

Die österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft „via donau“ und Statistik Austria haben jetzt die neuen Daten für die Verkehrsentwicklung auf der Donau und für den Güterumschlag in den Hafenanlagen vorgelegt. Darüber hinaus sind die ersten großen Events im Linzer Donausommer 2015 höchst erfolgreich über die Bühne gegangen. Und: im Juli steht die Eröffnung der neuen Freizeitoase beim Brucknerhaus an. Aus diesen Anlässen präsentieren Wirtschaftsstadträtin Susanne Wegscheider und Tourismusreferent Vbgm. Bernhard Baier einen Überblick über die aktuelle **Verkehrsentwicklung auf der Donau** sowie einen Ausblick auf die nächsten Stufen im **ÖVP-Masterplan „Linz an die Donau“**.

## KLARER ZUKUNFTS-KURS

„Linz an die Donau“: das ist der Titel des Masterplans, den die ÖVP Linz im September 2011 präsentiert hat und in den kommenden Jahren weiter sukzessive der Realisierung zuführen möchte. Kerngedanke ist, aus der Stadt an der Donau eine echte Donaustadt zu machen.

Ausgangspunkt der Überlegungen waren zunächst die 10 Megatrends, die die ÖVP Linz im April 2010 der Öffentlichkeit vorgelegt hat. Darunter finden sich drei Trends für die Zukunft der Stadt Linz, die mit der Donau unmittelbar in Zusammenhang stehen:

- **MEGATREND 5 „Globale Wirtschaft – Lokale Arbeitsplätze“**: die Donau als Transportweg der Zukunft und als verbindendes Element zwischen den Wirtschaftsräumen der neuen EU-Donauraumstrategie
- **MEGATREND 8 „Bremsen im schnellen urbanen Leben“**: die Donau als Tourismus- und Freizeitraum für Linz und seine Gäste

- **MEGATREND 10 „Die Stadt braucht ein Profil“**: die Donau als Image- und Markenträgerin für die Stadt Linz

Im Kern geht es also darum, Donau und Häfen zu einem leistungsfähigen Element der Transportkette zu machen sowie den Fluss zum Freizeit-, Tourismus- und Marken-Faktor der Stadt Linz zu entwickeln.

Neu eingegliedert in die ÖVP-Masterplanung für den Linzer Donauraum wurden nun die Ergebnisse der Bürger-Foren „gedanken:gut“ sowie die Ergebnisse des Standortdialogs mit Linzer Wirtschaftsvertretern („Wirtschaftspolitische Agenda für Linz“). Diese beiden Foren der Bürgerbeteiligung werden auch Eingang in das „ÖVP-Programm 2015-2021“ finden.

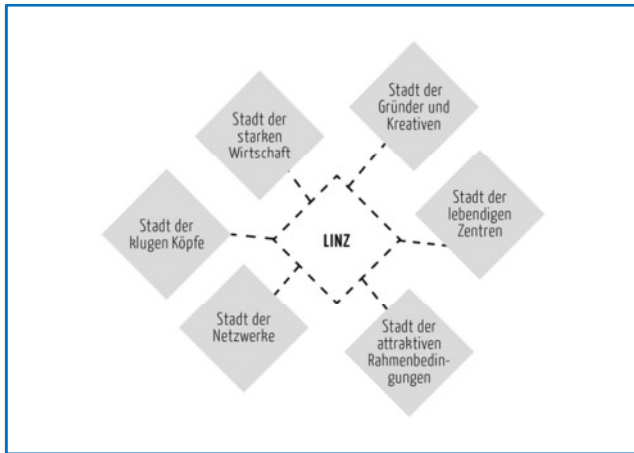
Zusammenfassend ergibt sich, dass die Donau sowohl als Faktor der Linzer Lebensqualität und Freizeitlandschaft bei der Bevölkerung als auch als Faktor für Standortentwicklung bzw. Logistik bei den Wirtschaftstreibenden hohes Ansehen genießt, aber auch noch viel stärker forciert werden muss.

## WEG ZUM DONAU-STANDORT

Die neue „Wirtschaftspolitischen Agenda“ hat die ÖVP Linz in den vergangenen Monaten in Zusammenarbeit mit 40 Linzer Wirtschaftstreibenden aller Sparten erarbeitet.

Es handelt sich dabei um einen Routenplaner gemäß dem sich der Wirtschaftsstandort Linz in den kommenden 10-15 Jahren entwickeln soll.

Die „Wirtschaftspolitische Agenda“ gliedert sich in 6 Potenzialfelder, aus denen insgesamt 20 Handlungsbereiche und 88 konkrete Maßnahmen der Linzer Stadtpolitik abgeleitet werden. In all den Zukunftsfeldern für den Standort spielt die Donau eine Rolle.



