Strippen. Stufen und strippen ist eine Tätigkeit zum Handling von Containern, dabei geht es um die effizienteste Art der Containerverladung und Containerlagerung, die nur von erfahrenem Personal ausgeführt werden kann. Durch die spezifische Ausstattung kann im Hafen Wien eine ideale Containerbehandlung in den Bereichen Im- und Export, Stufen, Strippen, Kommissionieren sowie in der Lagerung und Verteilung der Produkte garantiert werden.

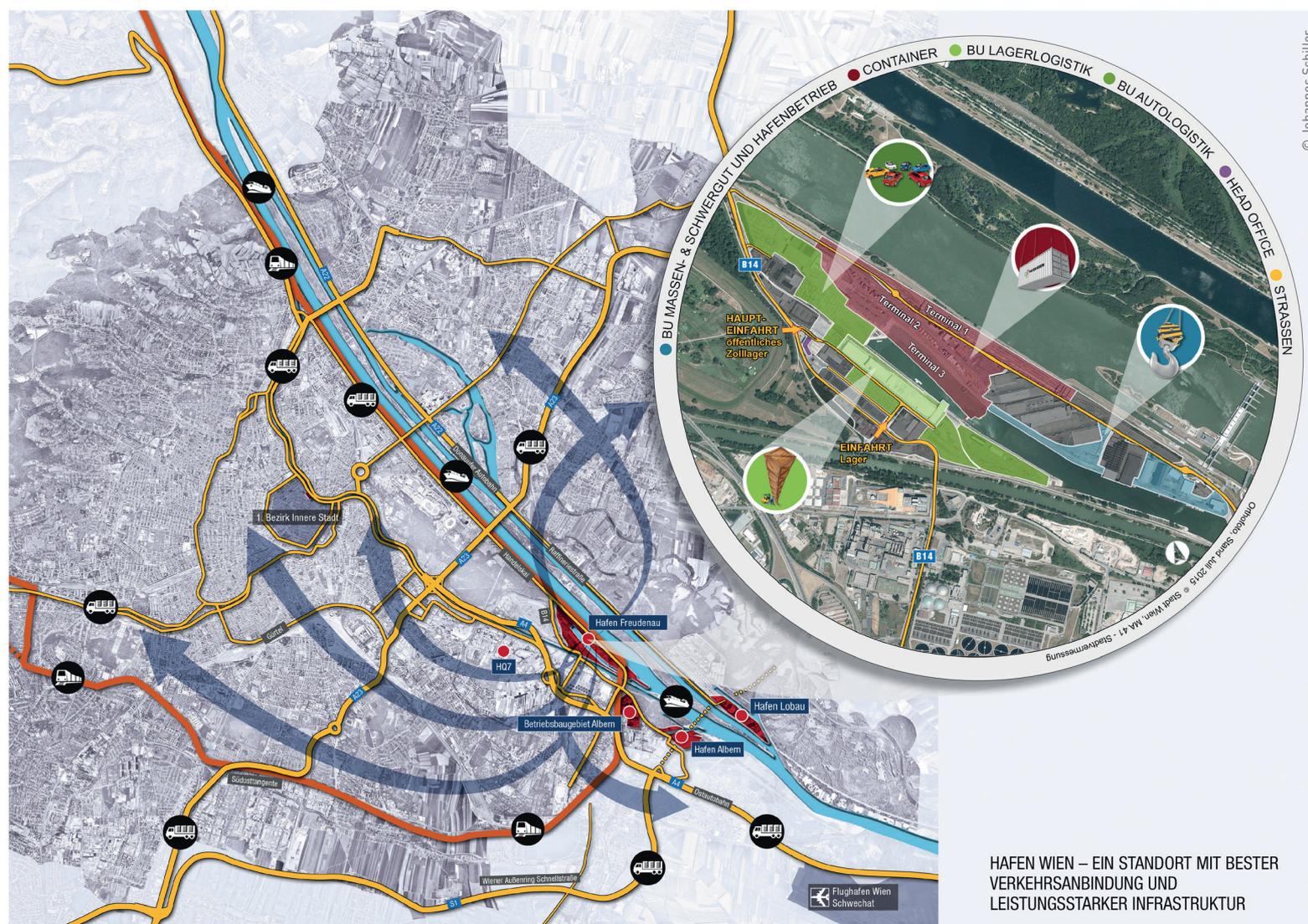
Beitrag zur Citylogistik

2014/15 wurde das Projekt IMPALA vom Austrian Institute of Technology für den Hafen Wien umgesetzt. Ziel des Projektes war es, abzuklären inwieweit intermodale Knotenpunkte wie der Hafen Wien sich als urbane Logistikzentren unter Einbeziehung elektrisch betriebener Fahrzeuge für die Feinverteilung in der Stadt eignen. Die Ergebnisse des Projektes haben gezeigt, dass der Hafen Wien als Standort für ein Güterverteilzentrum geeignet ist. Die elektromobile Feinverteilung ist möglich und Sharingkonzepte könnten sinnvoll eingesetzt werden. Deshalb war die Ansiedlung von Thinkport Vienna der nächste sinnvolle Schritt.

Thinkport Vienna ist ein Mobilitätslabor, das sich in Kooperation mit der Universität für Bodenkultur Wien den Herausforderungen der Logistik in urbanen Ballungsräumen stellt. Der Thinkport Vienna ist seit 2017 im Hafen Wien angesiedelt. Mission ist es, Katalysator und Multiplikator für neue Technologien, Dienstleistungen, Prozesse und Wissen zu sein, um güterlogistische Innovationen in Wien zu entwickeln, zu testen und umzusetzen. Der Wissenstransfer spielt eine wichtige Rolle: So finden regelmäßig Stakeholder-Workshops unter anderem zum Thema Citylogistik statt. Insgesamt wurden in den letzten Jahren rund 8.000 Personen mit Aktionen erreicht. Thinkport Vienna organisierte im Jahr 2019 gemeinsam mit dem Hafen Wien und der Botschaft des Königreichs der Niederlande in Wien den ersten durchgehend elektrischen temperaturgeführten Transport aus den Niederlanden nach Wien.

