Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/Masterarbeit ist an der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt (http://www.ub.tuwien.ac.at).

The approved original version of this diploma or master thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology (http://www.ub.tuwien.ac.at/englweb/).

TECHNISCHE UNIVERSITÄT WIEN

VIENNA UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

DIPLOMARBEIT

Potenziale für Betriebsansiedlungen entlang der Wasserstraße Donau in Österreich sowie Instrumente und Maßnahmen zu deren Realisierung

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades einer Diplom-Ingenieurin unter der Leitung von

Univ.-Prof. Mag. Dr. Wilfried Schönbäck

E280/3

Fachbereich Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik /
Department für Raumentwicklung, Infrastruktur- und Umweltplanung

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Sabrina Plursch

0326447
Martinstraße 3/19
1180 Wien

Wien, am 08.03.2010

Vorwort

Im Rahmen des „Nationalen Aktionsplan Donauschifffahrt (NAP)“, der im Jahr 2006 vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie herausgegeben wurde, wurde ein Maßnahmenkatalog zur Stärkung der Binnenschifffahrt auf dem Donaukorridor ausgearbeitet.

In der vorliegenden Arbeit wird eine dieser Maßnahmen, nämlich Unternehmen vermehrt entlang der österreichischen Donau anzusiedeln, aufgegriffen und näher beleuchtet. Dies soll dazu beitragen, das erklärte Ziel des NAPs, eine Erhöhung des jährlichen Transportaufkommens auf der Donau auf 25 bis 30 Mio. Tonnen im Jahr 2015, zu erreichen. Der Schwerpunkt der Arbeit liegt dabei auf der Frage wie Instrumente der öffentlichen Hand eingesetzt werden können, um die Ansiedlung von Betrieben zu unterstützen.

Besonders bedanken möchte ich mich bei meinem Diplomarbeitsbetreuer Univ.-Prof. Mag. Dr. Wilfried Schönbäck vom Fachbereich Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik an der TU Wien, dessen Hinweise und Inputs mich immer wieder einen Schritt weiter gebracht und für ein Fertigstellen der Diplomarbeit in der vorliegenden Form ausschlaggebend waren. Dank gebührt ebenfalls DI Simon Hartl, der bei via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH tätig ist und mir für die Beantwortung von Fragen zum Thema Binnenschifffahrt jederzeit zur Verfügung gestanden ist.

Nicht zuletzt möchte ich mich bei meiner Familie und meinen Freunden bedanken, die nicht nur während der Ausarbeitung dieser Diplomarbeit, sondern während meines gesamten Studiums immer für mich da waren und mir mit emotionalem Zuspruch und Verständnis zur Seite gestanden sind. Ein besonderer Dank gebührt außerdem meinen beiden Freundinnen Eva und Andrea, die diese Arbeit mehrmals Korrektur gelesen haben.

Hinweis:

Um eine bessere Lesbarkeit zu gewährleisten wurde in der vorliegenden Arbeit bei Gruppenbezeichnungen auf die Anführung von maskulinen und femininen Formen oder der Binnenmajuskel verzichtet. Alle Begriffe, auch wenn diese grammatikalisch männlich sind, beziehen stets Frauen und Männer mit ein.

Kurzfassung

Wie aus dem „Nationalen Aktionsplan Donauschifffahrt (NAP)“ hervorgeht, ist es Ziel der österreichischen Verkehrspolitik, das Transportaufkommen auf der österreichischen Donau bis zum Jahr 2015 von ca. 11 Mio. Tonnen im Jahr 2008, auf 25 bis 30 Mio. Tonnen zu erhöhen sowie den Anteil der Binnenschifffahrt am gesamten Transportaufkommen im Donaukorridor auf bis zu 30 % zu steigern. Als eine Maßnahme um dieses Ziel zu erreichen, wird die Ansiedlung von Betrieben an den Häfen und Umschlagsländen der Donau in Österreich genannt. In der vorliegenden Arbeit werden geeignete staatliche Instrumente definiert, die von der öffentlichen Hand dazu eingesetzt werden können um Betriebsansiedlungen an den österreichischen Häfen und Länden zu unterstützen. Diese sind:

- Rechtsnormen
- Transaktionen in Budgets öffentlicher Rechtsträger
- Information und Koordination durch öffentliche Stellen

In einem weiteren Schritt wird der derzeitige Einsatz eben angeführter Instrumente zur Betriebsansiedlungsförderung entlang der österreichischen Donau betrachtet. Im Rahmen der Beschreibung von Fallstudien wird exemplarisch gezeigt, wie die ausgewählten Instrumente in anderen Ländern eingesetzt werden, um vergleichbare Betriebsansiedlungen an deren Wasserstraßen zu fördern. Basierend auf den Ergebnissen aus den Fallstudien werden, unter Berücksichtigung der Ausgangslage in Österreich, schließlich Empfehlungen in Form von Maßnahmenvorschlägen für die österreichische Ansiedlungspolitik gemacht, die durch den Einsatz staatlicher Instrumente realisiert werden können.