Die 6 Potenzialfelder in der „Wirtschaftspolitischen Agenda“

Mit Ideen und thematischen Ansatzpunkten fließt die Donau also durch all diese 6 Potenzialfelder und damit durch das gesamte Standort-Programm der Linzer Volkspartei:

- Die Donaulage als Asset in der **Profilbildung** und internationalen Positionierung von Linz
- Die Donaulage **weicher Standortfaktor** im Werben um Betriebe und Fachkräfte
- Die Donaulage als Möglichkeit zur Etablierung neuer **Kreativ-Locations** (Hafen)
- Die Donaulage als Austragungsort weiterer publikumswirksamer Events zur **Belebung der Stadt(regionen)** sowie als Aufgabenstellung bei der **Öffnung der City** bzw. der Altstadt zur Donau hin
- Die Donaulage als Anknüpfungspunkt für neue **Logistik- und Transportketten** sowie als Anknüpfungspunkt für neue Tourismus-Arrangements
- Die Donaulage als **blaues Band** zur nationalen und internationalen Vernetzung (insb. EU-Donauraumstrategie, Europaregion Donau-Moldau)

Arrangiert werden soll das neue Linzer Standortmanagement von einem Unternehmen außerhalb der klassischen Magistratsstruktur und in Vernetzung mit den wichtigen wirtschafts- und standortpolitischen Akteuren im Ballungsraum. Wesentlich wird dabei auch sein, durch grenzüberschreitende Projekte und Kooperationen zusätzliche EU-Fördermittel nach Linz zu holen.

Die ÖVP hat dazu auch bereits zahlreiche Leitprojekte im Sinne einer Verknüpfung von Standortmanagement und Donau-Offensive festgelegt:

- ✓ Markenbildung für Linz als dynamische, weltoffene Stadt mit Wirtschaft und Kultur
- ✓ Gestalterische Positionierung von Linz als Wohn- und Lebensraum mit Donau-Flair
- ✓ Weitere Forcierung der Kreativszene durch spannende Locations zum Leben und Arbeiten direkt am Donaustrom
- ✓ Neugestaltung der Oberen Donaulände inkl. Portal zu Altstadt und Schloss; Einbindung des Donauradweges Wilhering-Linz in City, Nibelungenbrücke und R1 in Urfahr; Neugestaltung des Zugangs zur Donau vom Hauptplatz kommend; Etablierung des Winterhafens als Freizeitraum; Öffnung und Belebung des Linzer Handelshafens; Nutzung des Donauraums als Event-Location in Sachen Sport, Kultur, Kulinarik etc.
- ✓ Verknüpfung von Leistungskraft und Flair im Handelshafen nach „Modell Hamburg“ bzw. neue Flug-Arrangements, Boots-Anlegestellen, Lokales Ausflugsprogramm
- ✓ Entwicklung von Kooperations-Strategien für Linz im Rahmen der EU-Donauraumstrategie (14 Staaten) und der Europaregion Donau-Moldau (OÖ, Waldviertel, Mostviertel, Oberbayern, Niederbayern, Oberpfalz, Pilsen, Südböhmen, Vysocina)

Als Donau-relevanter Markstein und Meilenstein bei der Standort-Präsentation wird auch die **Landesgartenschau 2021** eine wichtige Rolle spielen. Der Arbeitstitel der Einreichung „Stadt-Land-Fluss“ deutet es an: die Landesgartenschau 2021 ist eine gemeinsame Gartenschau der Stadt Linz und der Gemeinde Wilhering: In Wilhering werden etwa 20 Hektar für die Errichtung der traditionellen Pflanzenausstellung, Parkanlagen und einer Bühne zur Verfügung gestellt. Es sollen nachhaltig ein neuer Park entstehen und der historische Wilheringer Park aufgewertet werden. In Linz wird das Gebiet rund um den Brückenkopf in Urfahr für die Landesgartenschau gewidmet. Definierte Ausstellungsbereiche in Linz sind Ars Electronica Center (Ausstellungsflächen und die dazugehörigen Außenbereiche), Terrassen des Neuen Rathauses und umgebende Grünflächen. Zusätzliche Gebiete in Urfahr sind als Erweiterung im Gespräch. Auf diesen Flächen werden die drei Unterthemen aufgegriffen: städtisches Gärtnern, Naschgarten, Workshops, aber auch Entspannungsflächen mit vielfältiger urbaner Fauna am Rathaus. Forschung, Wissenschaft, Labors und die Aufbereitung ökologischer bzw. sozialer Themen werden wie die Themenpunkte rund um die Pflanzenwelt im Ars Electronica Center angesiedelt sein. Die Donau wird im Rahmen der Landesschau Verbindungsglied zwischen den Gemeinden, Transportweg, Forschungsobjekt und Freizeitraum sein.

## EIN LINZ IM HERZEN EUROPAS

Linz liegt im Herzen der europäischen Flussregion, die von Rhein, Main, Rhein-Main-Donaukanal und der Donau gebildet wird. Diese Flussregion erstreckt sich über 3.500 km von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer bzw. vom niederländischen Rotterdam bis zum Donaudelta beim rumänischen Sulina. Linz liegt auf diesem Weg bei Kilometer 1.340

– also im Zentrum dieser naturlandschaftlich, historisch, wirtschaftlich sowie (lebens)kulturell so mannigfaltigen und auch so prägenden Region Europas.



