

Der Ennshafen zwischen Niederösterreich und Oberösterreich

Der Ennshafen mit den angrenzenden Wirtschaftsparks in Niederösterreich und Oberösterreich hat eine Schlüsselposition, wenn es um die Entwicklung bundesländerübergreifender Wachstumspotenziale und innovativer Projekte geht. In einem Pressegespräch informierten Wirtschaftslandesrätin **Dr. Petra Bohuslav** und ihr oberösterreichischer Amtskollege **KommR. Viktor Sigl** gemeinsam mit **LABg. Michaela Hinterholzer**, stv. Aufsichtsratsvorsitzende ecoplus GmbH, und **Mag. Christian Steindl**, Geschäftsführer der Ennshafen OÖ GmbH, über aktuelle Projekte rund um den Ennshafen und die gesamte Region. „Die EU-Donauraumstrategie eröffnet unseren Bundesländern enorme Chancen in Wirtschaft, Ökologie und Tourismus. Die Donau wird mehr denn je zum Wirtschaftsmotor für die Region“, sind sich die beiden Landesräte einig.

Am 24. Juni 2011 verabschiedete der Europäische Rat die Donauraumstrategie. Die Grundlagen zu dieser Entwicklung wurden jedoch bereits 25 Jahre davor in Niederösterreich gelegt und zwar mit der Gründung der Arbeitsgemeinschaft der Donauländer. „Wir waren zu einer Zeit Vorreiter, als noch der Eiserner Vorhang existierte. Heute können wir darauf aufbauen und die Zukunft gemeinsam planen. So wird ermöglicht, ganz neue Themen anzugehen und auch bestehende Wirtschaftspotenziale mit neuen, zukunftssträchtigen Ausrichtungen optimal zu nutzen. Damit sichern wir langfristig die dynamische und erfolgreiche Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandortes Niederösterreich“, ist Niederösterreichs Wirtschaftslandesrätin **Dr. Petra Bohuslav** überzeugt.

Eine Drehscheibe bei der Umsetzung zahlreicher Projekte ist der Ennshafen. Oberösterreichs Wirtschaftslandesrat **KommR. Viktor Sigl**: „Der Ennshafen ist an vielen Maßnahmen konkret beteiligt. Insbesondere in der Wissensvermittlung über den Verkehrsträger Wasserstraße, der Teilnahme an Aus- und Weiterbildungs kooperativen trägt der Ennshafen entscheidend zur Umsetzung bei. Darüber hinaus darf man aber nicht vergessen, dass der Ennshafen durch seine direkte Verbindung zum Schwarzmeerraum als Verkehrshauptschlagader für den stark exportorientierten Wirtschaftsstandort Oberösterreich von enormer Bedeutung ist.“

Frei zugängliche trimodale Infrastruktur, beste Standortbedingungen und ein breites Angebot an Dienstleistungen – diese Kombination macht den Ennshafen zu einem erfolgreichen Infrastrukturpartner für die regionale Wirtschaft. **Mag. Christian Steindl**, Geschäftsführer der Ennshafen OÖ GmbH: „Im ersten Halbjahr 2011 sind am Containerterminal bereits 148.183 TEU (+ 44% gegenüber 2010) umgeschlagen worden. Beim Wasser-/Landumschlag konnte trotz deutlichem Umschlagsrückgang im Jänner aufgrund des Tankerunfalls am Rhein das Vorjahresniveau leicht übertroffen werden und liegt derzeit bei etwa 292.000 Tonnen (+ 1% gegenüber 2010).“

Dem Ennshafen angeschlossen sind sowohl auf oberösterreichischer als auch auf niederösterreichischer Seite Wirtschaftsparks, die – im dynamischen Wirtschaftsraum zwischen Linz, Steyr, St. Valentin und Amstetten gelegen – auf großes Interesse bei den Betrieben stoßen. **LABg. Michaela Hinterholzer**, stv. ecoplus Aufsichtsratsvorsitzende: „So wird zum Beispiel der ecoplus Wirtschaftspart Ennsdorf durch den einfachen Zugang zu einem äußerst kostengünstigen Wasserweg in viele wichtige europäische Wirtschaftszentren in Kombination mit der optimalen Anbindung an Westbahn und Westautobahn zu einer einzigartigen Verkehrs-Drehscheibe.“

NÖ Wirtschaftslandesrätin Dr. Petra Bohuslav:

Wirtschaftsstrategie Niederösterreich

Mit der EU-Erweiterung ist Niederösterreich ins Zentrum eines neuen, dynamischen Wirtschaftsraums – Centrope – gerückt. Zur Wachstumsdynamik hat insbesondere die Öffnung Ost-Mitteleuropas und vor allem die EU-Erweiterung beigetragen. Das Wirtschaftswachstum in Niederösterreich fiel durch die Erweiterung der EU stärker aus, als es ohne

Erweiterung der Fall gewesen wäre: Seit 2002 ist Niederösterreich stärker gewachsen als der Österreich-Durchschnitt – das Wirtschaftswachstum war im Schnitt um einen Prozentpunkt besser. Um diese langjährige positive Entwicklung auch in Zukunft erfolgreich voranzutreiben, wurde vom Land Niederösterreich die Wirtschaftsstrategie 2015 entwickelt.