Abstract

As stated in the "National Action Plan Danube Navigation (NAP)", it is an objective of the Austrian transport policy to achieve a rise of the freight transport volume on the Austrian Danube from 11 million tonnes per annum in 2008, to 25-30 million tonnes in 2015. Furthermore the share of inland navigation on the total transported freight volume on the Danube corridor should increase up to 30 %. One measure in order to achieve these goals is to promote business locations along the Austrian Danube. In this paper, appropriate governmental instruments, that can be used by the public sector, to support the location of companies along the Austrian Danube, are defined. These are:

- Legal norms
- Transactions in the budget of public entities
- Information and coordination services provided by public agencies

In a further step, the current use of the just quoted instruments, in order to promote the location of companies along the Austrian Danube, is presented. Case studies provide an insight, how the selected instruments are utilized in other countries to promote the location of companies along their inland waterways. Based on the results of the case studies and considering the initial situation in Austria, recommendations in the form of proposed measures for the Austrian business location policy are provided. These measures can be realized by using the above given governmental instruments.

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung 4

1.1 Themenstellung und Zielsetzung 4

1.2 Formulierung der Forschungsfragen 5

1.3 Inhaltlicher Aufbau der Arbeit 6

1.4 Methodische Vorgehensweise 8

2 Gütertransport per Binnenschiff als Anreiz zur Betriebsansiedlung entlang der österreichischen Donau 9

2.1 Gütertransport im Donaukorridor 9

2.2 Betriebsinterne Effekte des Gütertransportes per Binnenschiff 12

2.3 Externe Effekte des Gütertransportes per Binnenschiff 19

2.4 Effizienzsteigerung des Gütertransportes durch Betriebsansiedlung entlang der österreichischen Donau 25

3 Eignung von Grundstücken an österreichischen Häfen und Länden für die Ansiedlung von Betrieben 27

3.1 Die betriebliche Standortwahl 27

3.2 Umschlagsstellen entlang der österreichischen Donau 31

3.3 Branchen und Unternehmensfunktionen mit Potenzial für die Verlagerung auf Betriebsstandorte nahe der Donau 33

3.3.1 Unternehmensfunktionen mit Potenzial für die Verlagerung auf Betriebsstandorte nahe der Donau 33

3.3.2 Branchen mit Potenzial für die Verlagerung auf Betriebsstandorte nahe der Donau 34

4 Instrumente der regionalen Wirtschaftspolitik zur Begünstigung von Betriebsansiedlungen entlang der österreichischen Donau 38

4.1 Eignung staatlicher Instrumente zur Beeinflussung von Standortentscheidungen 38

4.2 Gegenwärtiger Einsatz von Instrumenten der regionalen Wirtschaftspolitik zur Begünstigung von Betriebsansiedlungen entlang der österreichischen Donau 42

4.2.1 Bestehende Rechtsnormen der Raumordnung und deren Auswirkungen auf die Ansiedlung von Betrieben entlang der österreichischen Donau 42

4.2.2 Bestehende finanzielle Förderprogramme zur Unterstützung der Betriebsansiedlung an Standorten entlang der österreichischen Donau 45

4.2.3 Bestehende Informations- und Koordinationsinitiativen öffentlicher Stellen zur Unterstützung von Betriebsansiedlungen entlang der österreichischen Donau 51

5 Einsatzarten ausgewählter Instrumente zur Begünstigung von Betriebsansiedlungen entlang von Wasserstraßen in anderen Ländern 62

5.1 Ausgewählte Länder in denen Fallstudien untersucht wurden 62

5.2 Fallstudien in Deutschland 65

5.2.1 Nationales Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen 66

5.2.2 Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept Nordrhein-Westfalen 70