Seit Ende 2010 liegt für die europ. Donau-Region ein gemeinsames Aktions-Programm der Europäischen Union auf dem Tisch: die EU-Donauraumstrategie. Kerngedanke dahinter ist, die Länder und Regionen im Einzugsbereich der Donau als gemeinsamen Großraum zu definieren und mit neuen (grenzüberschreitenden) Kooperations-Schwerpunkten für die zukünftigen Herausforderungen zu rüsten.



Bestandteil der EU-Donauraumstrategie sind insgesamt 14 Staaten, von denen 9 EU-Mitgliedstaaten

sind (Deutschland, Österreich, Slowakei, Tschechien, Ungarn, Kroatien, Slowenien, Rumänien, Bulgarien) und 5 Staaten (noch) nicht EU-Mitglied (Serbien, Bosnien-Herzegowina, Montenegro, Moldawien und die Ukraine). In Deutschland und in der Ukraine gibt es jeweils regionale Einschränkungen auf Gebiete an der Donau. So sind die Bundesländer Bayern und Baden-Württemberg die deutschen Vertreter in der EU-Donauraumstrategie. Der gesamte Aktionsraum umfasst damit ein Gebiet von 800.000 Quadratkilometern mit insgesamt 115 Millionen Einwohnern.

Die ÖVP Linz ist der Überzeugung, dass sich Linz als direkt an der Donau gelegener starker Wirtschafts-, Bildungs- und Kulturstandort in diese Kooperation mit eigenen Aktivitäten, Projekten und Kooperationen einbringen muss – auch mit der Aussicht, auf diesem Weg zusätzliche EU-Fördermittel in die Region Linz zu bringen. Ausgangspunkte auf diesem Weg nach Europa sind:

- Linz mit konkreten Aktivitäten, Projekten und Kooperationen in die EU-Donauraumstrategie einzuklinken,
- damit die prominente Donau-Lage der Stadt im nationalen und internationalen Städte-Wettbewerb zu unterstreichen
- und letztlich auch zusätzliche EU-Fördermittel für die regionalen Träger der Aktivitäten, Projekte und Kooperationen zu ermöglichen.
- All dies unter der grundsätzlichen Prämisse, das Image der Stadt Linz als weltoffenen, modernen, technologieorientierten Wirtschafts- und Kulturstandort national und international weiter zu etablieren.

Im Kern muss es also in Zukunft darum gehen, auf Basis der von der EU definierten Themenfelder der Donauraumstrategie die Stärken- und Erfolgfelder

der Stadt Linz herauszufiltern und dann Ideen für förderungswürdige Aktivitäten, Projekte und Kooperationen zu kreieren. Koordiniert wird der nationale Prozess gemeinsam durch Außenministerium und Bundeskanzleramt. Diese haben eine österreichische Kooperations-Plattform aufgebaut, auf der Bundesregierung, 9 Bundesländer, Städtebund, Gemeindebund und die Sozialpartner gemeinsam und vernetzt tätig sind.

Neben dieser nationalen Aufgabe hat Österreich im Rahmen der EU-Donauraumstrategie auch internationale Aufgaben übernommen, indem 3 Themenfelder durch österreichische Stellen (jeweils in Kooperation mit einem Partnerland) für Gesamteuropa koordiniert werden. Es sind dies:

- Verbesserung von Mobilität und Multimodalität der Wasserstraße Donau (Verkehrsministerium, Via Donau; Rumänien)
- Investitionen in Humankapital und in die berufliche Qualifikation (Arbeitsministerium, Bildungsministerium; Moldawien)
- Verbesserung von regionaler Verwaltungsqualität und Kooperationen (Magistrat Wien in Kooperation mit Slowenien)

#### 4 SÄULEN UND 11 THEMENFELDER

Im Sinne einer zielgerichteten Vorgangsweise hat die EU-Kommission für die Donauraumstrategie vier thematische Säulen mit insgesamt 11 konkreten Themenfeldern entwickelt.

Dazu kommen aus Brüssel drei Nein hinsichtlich Umsetzung: es werden dafür keine zusätzlichen EU-Gremien eingerichtet, es sind keine über bestehende Förderprogramme hinausgehende Finanzmittel notwendig und es wird keine legislativen Vorgaben der EU geben – summa summarum ist die Donaustrategie also ein

Kooperations-Programm, das von den Ländern und Regionen mit Leben und neuen Ideen zu erfüllen ist und dafür sorgen soll, bestehende Fördertöpfe zu Gunsten der EU-Regionen bestmöglich zu nutzen.