Der Hafen Wien ist generell als Brutstätte im Bereich der Logistik zu sehen. Das zeigen hier einige weitere Beiträge und weitere Player:

Das **Zustell-Service „HUBERT“** wurde vom Thinkport Vienna ins Leben gerufen und steht für eine nachhaltige und effiziente Nahversorgung von Geschäfts- und Gewerbebetrieben. Der Hafen Wien lässt hier erproben, wie eine Last Mile-Alternative in der Praxis aussehen kann. Güter werden am Hafen Wien gebündelt und mittels umweltfreundlicher Rundläufe zugestellt. Das bringt den Vorteil einer besseren



HAFEN WIEN – EIN STANDORT MIT BESTER VERKEHRSANBINDUNG UND LEISTUNGSSTARKER INFRASTRUKTUR

Planbarkeit der Zustellung mit sich. Durch die gebündelte Lieferung wird auch ein wertvoller Beitrag zur Reduktion von Abgasen in der Stadt geleistet. Beim Projekt HUBERT werden Waren vorübergehend im HQ7 zwischengelagert, um sie dann gebündelt mit Elektrofahrzeugen an B2B-Empfänger zuzustellen. Durch die Bündelung der Paketströme werden Mehrfachfahrten vermieden, was nicht nur CO² reduziert, sondern auch für weniger Verkehr und Feinstaubemissionen sowie für einen verbesserten Verkehrsfluss sorgt. Darüber hinaus wird durch HUBERT eine individuelle und flexible Lieferung möglich. Bei Lieferungen mit HUBERT kommen zwei eigene Elektrofahrzeuge zum Einsatz. Die Entsorgung des Verpackungsmaterials entfällt ebenfalls für die Kunden, denn HUBERT kümmert sich auch um die Kartonagenmitnahme, Retouren und den First Mile Versand. Das Service von HUBERT wird gemeinsam mit Kunden laufend weiterentwickelt.

Open Innovation Challenge for Inland Ports

Mit der Challenge wurden Ideen gesammelt,

wie europäische Binnenhäfen in ihrer Rolle als multimodale Verkehrsknotenpunkte, einen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten können. Gesucht wurde nach innovativen Lösungen in drei Kategorien Service, Location und Connectivity.