Dabei gibt es drei Hauptziele:

- Die Sicherung eines kontinuierlichen Wirtschaftswachstums auf höchstem Niveau
- Die Sicherung und den Ausbau hochwertiger Arbeitsplätze und damit einhergehend eine langfristige Steigerung des verfügbaren Einkommens
- Die nachhaltige Positionierung Niederösterreichs als lebenswerter, attraktiver Wirtschaftsstandort

Um diese großen Ziele zu erreichen wird selbstverständlich auch jener Wirtschaftsmotor genützt und ausgebaut, der unserem Land seit Jahrhunderten immer neue Impulse gibt und heute modern, gefragt und zukunftsträchtig ist wie nie: Die Donau als klimafreundliches Verkehrsmedium, deren Kapazität bisher allerdings nur zu einem sehr geringen Teil genutzt wird.

Donauraumstrategie – Bedeutung für Niederösterreich

Die von Österreich und Rumänien initiierte EU-Strategie zur Umsetzung gemeinschaftlicher Interessen und Ziele im Donauraum birgt vor allem auch in den Bereichen Wirtschaft und Tourismus großes Potenzial für Niederösterreich.

Der Donauraum umfasst 14 Länder, hier leben rund 115 Millionen BürgerInnen in über 100 Regionen. Die Wirtschaftsleistung der Donauregion beträgt ca. 11% des gesamten BIP der EU. Die Handelsströme innerhalb der meisten Staaten des Donauraumes sind immer noch vergleichsweise gering (außer zwischen Österreich und Deutschland) und durchaus ausbaufähig.

Ziele der Donauraumstrategie sind eine bessere Koordination zwischen den Donauraumländern und damit auch eine Verbesserte Zusammenarbeit, die Fokussierung der wirtschaftlichen Kraft einer so großen Region u.a. auch durch die effizientere Nutzung von vorhandenen Mitteln (zB EU Regionalfördermittel), die Entwicklung und Umsetzung neuer, innovativer Ideen und Zukunftsvisionen.

Was bringt die Donauraumstrategie aus NÖ-Sicht?

Zuallererst ergibt sich hier eine ganz neue Form der Zusammenarbeit, da EU-Mitgliedstaaten und Nicht-Mitgliedstaaten auf fachlicher Ebene zusammenarbeiten. Basis ist ein politisches Commitment auf höchster Europäischer Ebene und dadurch wird ermöglicht, ganz neue Themen anzugehen und so auch bestehende Wirtschaftspotentiale optimal und mit neuen, zukunftsträglichen Ausrichtungen optimal zu nutzen. Damit ergeben sich auch große wirtschaftliche Chancen für Niederösterreich!

Ennshafen

Der Ennshafen dient als Schnittpunkt der drei Verkehrsträger Straße - Schiene – Wasserstraße und bietet optimale Strukturen für die Ansiedlung von Unternehmen. Schon heute ist er ein wichtiger Wertschöpfungspunkt durch die angesiedelte Unternehmen und die Bündelung von vor- und nachgelagerte Branchen (auch Standortsicherung Österreichs).

Um die Attraktivierung des Ennshafens weiter voranzutreiben wird zur Zeit im Rahmen des Logistik Cluster Niederösterreich an der Konzeptionierung und detaillierten Entwicklung eines Projekts gearbeitet, mit dem der Ennshafen zu einem „High & Heavy“-Standort ausgebaut und damit zu einem Knotenpunkt für die Verlagerung von Schwerlastgütern auf Binnenschiffe aufgebaut werden soll.

Ziel des Projekts ist eine umfassende Gesamtkonzeption für einen öffentlichen multimodalen Schwerlasthafen an der Donau im Ennshafen Niederösterreich. Weitere Ziele sind kombinierte Verkehrslösungen durch Adaptierung der bestehenden Infrastruktur wie Anschlussbahn, Kaianlagen, Roll-On Roll-Off Anlage, befestigte Freiflächen sowie die Planung erforderlicher Suprastruktur zur effizienten Be- und Endladung von Schwerlastgütern auf Binnenschiffen.

Langfristig wollen wir damit erreichen, dass die freien Kapazitäten auf der Donau für Schwerlast-Projektgeschäfte besser genutzt werden. In weiterer Folge soll der Straßengüterverkehr durch intelligente multimodale Konzepte entlastet werden und gleichzeitig soll damit langfristig eine CO2 Reduktion erreichen und so auch die Umwelt entlasten werden. Weiters sollen Kosteneinsparungen durch eine effiziente Alternative zu komplexen Straßentransporten über weite Strecken generiert werden.