Als Rahmen für die Entwicklung von konkreten Projekten gibt die EU-Kommission 4 thematische Säulen mit insgesamt 11 Themenfeldern vor. Dies ist somit auch der Rahmen für die Ideen-Entwicklung in der Stadt Linz. Diese vier thematischen Säulen und 11 Themenfelder lauten:



- **ANBINDUNG DES DONAURAUMS**  
Mobilität & Multimodalität Wasserstraße  
Förderung Nutzung nachhaltiger Energie  
Förderung Tourismus und Kultur(austausch)
- **UMWELTSCHUTZ IM DONAURAUM**  
Sicherstellung Wasserqualität  
Management Hochwasser-Risiko  
Erhalt Artenvielfalt, Landschaftsbild, Luft
- **AUFBAU WOHLSTAND IM DONAURAUM**  
Forschung, Bildung, Informationstechnologie  
Wettbewerbsfähigkeit der Firmen (Cluster)  
Investitionen in Humankapital/Qualifikation
- **STÄRKUNG DES DONAURAUMS**  
Verbesserung der Verwaltungsqualität  
Bekämpfung organisierter Kriminalität



Die Europaregion Donau-Moldau ist ein Zusammenschluss von 7 Regionen aus Oberösterreich, Niederösterreich, Süddeutschland und Tschechien. Ziele sind die gemeinsame Regionalentwicklung, das Eintreten für die Erhaltung von Natur- und Kulturräum, die Kooperation von Schulen bzw. Unis, der Aufbau von Firmenclustern sowie die Sicherstellung von Standortattraktivität und Wettbewerbsfähigkeit.

## WIRTSCHAFTS-FAKTOR DONAU

10,121 Millionen Tonnen wurden im Vorjahr auf der österreichischen Donau transportiert. Dies ist gegenüber 2013 ein Rückgang um -5,5 % - ausgelöst auch durch niedrigwasserbedingte Behinderungen und einen Einbruch der Importe aus der Ukraine. In den grenzüberschreitenden Gesamt-Tonnagen in Österreichs Donau-Korridor (79,3 Millionen Tonnen) hat die Wasserstraße Donau zuletzt Marktanteile verloren hat. Laut „via donau“ ist der Transportanteil der Donau seit 2007 von 14,6 % auf nunmehr 12 % zurückgegangen. Auch die Schiene hat verloren (von 33,1 % auf 30 %). Nur die Straße hat zugelegt (von 52,3 % auf 58 %).

Oberhalb der Region Korneuburg-Wien ist der Raum Linz-Enns der güterstärkste Donauabschnitt mit 6,8 Millionen Tonnen Jahresaufkommen 2014. Hauptbestandteile dieser Jahresmenge sind laut Statistik die Gütereinfuhr aus dem Osten in den öö. Ballungsraum (2,5 Mill. t) beziehungsweise durchfahrende Schiffe aus dem Osten Richtung Deutschland (1,9 Mill. t). Deutlich geringer – und dort liegen für Linz

und Oberösterreich damit die größten verkehrs-, umwelt- und wirtschaftspolitischen Herausforderungen – sind der Schiff-Import aus dem Westen, der ö. Schiff-Export in beide Richtungen und auch der Schiffstransit aus Deutschland stromabwärts.

Im Sinne einer verkehrs- und umweltpolitischen Wende müssen Donau und Hafenanlagen daher für die regionale Wirtschaft zu attraktiven Logistik-Knoten entwickelt werden – insbesondere für Betriebe in Handelsbeziehungen mit den starken Regionen im Westen sowie für Exportbetriebe mit Handelsbeziehungen nach Ost- und Südosteuropa.

Umweltpolitisch ist das Verkehrsmittel Schiff nahezu unschlagbar: laut Studien ersetzt ein Schubverband mit 3.700 Tonnen Kapazität 148 LKW-Fahrten, die volkswirtschaftlichen Folgekosten pro 1.000 Tonnen betragen beim LKW 35 Euro/km, im Schiffsverkehr aber nur 10 Euro/km – und: mit identem Energie-Input kann eine Tonnage auf dem Schiff 3,7 Mal so weit transportiert werden wie mit einem LKW.

Verkehrs- und standortpolitisch muss die Wasserstraße daher rasch attraktiviert werden:

- **Standort-Konzept** für die Linzer Hafenregion
- Optimale **Verknüpfung** von Donau, Schiene und Straße in den Linzer Hafenanlagen
- Moderne **Verlade-, Transport- und Lagerkapazitäten** für neue Warengruppen – speziell für höherwertige Produkte aus der Verarbeitungs- und Produktionsbranche
- **Kooperations-Netzwerke** mit Spediteuren, Bahn-Betreibern und den Häfen an Nordsee, Ostsee, Schwarzem Meer, Adria inkl. regelmäßig und pünktlich verkehrenden Cargo-Linienschiffen ab Linz
- **Export von Logistik-Know-How** an Partner-Häfen speziell in Ost- und Südosteuropa