Bundesvereinigung Logistik (BVL)

Die BVL hat 2011 ihren Firmensitz in den Hafen Wien verlagert. Die BVL ist mit 950 Mitgliedern die größte österreichische Logistikplattform. Die Gründung der BVL ist vor mehr als 40 Jahren erfolgt. Heute zählen die zahlreichen Veranstaltungen wie der Österreichische Logistikdialog, der mittlerweile auch in den Bundesländern abgehalten wird, zu den bekanntesten Veranstaltungen der Logistikbranche. Mit dem Standort im Hafen Wien hat sich eine thematische Zusammenarbeit entwickelt und vertieft. Insbesondere in Hinblick auf die Innovationen im Logistikbereich und die nachhaltige Entwicklung des Containerterminals.

Forum Green Logistics 2020

Das Forum Green Logistics beschäftigte sich im Jahr 2020 mit dem Thema "Wie funktioniert Logistik, wenn nichts mehr funktioniert? - blackOUT-greenIN". Im Rahmen der Veranstaltung ging man auf Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit, Planbarkeit im Kontext von Extremereignissen ein. Das Forum Green Logistics ist eine zukunftsweisende, nachhaltig orientierte Wissens- und Vernetzungsplattform, die auf Transportwirtschaft und Logistik fokussiert. Langfristig soll das Forum dazu beitragen, Gütermobilität grüner, sozialer und effizienter zu gestalten, indem das Bewusstsein für die damit verbundenen Prozesse und Technologien bei allen Akteuren erhöht und das Branchenimage gestärkt wird.

Weitere Projekte:

- MUKE - Meta-Untersuchung kritischer Erfolgsfaktoren von Lösungen im Bereich Güterverkehr und Transportlogistik
- INNS'PAKET - Koordinierte und kooperative Zustellung von Paketen und Kleinsendungen im Großraum Innsbruck
- RemiHub - Nutzbarkeit von ÖV-Betriebsflächen für nachhaltige City-Logistik
- MIHU - Analyse von Kooperationsmöglichkeiten für urbane Midi-Hubs - ein Stakeholder-übergreifender Ansatz zur effizienten Infrastrukturnutzung
- SCHNURRR - Entwicklung und Erprobung eines mobilen Systems zur Erfassung der Belegung von Zonen für den ruhenden Güterverkehr
- e-Pack - elektrischer Lastenroller

Ökologisierung im Hafen Wien

Der Hafen Wien ist selbst kein Betreiber von Binnenschiffen, sondern eine Logistikkreuzung. Der Übergang zu neuen Geschäftsmodellen des Hafens Wiens ist einerseits von Digitalisierung und andererseits von Nachhaltigkeit geprägt. In den letzten Jahren ist das Thema Klimawandel immer mehr in den Vordergrund gerückt. Hier haben Binnenhäfen eine Schlüsselrolle, da erst die Multimodalität ermöglicht, das jeweils geeignete, umweltfreundliche Transportmittel zu wählen. Also für große Mengen an Schüttgütern das Binnenschiff, den LKW für die letzte Meile und den Bahntransport für schneller zu liefernde Güter. Darüber hinaus soll die Produktion von CO² möglichst vermieden werden. Daher betreibt der Hafen Wien seit August 2018 den gesamten Containerterminal mit 100 Prozent Wasserkraft.

Um dieses Vorhaben auch in Zukunft aktiv zu betreiben, hat die WienCont eine klimaaktive Partnerschaft mit dem Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (BMNT) abgeschlossen. Der Startschuss dafür ist bereits 2017 mit der im Hafen installierten Photovoltaikanlage gefallen. Auch die WienCont wird bereits seit Anfang 2018 zu 100 Prozent mit grüner Energie aus Wasserkraft versorgt. Durch die Versorgung mit Wasserkraft werden rund 160 Tonnen CO² pro Jahr in Wien eingespart.

Das Solarkraftwerk in Freudenau erzeugt Sonnenenergie für umgerechnet knapp 120 Wiener Haushalte, das entspricht einer jährlichen Erzeugung von 290.000 Kilowattstunden (kWh).

Insgesamt wurden 1.076 Solarmodule auf einer Fläche von rund 4.000 Quadratmetern verbaut. Die Anlage kommt somit auf eine Leistung von 280 Kilowatt Peak (kWp).