Tourismus

Die Donau zieht sich rund 260 Kilometer durch Niederösterreich prägt diese Region und damit das Bild Niederösterreichs. Die Donau verbindet – nicht nur 10 Länder in Europa, sondern ist auch ein Band, das Niederösterreich in eine nördliche und südliche Hälfte teilt. So kommt man entlang der Donau beispielsweise nach Carnuntum, wo in diesem Jahr die Niederösterreichische Landesausstellung 2011 „Erobern-Entdecken-Erleben im Römerland Carnuntum“ stattfindet.

Sie durchquert die Wachau, die seit dem Jahr 2000 UNESCO-Weltkulturerbestätte ist und die wohl – vor allem international - bekannteste Tourismusregion Niederösterreichs ist. Der längste Fluss Österreichs, der zu einem der bekanntesten Flüsse der Welt zählt, wird durch die Schifffahrt belebt.

Die Donau führt in Niederösterreich an eindrucksvollen Zeugnissen der Geschichte vorbei: Burgruine Aggstein, Dürnstein, Stift Melk, Stift Göttweig.

Die Personenschifffahrt auf der Donau hat nicht nur lange Tradition, sondern einen hohen touristischen Stellenwert: Viele regionale Betriebe profitieren von den internationalen Gästen der Kreuzfahrtschiffe, die bei ihren Landausflügen überdurchschnittlich viel ausgeben. Die Wertschöpfung aus diesem Bereich liegt derzeit bei etwa 40 Mio. Euro pro Jahr und weist eine steigende Tendenz auf. Zudem gibt es bei 2/3 der Gäste eine Wiederbesuchsabsicht.

Der hohe Qualitätsanspruch der Schifffahrtsgäste wird von den Schifffahrtsunternehmen bestens erfüllt, das Familienunternehmen Brandner Schifffahrt zählt beispielsweise auch zu den Top Ausflugszielen Niederösterreichs.

Das Land Niederösterreich hat bereits vor mehr als 10 Jahren den strategische Wert der Anlegestellen für die Schifffahrt erkannt, Weichen von der damals maroden DDSG 17 Anlagen übernommen und saniert, die heute gemeinsam mit den Anlagen der Firma Brandner Schifffahrt als gemeinsames PPB-Modell sehr erfolgreich betrieben werden.

Destination Donau/Region Wachau - touristische Bedeutung

Die Tourismusdestination Donau Niederösterreich ist mit rund 1,4 Mio. Nächtigungen jährlich eine der nächtigungsstärksten Destinationen unseres Landes.

Vor allem die Wachau ist eine beliebte Region, die auch international einen hohen Bekanntheitsgrad hat. Seit 2000 UNESCO-Weltkulturerbestätte, ist sie eine Destination mit hohem Ausflugsverkehr nicht zuletzt durch die bekannten Sehenswürdigkeiten und kulinarischen Vorzüge und so international renommierte Weinbauregion und bevorzugter Treffpunkt von Genießern. Veranstaltungen wie etwa der Wachau-Marathon, die Wachauer Radtage oder auch Genussfeste wie das Wachau-Gourmet-Festival prägen das Bild des Weltkulturerbe Wachau und verstärken diesen Bekanntheitsgrad.

Der Donauradweg zählt zu den bekanntesten Radwegen Europas. Die niederösterreichische Etappe durch das Nibelungengau und der Wachau ist häufiges Urlaubsziel von Individualgästen und Gruppenreisenden.

Neue Projekte wie etwa der Welterbesteig Wachau machen den Touristen ihren Urlaub entlang der Donau immer schmackhafter. Speziell ist die Verbindung des hervorragenden Wein- und genusstouristischen Angebotes mit den kulturellen Sehenswürdigkeiten und dem Outdoor-Erlebnis in einer der schönsten zum Weltkulturerbe geadelten Flusslandschaften.

Auch das Thema E-Mobilität hat in der Wachau bereits Einzug gehalten. Neuartige Fahrzeuge mit hohem „Funfaktor“, wie Elektro-Fahrräder und -Mountainbikes, Elektro-Scooter und Segways, stehen ab sofort an speziell gekennzeichneten Verleihstationen bereit und ermöglichen Wachau-Urlaubern und Ausflugs Gästen eine neuartige, umweltfreundliche Mobilität.

OÖ Wirtschaftslandesrat KommR Viktor Sigl:

Bedeutung des Ennschafens für die öö. Exportwirtschaft

Oberösterreich ist das Exportland Nummer 1 in Österreich. Mehr als 25 Prozent der gesamtösterreichischen Exporte und der Industrieproduktion werden hier generiert. Die Exportquote liegt bei rund 60 Prozent, der Anteil der Industrieproduktion bei über 30 Prozent des BIP. Rund 80 Prozent der Exporte gehen nach Europa, der Rest nach Übersee. Umso wichtiger für diesen stark exportorientierten Wirtschaftsstandort Oberösterreich ist eine leistungsfähige Infrastruktur für den multimodalen Verkehr. So ist nicht nur der Aufbau überregionaler, sondern insbesondere auch regionaler Verbindungen von wesentlicher Bedeutung.