Ankerpunkte für diese Bemühungen sind das **Nationale Aktionsprogramm Donau** und die **EU-Donauraumstrategie**. Die Bundesregierung peilt an, die jährliche Donau-Transportleistung auf zumindest 25 Millionen Tonnen zu erhöhen – derzeit 10 Millionen Tonnen. Die EU-Donauraumstrategie gibt die Zielsetzung vor, schon bis 2020 den Güterverkehr auf der Donau um zumindest 20 Prozent zu erhöhen. Längerfristig lauten die Zielsetzungen der EU für die 40.000 km Wasserstraßen: bis 2030 Verlagerung von 30 % der LKW-Langstrecken-Transporte (über 300 km) auf Schiene und Wasserstraße, bis 2050 Verlagerung von 50 % der LKW-Langstrecken-Transporte. Als Handlungsfelder auf diesem Weg werden von der EU-Kommission aufgezeigt:

- Erschließung **neuer Nutzer** und Warengruppen für Schiffstransport
- Moderne **multimodale Knoten** zwischen Straße, Schiene und Wasserstraße
- **Promotion-Aktivitäten** für die Wasserstraße und Hafenangebote
- Höhere **Effizienz in Logistik** und Umschlag durch (Export von) Know-How

International zeigen die Entwicklungen noch immer eine Konjunkturdelle gerade bei den im Schiffsverkehr dominanten Massengütern (Mineralölprodukte, Erze, Schrott, Metall, Düngemittel) und einen deutlichen Wettbewerbsnachteil der Wasserstraße bei den boomenden Warengruppen (Maschinen, Halbfertigwaren und Fertigwaren).

Bei diesen höherwertigen Produktgruppen kommen die Flüsse derzeit nur auf einen Transportanteil von 3 %. Die primären Nachteile der Wasserstraße sind die immer kürzer werdenden Bestellintervalle, die damit verbunden immer kleiner werdenden Zustellmengen sowie die auf der Wasserstraße gegenüber dem LKW längeren Transport- und Verladezeiten.

Einen Hoffnungsschimmer sehen Logistik-Experten diesbezüglich in einer Forcierung des Container-Transports auf der Donau. Dieses Transportaufkommen hat sich in den vergangenen zwei Jahrzehnten in Europa jeweils verdoppelt – dennoch hinkt die Donau gegenüber anderen Flüssen noch immer deutlich nach. Während beispielsweise in den Niederlanden und Deutschland pro Jahr schon zirka 600 Millionen Container-Schiffskilometer gezählt werden, kommt die Donau in Österreich gerade einmal auf ein Tausendstel dieses Wertes. Verbunden sind mit einer Ausweitung des Containerverkehrs Chancen bei höherwertigen Verarbeitungsprodukten, gleichzeitig aber auch Infrastruktur-Adaptierungen auf den Fahrtstrecken (Brückenhöhe, Schleusenhöhe) und in den Häfen (Verladeterminals). Zugleich müssen auch an den Seehäfen die Einrichtungen für die Abfertigung von Binnen-Containerschiffen ausgeweitet werden.

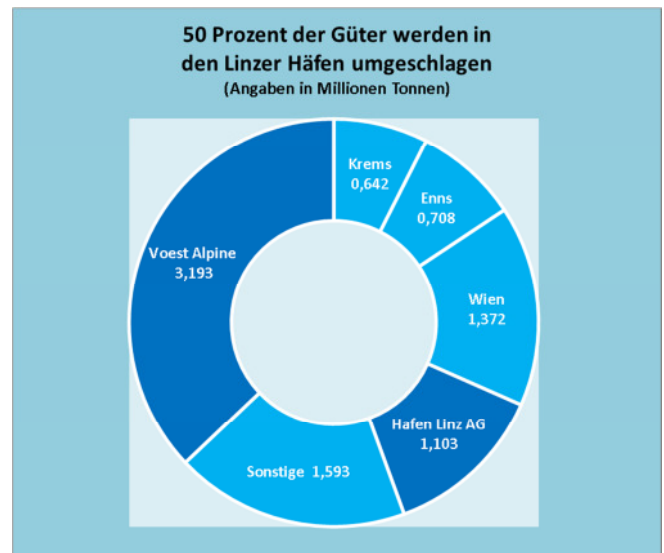
Auch im neuen **Oö. Gesamtverkehrskonzept** für den Ballungsraum Linz sind Maßnahmen im Sinne einer attraktiveren Wasserstraße Donau enthalten: Ausbau der Funktionalitäten im Hafen Linz, Modernisierung der Hafenzonen und Verladeeinrichtungen, Stimulierung von Betriebsansiedlungen im Bereich des Linzer Hafens, Verbesserung der Verknüpfung von Donau, Schiene und Straße im Linzer Hafen.

## LINZ BLEIBT HAFEN-MEISTER

Was die Tonnagen anbelangt, die in Hafenanlagen von Schiffen entladen bzw. auf Schiffe beladen werden, bleibt der Standort Linz an der österreichischen Donau weiterhin Spitze. So wurden in den Hafenanlagen der Voest im Vorjahr 3,193 Millionen Tonnen umgeschlagen, in den Hafenanlagen der Linz AG (Handelshafen und Tankhafen) waren es in Summe 1,1 Millionen Tonnen.