Auch am Standort HQ7 wird beinahe ein Fünftel des gesamten Strombedarfs aus Sonnenenergie vor Ort gedeckt. Insgesamt wurden 1.066 Solarmodule auf einer Fläche von rund 5.500 Quadratmetern verbaut. Die Anlage kommt somit auf eine Leistung von rund 300 Kilowatt Peak (kWp).

Auch die ÖBB-Infrastruktur AG hat ihre Bahnstromversorgung für sämtliche Züge im Hafen Wien auf 100 Prozent grünen Strom umgestellt. Darüber hinaus liefert die ÖBB Strom für die Containerkräne, der ebenfalls zu 100 Prozent aus grünem Strom besteht.

In einem nächsten Schritt hat die Österreichische Energieagentur eine CO²-Bilanz des Hafens Wien und der WienCont erstellt. Der Gesamtenergieverbrauch liegt aktuell bei 4.571 MWh/Jahr (Hafen Wien) sowie 4.396 MWh/Jahr (WienCont).

Die Energieagentur rechnet mit einem Reduktionspotenzial beim Energieverbrauch für Transportleistungen von 1.000 tkm (Tonnenkilometer) auf einem trimodalen Standort von 42,7 Prozent gegenüber einem monomodalen (ausschließlich mit straßengebundenem Güterverkehr) und von 20 Prozent gegenüber einem bimodalen Standort.



6

Conclusio

Der Hafen Wien stellt eine der wichtigen Transportinfrastrukturen im Wiener Raum dar. Die Entwicklung der letzten Jahre ist durchaus positiv, wenngleich die Pandemie mit gesunkenen Warenumsätze im Jahr 2020 einen Rückschlag bedeutet. Durch die bereits erfolgte Diversifizierung des Angebotes für unterschiedlichste Gütertransporte und Logistikleistungen zeigt aber, dass der Hafen gut gerüstet in die Zukunft blicken kann. Dennoch ist wie bei vielen anderen Infrastruktureinrichtungen im Wiener Raum darauf zu achten, den Anschluss an die großen Warenströme rechtzeitig zu erkennen und in die Unternehmensstrategie einzubinden. Das zeigt vor allem ein Vergleich mit dem Hafen Duisburg, der sich bereits vor Jahren auf die Verkehre nach Asien, insbesondere von und nach China, gestützt hat. Duisburg ist heute mit einer Wertschöpfung von drei Mrd. Euro und 400 wöchentlichen Kombiverkehrsverbindungen zu 100 direkten Zielen in Europa und Asien, ein Gigant unter den Binnenhäfen. In den acht multimodalen Containerterminals in Duisburg werden ca. 30 Prozent des gesamten Handels mit China umgeschlagen.

Der Hafen Wien könnte sich daran ein Beispiel nehmen und sich auf die weitere Entwicklung der WienCont samt neuer Terminalanlagen im Dreieck Hafen Wien, Inzersdorf und Flughafen stützen. Mit der Errichtung der sechsten Do-

nauquerung durch den S1-Lobautunnel liegt der Hafen dann auch an einer weiteren wichtigen Verkehrsachse, die man als zentraler multimodaler Warenumschlagplatz positiv zu nutzen kann.

Genauso wichtig erscheint in diesem Zusammenhang der im Jahr 2021 gestartete Ausbau der Zugverbindungen. Dieser und die kontinuierliche Ergänzung weiterer Schienenverkehre wird ganz entscheidend für positive Entwicklung des Hafen Wien sein. Neben Verbindungen zu den Seehäfen in Koper und Triest ist der Ausbau der Türkeioute hier als ein erster Schritt besonders hervorzuheben.

Eine grundlegende Aufgabe am Standort wird der Ausbau der Betriebsflächen durch Landgewinnung und Ankauf sein. Nur so kann sichergestellt werden, dass weitere Betriebsansiedlungen im Hafengebiet möglich werden. Erst damit schafft man die Basis für eine Steigerung der Bruttowertschöpfung von derzeit 50 Mio. Euro und die Schaffung neuer Arbeitsplätze. Generell ist die Absicherung von Betriebsgebieten in der Stadt – insbesondere in Lagen mit hoher Standortgunst wie am Hafen Wien – in den nächsten Jahren von besonderer Bedeutung. Durch die gezielte Ansiedlung weiterer Betriebe aus dem Logistikbereich hat der Hafen Wien die Chance, seine Rolle als Citylogistikstandort kontinuierlich auszubauen.

7

Hintergrund zur volkswirtschaftlichen Berechnungsmethode des Standortanwaltes

Eigens für die Berechnung der regional- und volkswirtschaftlichen Effekte einzelner Infrastrukturprojekte wurde von der Gesellschaft für angewandte Wirtschaftsforschung (GAW) ein eigenes Wertschöpfungstool auf Ebene der Bundesländer konzipiert. Das regionale Modell für Wien steht dem Wiener Standortanwalt exklusiv zur Verfügung.

Beim GAW-Wertschöpfungsrechner handelt es sich um eine Verbindung aus Input-Output-Modell und ökonomischem Modell, mit welchem die ökonomischen Kreislaufzusammenhänge der jeweils betrachteten Untersuchungseinheit in über 100 Einzelgleichungen unter Einbindung von mehreren hundert Wirtschaftsindikatoren abgebildet werden.

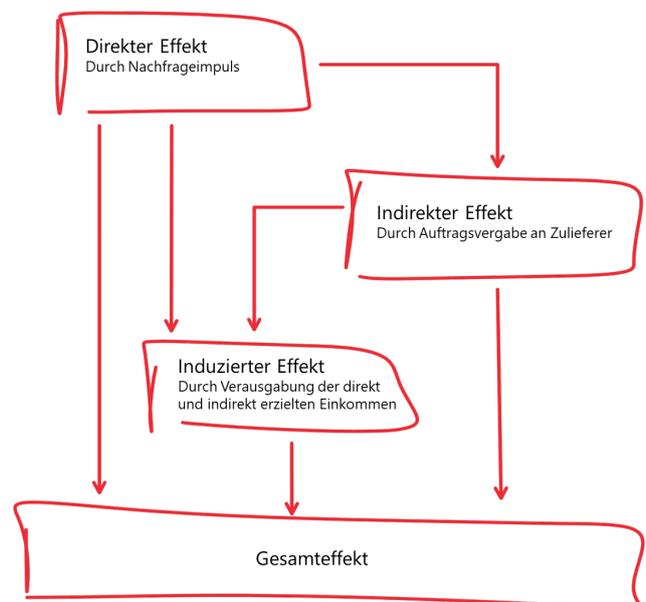
Unter Eingabe eines Nachfrageimpulses (Investition oder Konsum) können so die Auswirkungen der Durchführung eines Projekts auf die zentralen makroökonomischen Aggregate (Wertschöpfung, Beschäftigung, Einkommen sowie staatliche Rückflüsse) berechnet werden.

Das Modell ermöglicht auch eine Darstellung von direkten, indirekten und induzierten Effekten:

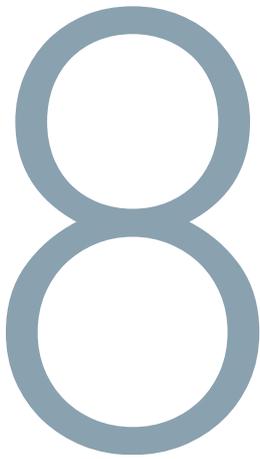
Direkte Effekte: Ergeben sich unmittelbar aus einem ökonomischen Impuls (z.B. aus der Investitionssumme für ein Projekt)

Indirekte Effekte: Ergeben sich über Vorleistungen bei den Zulieferbranchen

Induzierte Effekte: Ergeben sich aus dem Konsum der zusätzlich Beschäftigten aus direkten und indirekten Effekten



Liegen detaillierte Informationen zum jeweiligen Projekt bzw. Nachfrageimpuls vor, können die Ergebnisse auch nach ihrer sektoralen und zeitlichen Wirkung dargestellt werden.



Anhang

Darstellung der Business Units

Neue Gesellschaftsstruktur seit 2019

Das Jahr 2019 war ein Jahr der Neustrukturierung im Hafen Wien. Die Hafengesellschaften wurden neu geordnet und fusioniert, um die Bündelung der Kräfte auf die klassische Güterlogistik samt dazugehörigen Immobilien zu ermöglichen.

Deshalb wurden die Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG (WHV) und die Wiener Hafen, GmbH & Co KG (WHG) in die Wiener Hafen Management GmbH (WHM) verschmolzen und diese in die Hafen Wien GmbH umfirmiert. Die neue Hafen Wien GmbH führt, managt und betreibt nun als mittelgroße Kapitalgesellschaft den Hafen Wien und konzentriert sich auf das logistische Kerngeschäft.

Als zweite Maßnahme wurden die Gesellschaften im Personenschiffbereich wegen der touristischen Bedeutung vom Hafen Wien an die Wien Holding abgegeben. Die Hafen Wien-Gruppe besteht nun nach der erfolgten Umstrukturierung der Gesellschaften aus den Unternehmen Hafen Wien GmbH, Terminal-Sped Speditionsgesellschaft m.b.H., WienCont Containerterminal GmbH sowie Fehringer's Technical Service Consulting GmbH.

Hafen Wien GmbH

Geschäftsgruppe Immobilien

Dass der Hafen Wien als attraktiver Betriebsstandort punktet, zeigen die Erlöse aus Vermietung und Verpachtung, welche im Jahr 2019 bei rund 13 Mio. Euro (+4 Prozent zum Vorjahr) lagen. Auch in den kommenden Jahren liegt ein starker Fokus auf dem Immobiliensektor. Das in den vergangenen zwei Jahren entwickelte Areal HQ7 hat gezeigt, dass Logistik keine Einbahnstraße ist und Logistikflächen auch in atypischen Branchen heiß begehrt sind. Die Auslastung im HQ7 beträgt für das Jahr 2019 rund 82,5 % (2018: 80 %).

Hier werden inzwischen feste Standbeine in andere Wirtschaftszweige – wie der Filmwirtschaft – geschaffen. So erreichten den Hafen Wien im Jahr 2019 über 50 Anfragen für Foto-shootings sowie Anmietungen von Immobilien für Filmdreharbeiten. Auf dem Industriegelände HQ7 wurden 16 Filmprojekte, darunter viele Studioprojekte, verwirklicht. Szenen von Serien, wie die Vorstadtweiber oder Tatort, wurden im Jahr 2019 im Hafen Wien gedreht. Ebenfalls wurden hier Sequenzen für die Filme „Das schaurige Haus“, „Südpol“ oder „Schachnovelle“ gedreht. Auch die Dokumentation „Li-

teraTOUR“ ist im Hafen Wien entstanden. Die ökonomische Vielschichtigkeit des Hafens Wien als Betriebsansiedlungsstandort dokumentiert sich in einem bunten Mix von Wirtschaftsleistungen:

- Biodieselerzeugung
- Schmierstoffherzeugung
- Stahl Logistik
- Kaffeerösterei
- Requisitenlager
- Bildhauer/Künstler/Kulissenbau
- Getreidespeicher, konventionell und biologisch
- Hackplatz für Kraftwerk Simmering
- Raumausstattungen
- Autoreparaturwerkstätten
- Lebensmittelhandel
- Verkehrsdienste
- Schifffahrtstourismus
- Verkauf von gebrauchten Telekommunikationseinrichtungen und Recycling von elektrotechnischen Anlagen

Geschäftsgruppe Logistik

Lagerlogistik

Die Auslastung in der Business-Unit Lagerlogistik war im Jahr 2019 bei rund 80 Prozent. Alle Lagerflächen zusammen genommen entsprechen einer Fläche von insgesamt 270.000 m². Im Jahr 2019 lag der Güterumschlag bei 3,4 Millionen Tonnen.

In der klassischen Logistik hat der Hafen Wien auf Nischen gesetzt. So ist die Containerstauung eine gut nachgefragte Dienstleistung mit wenig Konkurrenz am Markt.

Generell sind räumlich und zeitlich maßgeschneiderte Lösungen ein Asset der Hafens-Wien-Logistik-Spezialisten: So wurden beispielsweise von einem großen Industriebetrieb Fahrzeugteile und diverse Ausstattung für U-Bahngarnituren der saudischen Hauptstadt Riad im Lager des Hafens Freudenau eingelagert. Das Leistungsangebot in der Lagerlogistik umfasst:

- Hallen- und Freilager
- Gedeckte Entladung
- Regallager/Hochregallager/Blocklager/Depoträume
- Tiefkühl- und Kühllager
- Langguthallen
- Ent-/Beladung von LKW, Bahn & Schiff
- Kran für Umschlag bis 10 t
- Lagerhandling inkl. Administration
- Kommissionieren, Umpacken, Cross Docking, Transportlösungen mit Partnern
- Schienenanschluss



Autoterminal

Im Jahr 2019 wurden über 64.000 Fahrzeuge über den Hafen umgeschlagen. Die Menge der am Hafen Wien umgeschlagenen Fahrzeuge beträgt etwa ein Fünftel der in Österreich registrierten PKW-Neuzulassungen. Die Autoflächenauslastung liegt im Jahr 2019 bei 95 Prozent. Das Leistungsangebot umfasst:

- Freilager: rund 7.000 PKW-Stellplätze
- Autolagerhaus: rund 2.000 PKW-Stellplätze
- Waschanlagen/Werkstätten/Tankstelle
- Direkter Bahnanschluss
- RoRo-Rampe mit Neigung 1:10
- Ent-/Beladung von LKW, Bahn & Schiff
- Terminalhandling inkl. Administration
- Werkstatt
- Waschen, Entkonservieren, Betanken
- Transportlösungen mit Partnern
- Entladung/Übernahme

Massen- & Schwergut und Hafenbetrieb

Stück- und Schüttgüter sowie Projektsendungen werden am Hafen Freudenau umgeschlagen. Ein großer Kreuzfahrtschiffbetreiber parkt seine Schiffe zwischen den Saisonen im Hafen Freudenau. Im Jahr 2019 wurden in den drei Frachthäfen Freudenau, Albern und Lobau Massen- & Schwergut im Ausmaß von mehr als 1,1 Mio. Tonnen umgeschlagen.

Über seine im Hafen Freudenau angesiedelten Umschlagseinrichtungen und -flächen hinaus verfügt der Hafen Wien noch über das im Hafen Albern angesiedelte Schwergutzentrum für high & heavy Lasten (mit bis zu 450 Tonnen). Neben Getreide werden hier auch Baustoffe, landwirtschaftliche Produkte und Stahlerzeugnisse umgeschlagen.

WienCont

Das Herzstück des Hafens Wien, der trimodale Containerterminal, wickelte im Jahr 2019 rund 376.000 Containerumschläge ab und erzielte einen Umsatz von knapp 11,3 Mio. Euro. WienCont deckt die komplette Wertschöpfungskette durch Fullservice ab. Mit namhaften Reedereien konnten langfristige Verträge abgeschlossen werden.

Neue Zugverbindungen

Seit Anfang Mai 2019 verkehrt das neue Shuttle Rotterdam-Wien und retour mit vier Zügen pro Woche über den Terminal der WienCont. Seit September 2019 gibt es weitere neue Verbindungen von Ludwigshafen und Rotterdam. Im Jahr 2020 wurden neue Zugverbindungen von/zu WienCont gestartet und bestehende ausgebaut. Allen voran wurde die Türkei-Route gestärkt und die Drehscheibe nach Deutschland

und Ungarn in Ihrer Frequenz erhöht. Und es wurden sogenannte Gate-Way-Verbindungen geschaffen. Dies sind Verbindungen mit Ladeeinheiten, die nicht für den Zielort Wien und dessen Umgebung bestimmt sind.

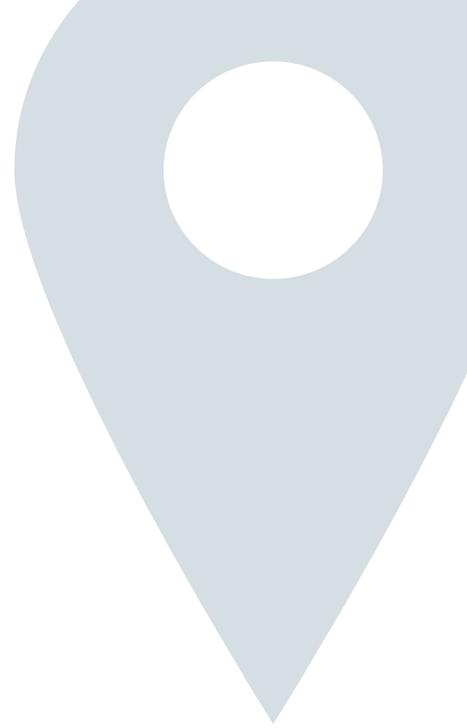
Neu aufgebaut wurde im Jahr 2020 das sogenannte Trailer-Geschäft. Dabei werden ganze LKW-Sattelaufleger auf den Zug gepackt und zu den Zieldestinationen transportiert. Eine Effizienzsteigerung konnte dank der Automatisierung des Containerterminals (Ingate) in den Jahren 2017 und 2018 erreicht werden. LKWs werden seither durch ein OCR-Fotogate (optical character recognition) bei der Einfahrt in den Terminal registriert. Dieser Digitalisierungsschritt führt im Bereich der LKW-Verladung zu einer signifikanten Zeitersparnis von bis zu 50 Prozent je Durchlauf.

Weitere Beteiligung

Letztes Jahr wurde die bisher 60-prozentige Beteiligung an der Firma Fehringer's Technical Service Consulting GmbH auf 100 Prozent aufgestockt und somit die Basis für den Einstieg der WienCont in den Markt der mobilen Inspektions- und Reparaturdienste für Ladeeinheiten im intermodalen Verkehr geschaffen.

Das Leistungsangebot umfasst:

- Depotkapazität 10.000 TEU
- 3 Containerkranbrücken (Hubkraft pro Kranbrücke max. 45 t)
- 4 Umschlaggleise für Ganzzüge
- Moderner Gerätefuhrpark
- Umschlag & Lagerung von Containern
- Containerhandel
- Trucking und Zollservice
- Werkstatt: Containerreparatur und mobile Reparatur an jedem Standort im Großraum Wien
- Containervermietung
- Beidseitige Schwungeinfahrt



T-Sped Verzollung

In der T-Sped wickeln Mitarbeiter die Verzollung der Waren ab. Für Kunden des Hafens Wien ergeben sich durch dieses Angebot mehrere Vorteile. Die unverzollten Waren können bis zur Wiederausfuhr oder Importzollabfertigung gelagert werden. Darüber hinaus gelingt eine schnelle und reibungslose Abwicklung der Zollangelegenheiten durch die enge und partnerschaftliche Zusammenarbeit mit dem Zollamt Wien. Außerdem wird auf höchste Sicherheitsstandards geachtet.

Das Hafens Freudenau Gelände ist in zwei Zolllager Bereiche geteilt:

- Das Zolllager E am Nord- und Südufer (Bereich Container Terminal – WienCont) wird von der Tochtergesellschaft „TerminalSped“ verwaltet.
- Das öffentliche Zolllager A wird vom „Hafen Wien“ betreut.

Aufgaben der T-Sped für die direkte Verzollungsabwicklung:

- Bearbeitung der Eingangszüge
- Erstellung der Lagerpost
- Verwaltung des Zolllagers
- Verzollungen
- Er- und Gestellungen von Zoll-Versanddokumenten T-1
- Kundenberatung
- Berufungen (Rechtsmittelverfahren gegenüber dem Zollamt)
- Zollbeschauen

Quellenangaben

Wir danken der Hafent Wien GmbH und thinkport VIENNA für die Unterstützung bei der Erstellung der Broschüre, insbesondere für die Zurverfügungstellung der Daten und Medienberichte.

Hafen Wien GmbH
<https://www.hafen-wien.com/de/home>

Holzhausen Verlag; Sonderbeilage Bundesministerium Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 26. Juni 2020

HJS Media World, Hans-Joachim Schlobach, Aktuell DANUBE+BUSINESS, 16.12.2020

Bundesvereinigung für Logistik, Newsletter Dezember 2020

SAMOA Mobility Lab, Holding Graz Kommunale Dienstleistungen GmbH, Juni 2020

Austrian Public Ports (IGÖD), Förderung und Vertretung gemeinsamer Verkehrs-, Wasserstraßen und Hafeninteressen, Jänner 2021, <https://www.igoed.at/>

Pro Danube International, Newsletter Dezember 2020, <https://www.prodanube.eu/>

Interreg Danube Transnational Programme; EU Strategy for the Danube Region, Newsletter 18.12.2020, <http://www.interreg-danube.eu/>
Europäische Vereinigung Inlands Ports (EFIP), Newsletter 2020, <https://www.inlandports.eu/>

WienCont Container Terminal Gesellschaft m.b.H. <https://www.wiencont.com/>





© LBS Redl

www.luftbild-redl.at

Standortanwalt
wien 