Durch den neutralen Zugang zur hochwertigen trimodalen Infrastruktur, die Schaffung von Gewerbe- und Industriebaugebieten, Wertschöpfung und Arbeitsplätzen trägt der Ennshafen maßgeblich zur Sicherung und Weiterentwicklung des Produktions- und Wirtschaftsstandorts Oberösterreich bei. Auf 353 ha Fläche arbeiten rund 1650 Mitarbeiter in mehr als 50 Betrieben. In Synergie mit den angesiedelten Betrieben in den Hafen- und Gewerbegebieten bietet er eine Vielzahl an Logistikdienstleistungen an.

Das Bundesland Oberösterreich verfügt durch den Ennshafen über eine direkte Verbindung nach Südosteuropa und zum Schwarzmeerraum. Diese Verkehrshauptschlagader birgt enormes Potenzial für die österreichische Exportwirtschaft, so Sigl. Der Infrastrukturausbau des Schienen- und Wasserstraßennetzes ist aber Voraussetzung, um nachhaltigen Güterverkehr zu ermöglichen. Nur die Nutzung und Auslastung aller drei Verkehrsträger kann die Wettbewerbsfähigkeit Oberösterreichs steigern. Ganz Österreich kann sich dadurch als Wirtschaftsstandort und Industriedrehscheibe für den osteuropäischen Raum positionieren.

EU-Donauraumstrategie

Die Stärkung des Donauraums als wirtschaftliche und kulturelle Region ist auch in der EU-Donauraumstrategie verankert. Vorrangig ist hier die Schaffung eines gemeinsamen Wirtschaftsraums, der seinen Bürgern Lebensqualität und Wohlstand bietet. Die Nutzung der Wasserstraße Donau als umweltfreundlicher Verkehrsweg sowie die Vernetzung der Binnenhäfen entlang der Donau sollen dazu beitragen, das Transportangebot hinsichtlich der Effizienz und Umweltverträglichkeit deutlich zu verbessern.

Für den Schwerpunktbereich „Verbesserung der Mobilität und Multimodalität: Binnenwasserstraßen“ wird Österreich gemeinsam mit Rumänien die Koordinationsrolle ausüben. In Österreich ist das bmvit für die Wahrnehmung der Koordinatorenrolle zuständig, in Rumänien das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur. Die operative Umsetzung erfolgt durch ein Technisches Sekretariat, das in Österreich von der via donau und in Rumänien vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur besetzt wird. Zu den Aufgaben der Koordinatoren zählen unter anderem die Vernetzung von Kontaktpersonen und Projektleitern in den Donauländern, die Unterstützung der Umsetzung der Arbeitsprogramme und die Beratung bei Finanzierungsfragen.

Der Schwerpunkt der Aktivitäten zur verbesserten Nutzung der Wasserstraße Donau liegt auf folgenden Aktionsbereichen:

- Verbesserung der Wasserstraßen-Infrastruktur der Donau und ihrer schiffbaren Nebenflüsse
- Hafenausbau zu multimodalen Logistik-Knotenpunkten, Vernetzung der Donauhäfen und Hinterlandverbindungen
- Modernisierung der Donauflotte und ihrer Umweltperformance
- Implementierung harmonisierter River Information Services an der Donau und ihren Nebenflüssen
- Integriertes und international koordiniertes Wasserstraßenmanagement (Schifffahrt, Ökologie und Umwelt)
- Förderung eines nachhaltigen inter- und multimodalen Güterverkehrs (Aufbau von Liniendiensten auf der Wasserstraße)
- Aus- und Weiterbildung von qualifiziertem Personal für die Donauschifffahrt (Nautik & Logistik)
- Nationale Entwicklungsstrategien zur Förderung der Binnenschifffahrt im Donauraum (in Österreich NAP – Nationaler Aktionsplan für die Binnenschifffahrt)

Fünf Ziele sollen im Rahmen der EU-Donauraumstrategie in Österreich umgesetzt werden:

- Erhöhung des Güterverkehrs auf dem Fluss bis 2020 um 20 % (gegenüber 2010)
- Behebung der Schiffbarkeits-Hindernisse unter Berücksichtigung der spezifischen Charakteristika der einzelnen Abschnitte der Donau und ihrer schiffbaren Nebenflüsse und Einführung eines effektiven Wasserstraßen-Infrastrukturmanagements bis 2015.
- Entwicklung effizienter multimodaler Terminals in den Häfen der Donau und ihrer schiffbaren Nebenflüsse, um die Binnenwasserstraßen bis 2020 mit Schiene und Straße zu verbinden.
- Einführung harmonisierter Binnenschifffahrts-Informationsdienste (River Information Services, RIS) auf der Donau und ihren schiffbaren Nebenflüssen und Sicherstellung des internationalen Austauschs von RIS-Daten bis 2015.
- Behebung des Mangels an qualifiziertem Personal und Harmonisierung von Ausbildungsstandards in der Binnenschifffahrt in der Donauregion bis 2020 unter gebührender Berücksichtigung der sozialen Dimension der entsprechenden Maßnahmen.

Zur Koordination von konkreten Projekten und zur Diskussion neuer Projektideen sollen die folgenden fünf Arbeitsgruppen eingerichtet werden:

- Wasserstraßen-Infrastruktur
- Häfen und Nachhaltigkeit
- Donauflotte
- River Information Services
- Ausbildung und Arbeitsplätze

Mit der Donaunraumstrategie ist die Umsetzung zahlreicher Projekte und Maßnahmen verbunden, an der sich auch der Ennshafen maßgeblich beteiligt. Insbesondere in der Wissensvermittlung über den Verkehrsträger Wasserstraße, der Teilnahme an Aus- und Weiterbildungsaktivitäten sowie durch seine Vernetzung mit den Schwarzmeerräumen Galati und Konstanz trägt der Ennshafen entscheidend zur Umsetzung der Ziele der EU-Donaunraumstrategie bei.

Umweltfaktor Gütertransport – Forcierung Binnenschifffahrt

Große Ladekapazitäten, geringer Treibstoffverbrauch und Schadstoffausstoß sowie die gut ausgebaute Infrastruktur entlang des Verkehrsträgers Wasserstraße sprechen eindeutig für die Vorteile des Binnenschiffs als Transportmittel. Im Vergleich zu Bahn und LKW ist es das umweltfreundlichste und zugleich kostengünstigste Verkehrsmittel. Insbesondere mit der Einführung der CO₂-Zertifikate für die Transportwirtschaft wird das Binnenschiff enorm an Bedeutung gewinnen.

Im Vergleich zum Lkw verbraucht es bei gleicher Transportmenge nur ein Drittel der Energie und belastet die Umwelt nur mit einem Fünftel der CO₂-Emissionen. Ein Schubverband mit einer Ladekapazität von 3.700 Tonnen entspricht etwa 148 Lkw (Kolonne von 10 km auf der Straße!). Die externen Kosten für Unfall, Lärmbelastung, Schadstoffe etc. betragen beim Binnenschiff weniger als ein Drittel im Vergleich zum Lkw.

Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse an der Donau östlich von Wien

Im Zuge der Donaunraumstrategie soll eine Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse auf der Donau östlich von Wien erfolgen. Die Umsetzung des Flussbaulichen Gesamtprojekts (FGP) muss so bald wie möglich beginnen, um die Akzeptanz für den umweltfreundlichen, leistungsfähigen und sicheren Verkehrsträger Donau zu erhöhen.

Die freie Fließstrecke der Donau zwischen Wien und der slowakischen Staatsgrenze ist die Schwachstelle für die Weiterentwicklung der ansonsten wettbewerbsfähigen, sicheren und umweltfreundlichen Güterschifffahrt in Österreich. Die fortschreitende Erosion der Donaunsohle in diesem Flussabschnitt führt zu sinkenden Oberflächen- sowie Grundwasserspiegeln und wird zur Gefahr für die Verlässlichkeit für Gütertransporte in Niederwasserperioden. Die Bedeutung der Donau als Standortfaktor für die gesamte Region und zentraler Transportweg zwischen Schwarzmeerraum und Nordsee wird dadurch stark beeinträchtigt.

Deshalb sollte umgehend mit der Versuchsstrecke Bad Deutsch-Altenburg begonnen werden. Dort können wasserbaulichen Maßnahmen erprobt werden, die es im Rahmen des Flussbaulichen Gesamtprojekts ermöglichen werden, die Sohleintiefung der Donau zu stoppen, Regulierungsbauten um ein Drittel zu reduzieren und die Fahrverhältnisse für die Güterschifffahrt zu verbessern. Bis zur endgültigen Umsetzung des FGP sollte außerdem alles dafür getan werden, verlässlichere und sichere Fahrwasserbedingungen auf einem Niveau von 25 dm Abladetiefe bei Regulierungsniederwasser 1996 (RNW 96) herzustellen. Jeder zusätzliche Dezimeter verfügbare Abladetiefe bedeutet 80-120 Tonnen zusätzliche Ladekapazität. Gerade vor dem Hintergrund des weiterhin zu erwartenden enormen Verkehrswachstums im Donaukorridor und der umweltfreundlichen Alternative Güterschiff beachtliche Zahlen.