5.2.3 Ansiedlungspolitik der Bayernhafen-Gruppe 71

5.2.4 Vermarktungsinitiative Interports 74

5.2.5 Initiative ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) 76

5.3 Fallstudien in den Niederlande und Frankreich 78

5.3.1 CIPROC Project/Holland Intermodal 79

5.3.2 Beihilfen für wasserseitige Umschlagsanlagen 81

5.4 Fallstudien in Flandern/Belgien 82

5.4.1 Wasserbezogenes Grundstücksmanagement 82

5.4.2 Forschungsarbeit zur Binnenschifffahrt und ihren Einfluss auf die Raumordnung 83

5.4.3 Public Private Partnership für den Bau von Be- und Entladungsanlagen 84

5.5 Fallstudien in Großbritannien 86

5.5.1 Intermodaler Transport von Gütern/Entwicklung von Logistikzentren an Verkehrsknotenpunkten 87

5.5.2 West Yorkshire Local Transport Plan 88

5.5.3 London - Kriterienbasierte Bewertung zur Sicherung von Häfen und Länden 90

5.5.4 Geräuschsensible Nutzungen im Nahbereich von Häfen und Länden 90

5.6 Ergebnisse aus der Untersuchung von Fallstudien in anderen Ländern 91

6 Ergebnisse aus den Fallstudien unter Berücksichtigung der Ausgangssituation in Österreich und abgeleitete Schlussfolgerungen 95

7 Ziel- und Maßnahmenvorschläge für die österreichische Ansiedlungspolitik 101

7.1 Sicherung und Entwicklung von Betriebsflächen an bzw. im Nahbereich von Häfen und Länden 104

7.1.1 Bevorzugung von Standorten mit trimodalem Verkehrsanschluss bei der Ausweisung von Betriebsgebieten 104

7.1.2 Anpassung der Flächenwidmungspläne und örtlichen Entwicklungskonzepte zur Sicherung von Betriebsgebieten an Häfen und Länden 105

7.2 Mobilisierung von derzeit nicht verfügbaren hochwertigen Hafenentwicklungsflächen durch Festlegung von Bebauungsfristen für gewidmetes Bauland 106

7.3 Vermeidung von Konflikten bei konkurrierenden Nutzungsansprüchen für Flächen an Häfen und Länden 107

7.3.1 Ausarbeitung von Entwicklungsplänen für Häfen und Länden 108

7.3.2 Ausarbeitung eines verbindlichen Kriterienkataloges für die Nutzung von Flächen an der Donau in Österreich 108
7.3.3 Information der Gemeinden über die Bedeutung der Häfen und Länden für die Stadt-, bzw. Gemeindeentwicklung 109
7.4 Förderung des Angebotes von verkehrsträgerübergreifenden Logistiklösungen für Unternehmen zur besseren Einbindung der Wasserstraße in die Transportketten 110
7.5 Information und Beratung im Zuge von regelmäßigen Informationsveranstaltungen zum Thema „Betriebsansiedlung an Häfen und Länden“ für Wirtschaftsförderungsagenturen 111
7.6 Effektivere Vermarktung der Leistungen von Betriebsstandorten an der Wasserstraße Donau in Österreich durch verstärkte Kooperation 112
7.7 Verstärkte Inanspruchnahme bestehender finanzieller Förderprogramme durch intensive Information und Beratung 115

8 Ausblick 116

9 Zusammenfassung 118

A Glossar 122

B Abbildungsverzeichnis und Tabellenverzeichnis 126

C Literaturverzeichnis 127

1 Einleitung

Eine Anbindung an das höherrangige Verkehrsnetz ist einer der ausschlaggebenden Faktoren bei der betrieblichen Standortwahl. Dabei steht in Österreich der Anschluss an das Straßennetz nach wie vor an erster Stelle. Neben der Schiene spielt die Wasserstraße hier eine sehr geringe Rolle. In dieser Arbeit werden Potenziale für Betriebsansiedlungen entlang der Donau in Österreich sowie Möglichkeiten der öffentlichen Hand Ansiedlungen durch geeignete Instrumente und Maßnahmen zu fördern, aufgezeigt.

In den folgenden Punkten werden Relevanz der Themenstellung, sowie Zielsetzung der Arbeit erläutert. Des Weiteren wird auf die, der Arbeit zugrunde liegenden, Forschungsfragen bzw. den inhaltlichen Aufbau eingegangen.

1.1 Themenstellung und Zielsetzung

Durch die EU-Osterweiterung hat der grenzüberschreitende Güterverkehr im Bereich des Donaukorridors in den letzen Jahren stark zugenommen, wodurch das bestehende Straßen- und Schienennetz zusehends an seine Kapazitätsgrenzen stößt. Die Wasserstraße Donau verfügt im Gegensatz dazu über erhebliche Kapazitätsreserven.

Von politischer Seite gibt es daher seit mehreren Jahren Bestrebungen, bis zum Jahr 2015 das jährliche Transportaufkommen auf 25 bis 30 Mio. Tonnen und den Anteil der Binnenschifffahrt am gesamten Güterverkehrsaufkommen im Donaukorridor auf 30 % zu erhöhen.[1] Im Jahr 2006 wurde von der EU ein Aktionsprogramm zur Förderung der Binnenschifffahrt in Europa (NAIADES), das unter anderem ebenfalls eine Erhöhung des Transportaufkommens auf der Wasserstraße zum Ziel hat, veröffentlicht. Der Nationale Aktionsplan Donauschifffahrt, kurz NAP, stellt einen Maßnahmenkatalog zur Umsetzung dieses Programms in Österreich dar. Als eine der Maßnahmen zur *„Nachhaltigen Stärkung und Förderung der Donauschifffahrt im österreichischen Güterverkehrssystem“*[2] wird die Ansiedlung von Betrieben an den Häfen und Umschlagsländen entlang der österreichischen Donau genannt.

In den vergangenen Jahren haben sich die österreichischen Häfen und Länden zu multimodalen Verkehrsknotenpunkten entwickelt. Sie sind Schnittstellen zwischen Straße, Schiene und

[1] Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2006, S. 11-15
[2] Vgl. via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2005, S. 23

Wasserstraße. Eine Ansiedlung von Betrieben direkt an, oder in unmittelbarer Nähe dieser Standorte, kann bei optimaler Ausschöpfung des vorhandenen Potenzials, organisatorische und finanzielle Vorteile für die Unternehmen bringen. Die Wettbewerbsfähigkeit der Wasserstraße gegenüber anderen Verkehrsmodi für den Gütertransport steigt, da für Betriebe die unmittelbar im Hafen oder an einer Lände angesiedelt sind, die Kosten für den Vor- und Nachlauf bzw. zusätzlichen Umschlag von Gütern wegfallen.[3]

Häfen und Länden sind die einzigen Betriebsstandorte an denen es Unternehmen in Österreich möglich ist, Güter auf das Binnenschiff umzuschlagen. Dieser Exklusivitätscharakter und die gleichzeitig begrenzte Anzahl an wasserseitigen Umschlagsstellen in Österreich stellen eine besondere Herausforderung für den Umgang mit Grundstücken an der Donau dar. In den letzten Jahren hat sich gezeigt, dass diese Liegenschaften für Wohn- und Freizeitnutzungen zunehmend attraktiv sind. Entscheidungen darüber, wie eine Fläche an einem bestimmten Standort genutzt wird, sollen einen möglichst großen Nutzen für die Allgemeinheit mit sich bringen. Das Verhalten der öffentlichen Hand spielt, aus wohlfahrtsökonomischer Sicht, in diesem Zusammenhang eine entscheidende Rolle.

Ziel dieser Diplomarbeit ist es, Maßnahmenvorschläge für die regionale Wirtschaftspolitik zur Unterstützung von Betriebsansiedlungen an oder in unmittelbarer Nähe von Häfen und Umschlagsländen entlang der Wasserstraße Donau in Österreich zu erarbeiten. Die Wettbewerbsfähigkeit von Häfen und Länden gegenüber anderen Betriebsstandorten soll dadurch gesteigert werden. Dies zielt darauf ab, dass sich sowohl neue Unternehmen in den Häfen ansiedeln, die zusätzliches Transportaufkommen für die Donau generieren, als auch Betriebe, die die Donau für den Gütertransport bereits nutzen, ihr Volumen erhöhen.

1.2 Formulierung der Forschungsfragen

Entlang der österreichischen Donau befinden sich zahlreiche Hafenstandorte, die über Grundstücke für Betriebsansiedlungen verfügen. Des Weiteren kommt ein Gütertransport per Schiff bestimmten Betriebstypen und Branchen entgegen. In dieser Diplomarbeit wird untersucht, wie Instrumente der öffentlichen Hand in Form von regionalpolitischen Maßnahmen eingesetzt werden können, um Betriebsansiedlungen an bzw. in unmittelbarer Nähe von Häfen und Länden zu unterstützen. Es ergibt sich daher folgende Kernforschungsfrage:

[3] Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2006, S. 36 f.

Durch welche Instrumente und Maßnahmen der regionalen Wirtschaftspolitik wird die Standortqualität von Betriebsgebieten entlang der Wasserstraße Donau in Österreich verbessert, sodass diese attraktiv für Betriebe aus schifffahrtsaffinen Branchen sind?

Anhand der folgenden Teilforschungsfragen wird die bereits genannte Kernforschungsfrage schrittweise zu beantworten versucht:

- Welche Auswirkungen hat eine Betriebsansiedlung direkt an oder in unmittelbarer Nähe von wasserseitigen Umschlagsstellen auf die Unternehmertätigkeit von Betrieben? Welche betriebsinternen und externen Effekte ergeben sich aus dem Gütertransport per Binnenschiff?

- Eignen sich Flächen entlang der Donau als Betriebsstandorte?

- Durch den Einsatz welcher regionalpolitischen Instrumente kann die Attraktivität von Betriebsgrundstücken entlang der Donau in Österreich für Unternehmensansiedlungen gesteigert werden? Wie werden diese Instrumente derzeit an den österreichischen Häfen und Ländern eingesetzt?

- Wie werden ausgewählte, regionalpolitische Instrumente in anderen europäischen Ländern, zur Unterstützung von Betriebsansiedlungen an deren Wasserstraßen, eingesetzt?

- Durch welche staatlichen Instrumente könnte die öffentliche Hand zukünftig Betriebsansiedlungen an und in unmittelbarer Nähe der österreichischen Häfen und Umschlagsländen unterstützen? Welche staatlichen Maßnahmen können empfohlen werden? Von welchen Akteuren könnten die Maßnahmen umgesetzt werden?

1.3 Inhaltlicher Aufbau der Arbeit

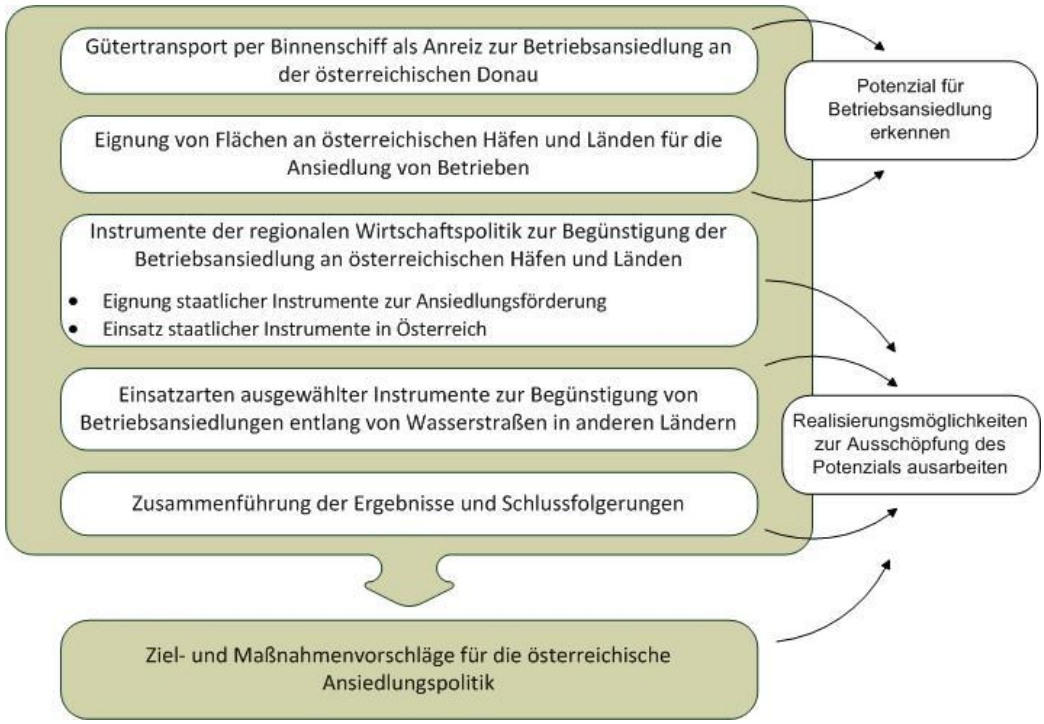
Im ersten Teil der Diplomarbeit wird das Potenzial, das Flächen entlang der österreichischen Donau zur Ansiedlung von Betrieben aufweisen, ermittelt. Zu diesem Zweck wird deren Eignung für Unternehmensansiedlungen herausgearbeitet. Dabei werden Stärken und Schwächen, die sich aus der Qualität der Standorte (basierend auf vorhandenen Standortfaktoren) ergeben, aufgezeigt.

Darüber hinaus werden Branchen und Unternehmensfunktionen genannt, die das größte Verlagerungspotenzial auf diese Standorte haben.

Im nächsten Schritt werden Möglichkeiten der öffentlichen Hand aufgezählt, die Standortqualität von Häfen und Länden zu beeinflussen, sodass sich vermehrt Betriebe ansiedeln. Dies erfolgt in Form einer Auswahl von staatlichen Instrumenten, die sich besonders zur Ansiedlungsförderung eignen. In einem weiteren Punkt wird der derzeitige Einsatz eben jener staatlichen Instrumente zur Betriebsansiedlungsförderung an der österreichischen Donau näher betrachtet. Einen zentralen Teil der Arbeit nimmt die Darstellung von ausländischen Fallstudien ein, die exemplarisch zeigen, wie die ausgewählten, staatlichen Instrumente in anderen Ländern zur Förderung von Betriebsansiedlungen an Wasserstraßen eingesetzt werden. Es werden Studien aus den Ländern Belgien, Deutschland, Frankreich, den Niederlanden und Großbritannien dargestellt.

Auf Basis einer Zusammenführung der Ergebnisse aus einer Potenzialerhebung für Betriebsansiedlungen entlang der Wasserstraße Donau in Österreich, des derzeitigen Einsatzes staatlicher Instrumente in Österreich sowie dem Ausland, werden Schlussfolgerungen für zukünftiges staatliches Handeln gezogen. Darauf aufbauend werden schließlich Ziele und Maßnahmen der öffentlichen Hand vorgeschlagen, die in Zukunft zu einer vermehrten Ansiedlung von Unternehmen an der österreichischen Donau beitragen könnten. In Abbildung 1 wird der Aufbau der vorliegenden Arbeit schematisch dargestellt.

Abbildung 1: Inhaltlicher Aufbau der Arbeit



Quelle: Eigene Darstellung

1.4 Methodische Vorgehensweise

Der Erarbeitung dieser Diplomarbeit liegt eine Recherche der vorhandenen Fachliteratur zugrunde. Ein Teil der Recherchearbeit wurde durch Auswertung von Quellen aus dem Internet durchgeführt. Im Rahmen der Erhebung wurde besonders darauf geachtet, dass es sich um möglichst aktuelle und seriöse Informationen handelt.

Ein wichtiges Mittel um die für die Arbeit benötigten Daten zu erhalten, waren Gespräche mit Experten, sowohl in Österreich als auch in Deutschland.

Ein Besuch der Messe „transport logistic 2009“, einer internationalen Fachmesse für Logistik, Telematik und Verkehr in München, brachte ebenfalls zahlreiche Informationen, die in diese Diplomarbeit eingearbeitet wurden. Auskünfte zu den untersuchten Fallstudien konnten außerdem durch eine E-Mail-Befragung der Promotion-Agenturen für Binnenwasserstraßen in den einzelnen Ländern, erhalten werden.

2 Gütertransport per Binnenschiff als Anreiz zur Betriebsansiedlung entlang der österreichischen Donau

Die Donau zählt zu den wichtigsten österreichischen Verkehrswegen. Sie ist Teil der Rhein-Main-Donau Wasserstraße, die eine Länge von 3500 km umfasst und die Nordsee mit dem Schwarzen Meer verbindet.[4]

In den nachfolgenden Unterkapiteln wird auf die Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens im Donaukorridor eingegangen. In diesem Zusammenhang werden insbesondere der derzeitige Stellenwert, als auch die Entwicklungsmöglichkeiten der Binnenschifffahrt, näher beleuchtet.

In einem weiteren Schritt werden die betriebsinternen und externen Effekte, die sich aus dem Gütertransport auf der Wasserstraße Donau ergeben, sowie deren Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers, aufgegriffen.

Im letzten Unterkapitel werden die Vorteile einer Betriebsansiedlung an Grundstücken entlang der Donau, in Zusammenhang mit einer Transportverlagerung auf das Binnenschiff, erörtert.

2.1 Gütertransport im Donaukorridor

Im Rahmen der Festlegung der Transeuropäischen Netze (TEN) der Europäischen Union wurde der Donaukorridor im Jahr 1997 als Pan-Europäischer Verkehrskorridor VII ausgewiesen.[5] Nicht zuletzt ist dies darauf zurückzuführen, dass durch die fortlaufende Tendenz zur wirtschaftlichen Verflechtung der nationalen Gütermärkte das Transportaufkommen in diesem Korridor in den vergangenen Jahren stark zugenommen hat.

Der Beitritt Österreichs zur EU, der Eintritt in die Währungsunion und die EU-Osterweiterung, haben dazu beigetragen, dass sich zunehmend grenzüberschreitende Produktionsnetzwerke, vor allem mit Osteuropa gebildet haben. So betrug der Bestand an österreichischen Direktinvestitionen im Ausland im Jahr 2006, 80.256 Mio. Euro. 1996 lagen dieser erst bei 10.397 Mio. Euro. Der Bestand von Vermögenswerten in Österreich als Folge von Direktinvestitionen ausländischer Firmen betrug 2006 84.000 Mio. Euro und war demnach nur geringfügig höher. Die eben angeführten Werte wurden von der Österreichischen Nationalbank herausgegeben. Direktinvestitionsbestände werden von dieser in

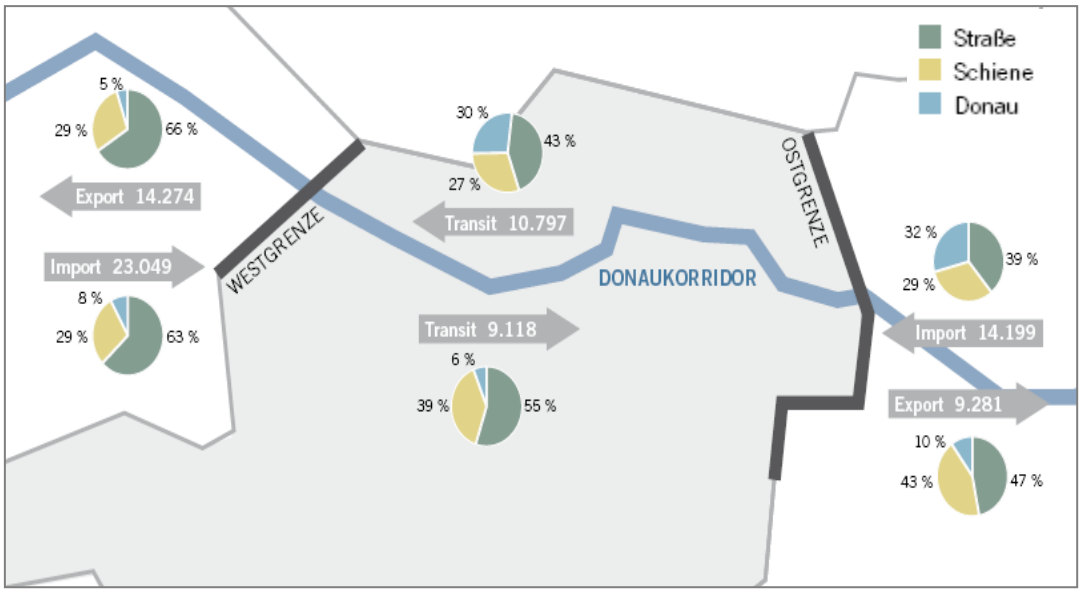
[4] Vgl. http://wasser.lebensministerium.at/article/articleview/62743/1/14151 (07.04.2009)
[5] Vgl. via donau – Österreichische Wasserstraßengesellschaft mbH, 2005, S. 6

Form von Befragung von Firmen von denen man weiß, dass sie ausländische Eigentümer haben oder selbst Tochterunternehmen im Ausland besitzen, erhoben. Die Bewertung von Tochterunternehmen ergibt sich aus der Passivseite der Bilanz (Grundkapital+Rücklagen+Gewinnvorträge+Jahresertrag). Börsenotierte Aktiengesellschaften werden seit 2006 mit ihrem Aktienkurs bewertet, wohingegen private Liegenschaftsbestände durch das Aufsummieren von Direktinvestitionsflüssen ermittelt werden. Reinvestierte Gewinne, also die Differenz zwischen dem Jahresgewinn laut Befragung und dem tatsächlich ausgeschütteten Gewinn, sind eine reine Rechengröße und stellen solange das Ergebnis der Jahresbefragung nicht vorliegt, eine reine Schätzung dar. Die jährlichen Direktinvestitionsflüsse österreichischer Firmen im Ausland stiegen von 2.469 Mio. Euro im Jahr 1998 auf 24.876 Mio. Euro im Jahr 2007.[6]

Der Umstand, dass viele Firmen Unternehmensteile ins Ausland verlegt oder regionale Hauptquartiere gegründet haben, hat einen regen Güteraustausch, sprich mehr Transporte zwischen den Standorten zur Folge. Im österreichischen Donaukorridor konnte in den vergangenen Jahren ein enormes Wachstum des Verkehrsaufkommens beobachtet werden. So ist das grenzüberschreitende jährliche Güterverkehrsaufkommen im Zeitraum 1994 – 2007 von 31,4 Mio. Tonnen auf 80,7 Mio. Tonnen angewachsen. Dies bedeutet ein Wachstum von 157 % über diesen Zeitraum. Der Donaukorridor hat von allen österreichischen Korridoren die höchsten Zuwachsraten zu verbuchen. Der Anteil der Schifffahrt am gesamten jährlichen Transportaufkommen im österreichischen Donaukorridor hat sich innerhalb dieser Periode jedoch deutlich verschlechtert. Betrug dieser im Jahr 1994 noch 23,1 %, so schrumpfte er bis zum Jahr 2007 auf 14,6 %. Den Hauptanteil am gesamten Transportaufkommen im Donaukorridor nimmt der Straßengüterverkehr mit 52,3 % im Jahr 2007 ein. Im Transitverkehr aus östlicher Richtung wurden im Jahr 2007 10,8 Mio. Tonnen transportiert. Hier ist der Anteil der Donau am Transportaufkommen mit einem Drittel relativ hoch. Ähnlich verhält es sich auch mit den importierten Gütern aus dem Osten, wie in Abbildung 2 ersichtlich ist. [7]

[6] Vgl. Österreichische Nationalbank, 2008, S. 1-3
[7] Vgl. via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH ,2009, S. 15

Abbildung 2: Güterverkehrsaufkommen im österreichischen Donaukorridor 2007 in 1000 Tonnen/Jahr



Quelle: via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2009, S. 14

Laut einer Studie des VCÖ wird die gesamte im Donaukorridor transportierte Gütermenge bei gleichbleibenden Rahmenbedingungen im Jahr 2015 ca. 94 Mio. Tonnen betragen, wovon weit über 50 % mit dem LKW transportiert werden wird. Laut dieser Studie wird die Schifffahrt auch in Zukunft Anteile verlieren, obwohl die Kapazitäten, mit einer Auslastung von gerade einmal 15 %, bei weitem noch nicht ausgeschöpft sind.[8]

Der Anteil des Straßengüterverkehrs am gesamten Transportaufkommen im Donaukorridor ist in den letzten Jahren angestiegen. Bei gleichbleibenden Rahmenbedingungen kann davon ausgegangen werden, dass sich diese Tendenz in Zukunft fortsetzen wird. Trotz allem konnte die Wasserstraße in den letzten 15 Jahren eine erhebliche Steigerung des jährlichen Transportaufkommens verbuchen. Lag dieses im Jahr 1993 noch bei ca. 6,5 Mio. Tonnen, so wurden 2008 ca. 11,2 Mio. Tonnen Güter auf der österreichischen Donau transportiert.[9] Im Vergleich zum Jahr 2007 (12,1 Mio. Tonnen) ist das Transportaufkommen allerdings um 7,4 % geschrumpft. Zurückzuführen ist dies vor allem auf die Ende 2008 beginnende Wirtschaftskrise und die ebenfalls am Ende des Jahres 2008 eingetretene Niederwasserperiode auf der Wasserstraße. Das Transportaufkommen im Import und Transit hat sich im Jahr 2008 verglichen mit 2007 verringert. Im Export war hingegen ein Anstieg um 40 % zu verzeichnen.[10]

[8] Vgl. VCÖ, 2004, S. 1 f.
[9] Vgl. via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2009, S. 6 f.
[10] Vgl. via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2009, S. 6 f.

Tabelle 1: Transportaufkommen auf der österreichischen Donau in Tonnen im Jahresvergleich

Jahr	Import (t)	Export (t)	Transit (t)	Inland (t)	Gesamt (t)
2008	**5.730.621**	**2.166.354**	**2.809.508**	**502.228**	**11.208.711**
2007	6.264.069	1.547.234	3.323.081	972.156	12.106.540
2006	4.813.237	1.440.795	3.453.555	1.136.577	10.844.164
2005	6.069.543	1.652.988	4.005.412	355.631	12.083.574
2004	6.071.646	1.635.154	4.079.440	191.396	11.977.636

Quelle: Statistik Austria zit. nach via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2009, S. 12

Aufgrund vorhandener Kapazitätsreserven könnte die Donau in Zukunft vermehrt für den Gütertransport genutzt werden. Österreich soll dabei nicht primär als Transitland fungieren, sondern durch den Auf- und Ausbau der Häfen und Länden zu leistungs- und wettbewerbsfähigen Logistikdrehscheiben, aus den Warenströmen die größtmögliche Wertschöpfung für den Staat lukrieren. Dies erfordert eine bessere Positionierung der Häfen und Länden mit ihren Standortvorteilen im Markt.

Laut einer Kosten-Nutzen-Analyse der im Nationalen Aktionsplan Donauschifffahrt (NAP) angeführten Maßnahmen zur Stärkung der Donauschifffahrt, die vom Österreichischen Institut für Raumplanung (ÖIR) durchgeführt wurde, brächte die Umsetzung aller NAP-Maßnahmen bis 2015 eine Steigerung des jährlichen Transportaufkommens auf der österreichischen Donau von derzeit 11,2 Mio. auf 25 Mio. Tonnen.[11] Dies würde bedeuten, dass das Transportsaufkommen auf der österreichischen Donau verdoppelt werden würde. Berücksichtigt man, dass für den Donaukorridor im Jahr 2015 ein Gesamttransportaufkommen von 100 Mio. Tonnen prognostiziert wird, so würde dies eine Steigerung des Anteils der Binnenschifffahrt am Modal Split auf 30 % bedeuten.[12]

2.2 Betriebsinterne Effekte des Gütertransportes per Binnenschiff

Für Verlader und Logistikunternehmen ist bei der Auswahl der Verkehrsmittel für den Gütertransport, das Preis-Leistungsverhältnis entscheidend. Faktoren wie Planbarkeit, Verlässlichkeit und Dauer des Transportes, werden, da sie Auswirkungen auf die Transportkosten haben, in die Entscheidung miteinbezogen. