

Anbindung des Hafens von Triest an den Container-Hub Wien-Bratislava, Schnittpunkt der Ost-West-Magistrale Pazifik-Atlantik (TRANSSIB) und der Nord-Südachse Ostsee-Adria.

RŽD – ÖBB

Memorandum of Understanding

Ausgangspunkt der AMEM Studie ist die im Sommer 2013 von den beiden staatlichen Eisenbahngesellschaften Russlands und Österreichs zusammen mit der Slowakei und der Ukraine unterzeichnete Absichtserklärung, die TRANSSIB bis in den Raum Bratislava – Wien auszubauen.

Ausbau der Transsib

Mengengerüste, Potentiale, statistische Werte, Wirtschaftlichkeitsberechnungen

Die AMEM-Studie verzichtet bewusst auf geduldige Zahlenfriedhöfe, mathematische Analysen, Hochrechnungen und Prognosen. Die entsprechenden Informationen über Bahn- und Schiffstransport finden sich in den unzähligen Veröffentlichungen der Europäischen Union, Generaldirektion Mobilität und Transport sowie in den Publikationen von Eurostat. Die erste Machbarkeitsstudie von Roland Berger über eine Verlängerung der TRANSSIB bis Wien geht auf diese Thematik ganz besonders ein.

Wien

Mega-Hub Breitspur – Normalspur

Am Schnittpunkt der Nord-Süd-Achse Ostsee-Adria und der Magistrale Pazifik-Atlantik ist Wien dazu prädestiniert, auch ein Mega-Umschlagplatz für Container im Herzen Europas zu werden.

Tunnelprojekte in Österreich

Koralmtunnel und Semmering Basistunnel

Ein wichtige Voraussetzung dafür, dass Wien ein international, attraktiver Hub wird, ist der Ausbau der Semmering und Koralmbahn bis Villach. Damit werden die beiden Hochleistungsstrecken zu einem Teil des Transeuropäischen Eisenbahnnetzes. Die Projekte

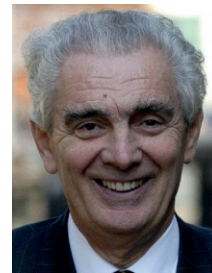
sind von den Sparmaßnahmen der österreichischen Regierung kaum betroffen. Aus heutiger Sicht rechnet man mit einer Fertigstellung in den Jahren 2023/2024.

Mit dem Tunnelanschlag im Lavanttal Anfang Jänner 2014, sind nun alle drei Bauabschnitte des Koralmtunnels voll im Bau.

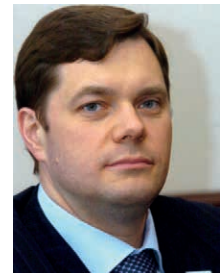
Triest **Ausbau des Hafens**

Mit dem Ende der österreichisch-ungarischen Monarchie hat der Hafen Triest 1918 sein Hinterland verloren. Als Endpunkt und intermodaler Umschlagplatz eines interkontinentalen Eisenbahnsystems vom Pazifik nach Europa, könnte sich für Triest ein neues Hinterland mit enormem Wachstumspotential aufbauen.

Das Industriegebiet von Servola (Porto Nuovo) an der Bucht von Muggia gelegen, bietet sich als ausbaufähiger Standort an. Eine extrem umweltbelastende Gießerei/Kokerei gibt seit Jahren für Spekulationen über eine Schließung Anlass. Auf Grund der Randlage und der rücksichtslosen Konkurrenz des Wirtschaftsraums Venedig – Porto Marghera, ist die Beschäftigungssituation von Triest seit Jahrzehnten äußerst angespannt. Die politische Instabilität Italiens führt zu chaotischen, parteipolitischen Grabenkämpfen, ausgeprägtem Starrsinn der Gewerkschaften und regelmäßigen Interventionen dubioser, in- aber auch ausländischer Investoren, vom norditalienischen Industriellen Giovanni Arvedi bis zum russischen Stahl-Oligarchen Alexej Mordaschow.



Giovanni Arvedi



Alexej Mordaschow

Triest **Offshore Tiefwasser Container Terminal**

Die Hafenverwaltung von Triest (Autorità Portuale di Trieste) wäre sehr gut beraten, mit einem schwimmenden Tiefwasser-Containerhafen das Problem Servola (Sanierung des Industriegeländes) im wahrsten Sinn des Wortes zu umgehen und – nach vielen ungenutzten Chancen – die Grundlagen für einen Hafen von Weltgeltung zu legen!

Die Anbindung Triests an das europäische und transkontinentale Hochleistungs-Eisenbahnnetz ist die eine Seite der Medaille, der Abschluss von Verträgen mit den Betreibern von Mega/Ultra Containerschiffen mit einem Tiefgang bis zu 16 Metern und einer Kapazität von mehr als 20 000 TEU die andere.

Triest

Umweltverträglichkeit des neuen Terminals

Bis auf die Neuverlegung von Geleisen und den Bau einer Zufahrtsstraße samt Auffahrtsrampen, könnte der schwimmende Container Terminal nahezu ohne jede Belastung der Umwelt flexibel und jederzeit erweiterungsfähig, in konkurrenzlos kurzer Zeit errichtet werden!

Während der Liegezeit (cold ironing) könnten die Containerschiffe mit Energie aus integrierten Gezeiten- oder Wellenkraftwerken autark versorgt werden.

Ein schwimmender Container-Terminal würde sich den prognostizierten Veränderungen des Wasserspiegels automatisch anpassen. Darüber hinaus bietet dieser auch noch Erdbebensicherheit.

Der künftige Eigentümer des schwimmenden Container-Terminals wäre von den strengen Auflagen der Entsorgung des schwer kontaminierten Erdreichs der ehemaligen Gießerei/Kokerei und den daraus entstehenden Kosten weitgehend enthoben.

Suez-Kanal

Zum Unterschied von dem im Bau befindlichen, neuen, erweiterten Panama Kanal, können Mega/Ultra Containerschiffe den Suez-Kanal problemlos befahren. Das erhöht die Attraktivität des Hafens von Triest ganz wesentlich, vorausgesetzt die politische und militärische Lage in Ägypten bleibt halbwegs stabil. Aber selbst eine Sperre des Suez-Kanals hätte für Triest insofern keine negativen Auswirkungen, als die teure und lange Route um das Kap der guten Hoffnung die Nachfrage auf der Transsibirischen Eisenbahn wesentlich erhöhen und damit den Landweg noch attraktiver machen würde.

Mega Container Ships

Slow steaming, emission regulations, economies of scale

Die Reedereien von Containerschiffen auf der Asien-Europa-Route leiden nicht nur unter selbst verschuldeten Überkapazitäten, geringer Nachfrage, enormem Kosten- (HFO Heavy Fuel Oil) und Preisdruck (Verfall der Frachtraten, Ende der Linienkonferenzen), sondern auch unter den ruinösen Umweltschutzvorschriften von Europäischer Union und USA (ECA Zones). Sie sehen sich gezwungen über „slow steaming“ und Verkürzung der Routen die Verluste so gering wie möglich zu halten. Noch vor wenigen Jahren waren die Containerschiffe die schnellsten Handelsschiffe auf den Weltmeeren, jetzt werden die Fahrzeiten bewusst verlängert! Das steht wohl in grobem Gegensatz zur Maxime „time is money“ und reduziert den Nutzungsgrad und somit die Rentabilität der Schiffe erheblich. Dazu kommt noch, dass „slow steaming“ einen nicht zu unterschätzenden negativen Effekt auf die Lebensdauer der Dieselmotoren hat!

So wird der Transport von Containern über die TRANSSIB immer interessanter.

Nicht zu reden von einer Zeitersparnis von mindestens 14 Tagen vor dem Hintergrund einer Versicherungsprämie, die für jeden einzelnen Container nach angefangener Stunde abgerechnet wird!

Ob der Ausweg aus der Existenzkrise in der Größe der Schiffe liegt (economies of scale), wird sich im Betrieb erst herausstellen! Die größten Containerschiffbetreiber der Welt, allen voran MAERSK, aber auch CMA CGM und MSC sowie asiatische Reedereien, beschreiten jedenfalls diesen Weg!

Wann wird die Wirtschaft endlich das Prinzip des schrankenlosen, nicht hinterfragten Wachstums aufgeben?

Container-Hubs in Nordeuropa – mit Ausnahme von Rotterdam – könnten im Vergleich zu Triest an Konkurrenzfähigkeit einbüßen, zumal im Vergleich zu Rotterdam oder Hamburg in Triest keine Kosten für das Ausbaggern der Fahrtrinnen anlaufen.

Ferrovie dello Stato **Italienische Staatsbahn**

Mit dem autistischen CEO Mauro Moretti an der Spitze, wird wohl die italienische Staatsbahn ein unverzichtbarer Partner beim intermodalen Projekt „Ausbau des Container-Hafens von Triest“ und Anbindung an die TRANSSIB sein.



Mauro Moretti

Schiffsbewegungen **Vergleich Ärmelkanal – Adria**

Abbildungen der Verkehrsdichte auf den beiden Schifffahrtsrouten verdeutlichen das Risiko von Kollisionen und Verspätungen im Fahrplan eindrucksvoll. Siehe Seite 5.

Triest **Gipfelkonferenz Italien-Russland in Triest**

Die Staatschefs Enrico Letta und Wladimir Putin haben Ende November 2013 bezeichnenderweise in Triest 28 Einzelprojekte im Rahmen bilateraler Abkommen unterzeichnet. Russland stellt Italien dabei großzügige Finanzierung zur Verfügung. Der Ausbau des Hafens von Triest könnte in diesem Geiste ein weiteres Großprojekt der wirtschaftlichen Zusammenarbeit von Italien und Russland werden!

Johannes Kühmayer
Wien, im Jänner 2014

Schiffsverkehr

21. Jänner 2014 – 11:30 Uhr

Adria



Ärmelkanal