Aktuelle Projekte

KoLEG: Studie zur Vorbereitung eines kombinierten Linienverkehrs zwischen Enns und Galati – Start Anfang Juni 2011

Der Aufbau von internationalen Containerliniendiensten und RoRo-Liniendiensten auf der Donau Richtung Schwarzmeerraum zählt zu den wesentlichen Zielsetzungen für die nächsten Jahre. Durch ein umfassendes Linienangebot kann ein großer Teil des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und Wasserstraße verlagert werden.

Im Juni 2011 fand der Start einer vorbereitenden Studie zum Aufbau eines Liniendienstes zwischen dem Ennshafen und dem rumänischen Hafen Galati statt. Das Ziel ist die Entwicklung eines durchgehenden Linienverkehrs auf

der Wasserstraße Donau zwischen den Häfen Galati und Enns in Kombination mit dem Back-up-System Schiene. In dieser Studie sollen das Marktpotenzial für einen regelmäßigen Linienverkehr sowie die wirtschaftlichen Faktoren analysiert werden. Im Herbst 2011 sind zwei Verlader-Workshops mit den Studienteilnehmern und Interessenten geplant, um gezielt auf die Bedürfnisse potenzieller Kunden einzugehen und den Liniendienst zu optimieren.

Seit 2008 besteht ein Kooperationsvertrag des Ennshafens mit dem Hafen Galati, der als wichtiger Zukunftshafen Rumäniens mit enormem Entwicklungspotenzial angesehen wird. Er eröffnet der österreichischen Exportwirtschaft neue Handlungsspielräume als künftige Drehscheibe für Verkehre ans Schwarze Meer, in die Ukraine, nach Russland und in den asiatischen Raum.

NELI: Kooperationsnetzwerk für die Logistik und Nautik Aus- und Weiterbildung für die Binnenschifffahrt im Donauroum unterstützt durch innovative Lösungen.

Projektlaufzeit: April 2009 – März 2012

Das Projektziel ist die Schaffung eines Kooperationsnetzwerkes zwischen Akteuren des Binnenschifffahrts-, Forschungs- bzw. Schulungs- und Verwaltungssektors entlang der Donau. Die Entwicklung neuer Ausbildungsangebote in den Bereichen Nautik und Logistik sowie der Aufbau von Informations- und Trainingszentren sollen die Bedeutung der Binnenschifffahrt für den Gütertransport kommunizieren und fördern. Derzeit gibt es sehr wenig Informations- und Ausbildungsangebot im Bereich der Binnenschifffahrt. Eine Professionalisierung des Berufsfeldes kann also nur mittels fundierter Schulungs- und Informationsprogramme erreicht werden, die auch den praktischen Anforderungen der Binnenschifffahrt und Transportwirtschaft gerecht werden.

Das Konsortium des NELI-Projekts setzt sich aus 15 unterschiedlichen Organisationen in acht Donauanrainerstaaten zusammen. Die Ennshafen OÖ GmbH hat sich als Projektpartner im NELI Projektkonsortium zum Ziel gesetzt, ein Informationszentrum mit dem zentralen Thema Wasserstraße Donau zu errichten und die Vorteile der Binnenschifffahrt zu kommunizieren. Ähnliche Projekte gibt es auch in weiteren Ländern der Projektpartner: Rumänien/Galati (infoDanube), Kroatien/Sisak (Ris-Center) und Ungarn (mobiles Infozentrum).

DaHar: Danube Harbour Development

Projektlaufzeit: April 2011 – März 2014

Das übergeordnete Ziel im Projekt DaHar ist, kleine und mittlere Häfen Südosteuropas besser in die gesamte multimodale Transportlogistik speziell im Bereich der Binnenschifffahrt zu integrieren im Hinblick auf dessen Entwicklungspotenziale. Die Ennshafen OÖ GmbH dient hier als „best practice“-Beispiel für den multimodalen Infrastrukturausbau zu einer der bedeutendsten Logistikkreisläufe in Österreich und ist somit Vorbild für die weiteren Entwicklungen der kleinen und mittleren Häfen im Donauroum. Dieses Projekt ist aber auch die Basis für die Umsetzung weiterer Entwicklungs- und Ausbaumöglichkeiten im Bereich Logistikinfrastruktur im Ennshafen.

LAbg. Michaela Hinterholzer (stv. Aufsichtsratsvorsitzende ecoplus GmbH):

ecoplus, die Wirtschaftsagentur des Landes Niederösterreich:

Die Wirtschaftsagentur des Landes Niederösterreich, ecoplus, steht für eine innovative Wirtschafts- und Regionalpolitik und unterstützt Unternehmen bei ihren Ansiedlungs- bzw. Erweiterungsabsichten, bei regionalen Initiativen (LEADER, Regionalförderung), bei der Unterstützung von Unternehmen im Mittelpunkt der Tätigkeiten steht. Und vor allem bei der Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Niederösterreich.

Regionalförderung:

ecoplus initiiert, unterstützt und berät, unter Einbindung von EU-Mitteln regionale Impulsprojekte in Niederösterreich. Voraussetzung dafür ist, dass das jeweilige Projekt innovativ und qualitativ ist, einen Beitrag zur Entwicklung der Region leistet und regionale Ressourcen und Potenziale nutzt.

Ein Blick auf die Zahlen seit Beginn der Regionalförderung im Jahr 1986 bestätigt, dass in Niederösterreich – und vor allem auch im Mostviertel – viele Projekte diesen Kriterien entsprechen:

Zahlen zum Regionalförderprogramm:

- Seit 1986 wurden in ganz Niederösterreich bis Ende Juni 2011 insgesamt 2.116 Projekte mit einem Investitionsvolumen von 2,4 Milliarden Euro beschlossen.
- Das Fördervolumen betrug 964 Millionen Euro.
- Insgesamt wurden damit in ganz Niederösterreich über 14.600 Arbeitsplätze geschaffen und gesichert.

Förderung 1987 bis Ende Juni pro EinwohnerIn nach Region:

- Waldviertel: 1.077 Euro pro EinwohnerIn
- Mostviertel: 671 Euro pro EinwohnerIn
- NÖ Süd: 575 Euro pro EinwohnerIn
- Weinviertel: 548 Euro pro EinwohnerIn
- Zentralraum: 231 Euro pro EinwohnerIn

Im Niederösterreich-Durchschnitt wurde für jede/n NiederösterreicherIn im Zeitraum 1987 bis Ende Juni 2010 ein Volumen von 624 Euro aufgewandt!

Regionalförderungsbilanz Mostviertel 2006 bis Juni 2011 (inklusive Lilienfeld und St. Pölten):

Seit Jänner 2008 wurden 140 Projekte mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von über 100 Millionen Euro umgesetzt (Fördervolumen: 46,7 Millionen Euro).

Einige Projektbeispiele sind die Errichtung Technologiezentrum Wieselburg, die Errichtung des Waldkletterpark Buchenberg, das Solefelsenbad Göstling, das Mostviertler Schienenradl, der Ausbau und die Modernisierung der Messeinfrastruktur Wieselburg.

ecoplus im Mostviertel aber auch ein wichtiger Partner bei den Betriebsansiedlungen und Wirtschaftsparks: Allein im Mostviertel wurden im Jahr 2010 Ansiedlungs- und Erweiterungsprojekte abgeschlossen und 234 Arbeitsplätze geschaffen und gesichert.

Beispiele für erfolgreiche Betriebsansiedlungen im Mostviertel sind Böhler Uddeholm in Kematen oder auch Bevo Armaturen in Ennsdorf.

Es gibt drei ecoplus Wirtschaftsparks im Mostviertel: den Wirtschaftspark Kematen, ein Beteiligungspark der ecoplus, den Wolfpassing – der 17. ecoplus Wirtschaftspark – und schlussendlich den ecoplus Wirtschaftspark Ennsdorf

ecoplus Wirtschaftspark Ennsdorf:

Dieser Wirtschaftspark mit dem Donauhafen liegt im dynamischen Wirtschaftsraum zwischen Linz, Steyr, St. Valentin und Amstetten. Das bedeutet: jederzeitiger Zugang zu einem äußerst kostengünstigen Wasserweg in viele wichtige europäische Wirtschaftszentren. So wird zusammen mit der optimalen Anbindung an Westbahn und Westautobahn der Wirtschaftspark Ennsdorf zu einer einzigartigen Verkehrs-Drehscheibe.

Daten und Fakten Wirtschaftspark Ennsdorf:

- Gründungsjahr: 1992
- Gesamtfläche: 90 Hektar
- Freie Fläche: 27 Hektar
- Angesiedelte Betriebe: 25
- Arbeitsplätze: 733

Mag. Christian Steindl

Halbjahresbilanz 2011

Auch die aktuelle Bilanz verspricht für 2011 wieder eine deutliche Steigerung. Im ersten Halbjahr 2011 sind am Containerterminal bereits 148.183 TEU (+ 44% gegenüber 2010) umgeschlagen worden. Beim Wasser-/Landumschlag konnte trotz deutlichem Umschlagsrückgang im Jänner aufgrund des Tankerunfalls am Rhein das Vorjahresniveau leicht übertroffen werden und liegt derzeit bei etwa 292.000 Tonnen (+ 1% gegenüber 2010).

Bereits 2010 hat sich der Ennshafen zum exportstärksten Hafen Österreichs entwickelt. Mit einem Jahresergebnis von 225.561 TEU konnte gegenüber 2008 (191.153 TEU), dem bisher umschlagsstärksten Jahr, eine Steigerung von 18 Prozent erreicht werden. Ebenso deutlich ist die Steigerung im Wasser-/Landumschlag mit 663.013 Tonnen, das bedeutet ein Plus 23 Prozent gegenüber 2008 (539.617 Tonnen).

Infrastrukturausbau

Der stetig wachsende Logistikmarkt erfordert weitere Investitionen in die trimodale Infrastruktur. Die Erweiterung der Kai- und Gleisanlagen und die Umstellung der Betriebszeiten am Containerterminal auf ein 24-Stunden-Service sind bereits erfolgt. Die Bauarbeiten am Containerterminal Ennshafen sind aber wieder in vollem Gang. Das Bürogebäude wird derzeit um einen Stock erhöht. Weitere Büroräume, Schulungs- und Aufenthaltsräume werden errichtet, um auch künftig den steigenden Personalbedarf abzudecken.

Die Lagerkapazitäten am Containerterminal Enns wurden um weitere 10 Prozent auf insgesamt 6000 TEU erhöht, um ausreichende Reserven für die Abwicklung des bestehenden Volumens zu schaffen. Dafür wurde eine zusätzliche Containerstellfläche von 4.800 m² für Leercontainer asphaltiert.

Insgesamt werden 2011 bis zu 3,3 Mio. Euro in den weiteren Ausbau investiert.

Tourismus entlang der Donau

Die Donau ist seit jeher ein Fluss, der die angrenzenden Regionen entscheidend geprägt hat. Sie ist für den europäischen Kulturraum nicht nur von wirtschaftlichem Nutzen. Auch touristisch hat der zweitlängste Strom Europas einiges zu bieten. Um das Donaual touristisch besser zu erschließen und die Kulturräume entlang der Donau symbolisch zu verbinden, wurde von Passau über Linz bis Grein ein durchgehendes Weitwanderwege-Netz errichtet und beschildert. Der sogenannte Donausteig verbindet 46 bayrische und oberösterreichische Gemeinden. Das gastronomische Angebot entlang der Rad- und Wanderwege ist vielseitig und eine große Anzahl an Ausflugszielen bietet Abwechslung und Interessantes für jeden. Burgen, Schlösser und Museen sowie herrliche Schluchten und Klammern entlang der Donau laden gleichermaßen ein, besucht und erkundet zu werden. Auch im Ennshafen befindet sich einer der 135 Start-, Rast- und Panoramaplätze des insgesamt 450 km langen Donausteigs.

In Oberösterreich erfreut sich insbesondere der Donauradweg größter Beliebtheit. Dieser führt entlang des großen Stromes von Deutschland über Österreich bis nach Ungarn. Rund 437.000 Personen wurden 2010 auf dem gesamten bayrisch-österreichischen Radweg gezählt.

Zwischen Enns, Mauthausen und St.Pantaleon lassen sich Schifffahrt und Radtour auf der Donau hervorragend kombinieren. Wer die Städte beidseitig des Stromes erkunden möchte, kann mit der Radfähre Ennsegg bequem übersetzen.

Auch die älteste Stadt Österreichs Enns profitiert von den Rad- und Wandertouristen. Im ersten Halbjahr 2011 wurde gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres mit 10877 Nächtigungen ein Plus von rund 19 Prozent erzielt. Im Vergleich zu 2009 waren es um 7 Prozent mehr Nächtigungen. Die Donauradfähre hat per Juni 2011 bereits 8085 Passagiere übersetzt. Das ist eine deutliche Steigerung von mehr als 40 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.

Auch in der Römerzeit war die Donau bereits eine wichtige Lebensader und gleichzeitig Grenzwall. Der 300 Kilometer lange Abschnitt des römischen Limes in Österreich führt entlang der Donau. Im Gebiet der heutigen Stadt Enns befand sich im 3. und 4. Jahrhundert das Römerlager Lauriacum. Reste aus dieser Zeit sind bis heute noch sichtbar.

Bis 2018 soll in Enns das Limes-Informationszentrum entstehen. Die Römerzeit ist 2018 auch das zentrale Thema der Landesausstellung in der ältesten Stadt Österreichs. Bis dahin soll der Donaulimes in Österreich und vielleicht auch in Ungarn, Slowenien und Rumänien als Weltkulturerbe anerkannt sein. Die Chancen für eine Ernennung stehen gut, da bereits in Deutschland Teile des Limes in Deutschland zum Weltkulturerbe erhoben wurden.

Impressum

Medieninhaber und Herausgeber:

Österreichische Verkehrswissenschaftliche
Gesellschaft, 1090 Wien, Kolingasse 13
Tel +43/1/587 97 27, Fax +43/1/585 36 15
Email: office@oevg.at • Internet: www.oevg.at

Redaktion:

Gerhard Gürtlich
Layout und Gestaltung: Claudia Idinger
Nachdruck bei Quellenangabe und Zusendung
eines Belegexemplares gestattet.