Der Voest-Hafen verlor dabei gegenüber 2013 Tonnagen von -10,3 %. Die Häfen der Linz AG büßten -5,5 % ihrer Tonnagen ein,

Dennoch bleibt Linz im österreichweiten Vergleich der mit Abstand wichtigste Hafen-Standort: von den 8,6 Millionen Tonnen Gütern, die im 2014 an der österr. Donau verladen oder entladen wurden, wurden 49,9 % in Linzer Hafenanlagen manipuliert.



Gegliedert nach den einzelnen Warengruppen zeigt sich am Hafen-Standort Linz weiterhin eine hohe Dominanz der Grundstoffe: 59,4 % der ver- oder entladenen Mengen entfielen im Vorjahr auf die Produktgruppe Erze und Schrott. Dahinter folgen Erdölprodukte (13,6 %), Düngemittel (10,9 %) und Metallerzeugnisse (10,8 %).

Diese Daten unterstreichen die Notwendigkeit einer Diversifikation des Wasserstraßen-Transports hin zu höherwertigen Warengruppen – nur so wird die angepeilte Forcierung der Wasserstraße gelingen.

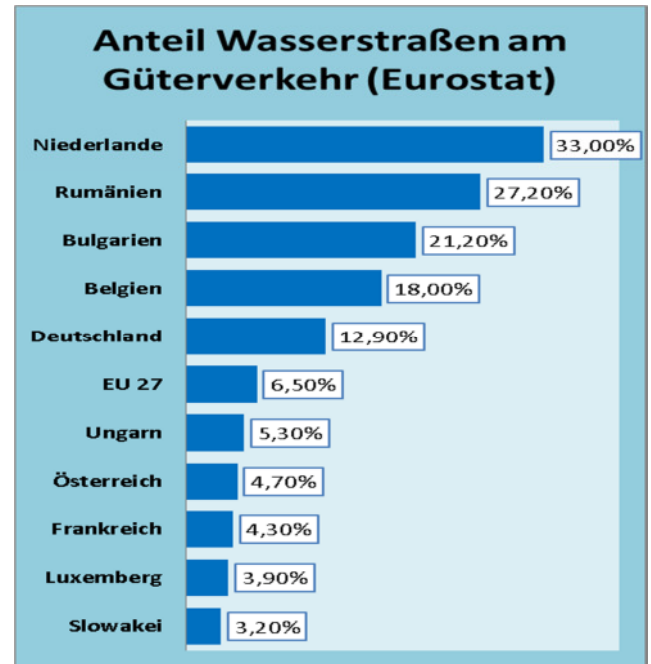
## VIEL SPIELRAUM NACH OBEN

Die Donau hat Potenzial und dieses Potenzial muss genutzt werden – im Sinne der Wettbewerbsfähigkeit, im Sinne der Lebensqualität und im Sinne der Umwelt. Wenn auch derzeit Güteraufkommen und Hafenumschlag noch unter Eindruck der Konjunktur stehen, erfordern zu erwartende Wirtschaftsaufschwünge schon heute ein Umdenken – Spielraum ist da: die Transportkapazität der Donau wird im Moment nämlich nur zu 15 Prozent ausgeschöpft.

Und eine aktuelle Studie des IHS zeigt bereits die drohende Gefahr auf: 1960-2008 zeigte sich nämlich im Trend stets ein positiver Zusammenhang zwischen dem BIP und Aufkommen an Straßengüterverkehr: steigt das BIP um 1 Prozent, steigt der Güterverkehr auf der Straße um +1,15 Prozent.

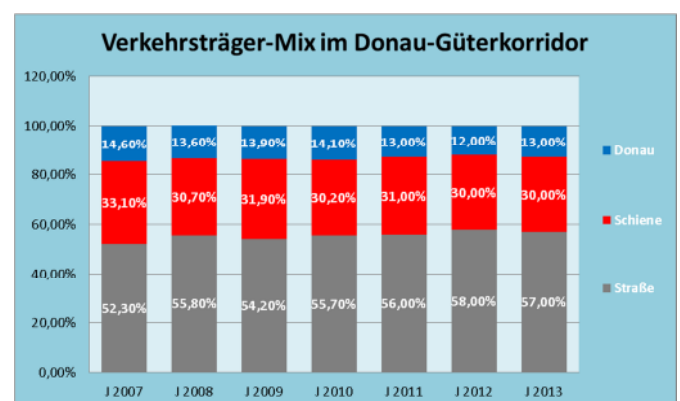
Damit gehen die Wirtschaftsforscher des IHS im „gedämpften“ Szenario davon aus, dass ohne Verkehrswende das Güterverkehrsaufkommen auf Österreichs Straßen von zuletzt rund 40 Milliarden Tonnenkilometern schon bis 2025 auf 50 Milliarden Tonnenkilometer steigen wird und bis 2050 dann weiter auf mehr als 70 Milliarden Tonnenkilometer. Bei weniger gedämpften Annahmen sind die 70 Milliarden Tonnenkilometer laut IHS-Studie schon für das Jahr 2035 im Bereich des Möglichen.

Angesichts dieser Fakten muss nun auch in Linz im Rahmen der EU-Donauraumstrategie, im Rahmen des Nationalen Aktionsplans und im Rahmen des Oö. Gesamtverkehrskonzepts Schub gegeben werden: hin zur Forcierung der Wasserstraße Donau und hin zur Etablierung der Häfen als moderne Logistik-Knoten. Dies auch angesichts der Tatsache, dass Österreich im EU-Vergleich mit einer Binnenwasser-Transport-Quote von 4,7 % unter dem Schnitt von 6,5 % liegt und damit hinter Ungarn, BRD, Belgien, Bulgarien, Rumänien und den Niederlanden.



Insgesamt werden auf den 40.000 Kilometern Wasserstraße in den EU-Ländern pro Jahr 500 Millionen Tonnen Güter befördert – gut ein Zehntel davon auf der Donau. Vom Gesamttransport in der EU werden somit 6,5 % auf Flüssen abgewickelt, diese Quote beträgt in Österreich 4,7 %.

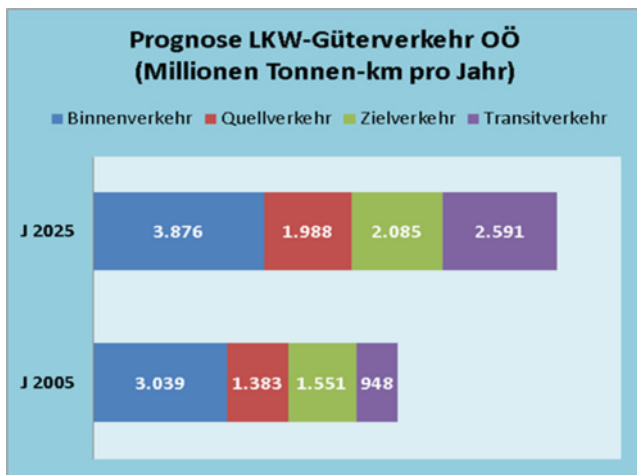
## LKW-LAWINE WÄCHST WEITER AN



Die Güterverkehrs-Wende hin zu Bahn und Donau ist im Sinne der Lebens- und Umweltqualität dringend angezeigt. Die derzeitige Entwicklung geht noch in die andere Richtung: die Straße gewinnt Markt-

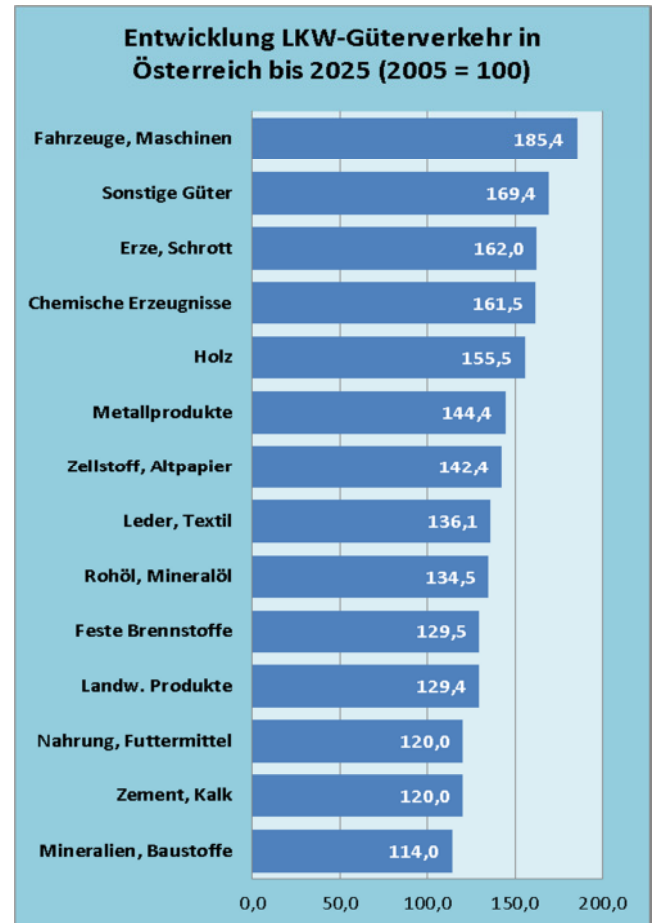


teile dazu, Schiene und Donau verlieren derzeit. Dabei ist der Donaukorridor mit im Schnitt 6.400 LKW/Tag schon heute der LKW-stärkste Güterkorridor Österreichs (vor dem Brenner mit 5.800 LKW/Tag). Und die Prognosen zeigen bei den derzeitigen Bedingungen weiter nach oben. Konkret ergibt eine Prognose-Studie des Infrastrukturministeriums (für die Zeit nach Bewältigung der derzeit noch anhaltenden Wirtschaftskrise) für Oberösterreich folgendes Szenario im LKW-Gütertransport – wenn nicht verkehrspolitisch gegengesteuert wird:



Ohne Offensive für Schiene und Donau würde laut Infrastrukturministerium der LKW-Transport auf den Straßen Oberösterreichs mittelfristig um weitere +52,3 % zunehmen. Dabei würde sich der Transit gegenüber 2005 fast verdreifachen, der Quellverkehr aus OÖ um 43,7 % steigen, der Zielverkehr nach OÖ um +34,4% und der Binnenverkehr um +27,5 %.

Im Hinblick auf die notwendigen Verlagerungen der Güterströme hin zu Schiene und Wasserstraße sind auch die Transport-Dynamiken 2005-2025 gegliedert nach Warengruppen zu beachten. Laut Infrastrukturministerium ergibt sich dabei folgendes Bild:



Auch diese Auswertung zeigt, dass Schiene und Donau bei technischen Produkten und bei höherwertigen Verarbeitungsprodukten gegenüber der Straße Marktanteile gewinnen müssen. Gleichmaßen zeigt die Prognose aber auch bei klassischen Massengütern derzeit noch erhebliche Zuwachsdynamiken für den LKW: Erze, Schrott, Chemische Erzeugnisse, Holz, Metallerzeugnisse, Papier etc. – Waren, die bei guten Logistik-Angeboten vielfach auch auf Schiene und Wasserstraße landen können.

## FAZIT

Im Sinne von Lebensqualität und Umwelt müssen die internationalen, nationalen und regionalen Konzepte für eine Forcierung von Schiene und Wasserstraße

nun rasch mit Leben erfüllt werden. Linz muss sich auf diesem Weg zur verkehrspolitischen Speerspitze für Reformen machen, denn

- die Region Linz ist ein hochdynamischer Wirtschafts- und Güterverkehrsraum im Herzen der EU-Donauraumstrategie
- mit Anschluss an das regionale und das internationale Schienennetz sowie
- mit direkter (Hafen-)Lage an der Wasserstraße Donau

Die Botschaft der neuen Daten von „via donau“ und Statistik Austria ist klar: Im Sinne einer Eindämmung der (zusätzlichen) LKW-Lawine braucht es die Verlagerung neuer Warengruppen auf Schiene und Wasserstraße. Dies gilt primär für höherwertige Verarbeitungsprodukte und Container-Güter. Heißt gleichzeitig aber auch, dass in Abstimmung mit der öö. Regionalwirtschaft am Knotenpunkt Linz dafür die notwendigen Logistik-Ketten aufgebaut werden müssen – von der Anlieferung über die Verladung bis hin zur weiteren Abfertigung in den mit Linz verbundenen europäischen (See-)Häfen. Das ist nach Ansicht der ÖVP (neben Forcierung des öffentlichen Personenverkehrs) die zentrale Herausforderung für die Linzer Standort- und Verkehrspolitik.

## DER KREUZFAHRT-BOOM HÄLT AN

Nach hohen Rückgängen im Jahr 2012 haben sich die Passagierzahlen auf der österreichischen Donau 2013 und 2014 wieder einigermaßen stabilisiert. Ein echter Renner bleiben dabei die Flusskreuzfahrten mit einem Aufkommen von 375.000 Passagieren (+17,2 %). Auch die die Passagierzahlen im Liniendienst haben im Vorjahr wieder zugelegt (+7,4 % auf 655.000). Im Ausflugsverkehr stiegen die Passagier-

zahlen im Vorjahr um +4,5 % auf 115.000). Insgesamt waren im österreichischen Bereich auf Donauschiffen im Vorjahr somit 1,145 Mill. Menschen unterwegs (+10,1 % gegenüber 2013).

Gezählt wurden 2014 auf der österreichischen Donau 151 Kreuzfahrtschiffe mit einer durchschnittlichen Kapazität von 160 Plätzen. 4.141 Kreuzfahrt-Touren führten 2014 über die österreichische Donau, sodass auch die Zahl der Fahrten gegenüber 2013 um 19 % zugenommen hat. Auch langfristig bleiben die Routen echte Renner – gerade für die Kultur- und Tourismusstadt Linz.



Laut Studien kommen 40 % der Kreuzfahrt-Passagiere aus dem deutschsprachigen Raum (Deutschland, Schweiz, Österreich), 20 % aus anderen Staaten Europas und weitere 20 % aus Übersee. An Bord befindet sich zu 70 % konsumfreudige Klientel jenseits der Mid-50er. Eine große Mehrheit gibt in Umfragen an, eine Landgang-Region auch später wieder einmal touristisch besuchen zu wollen.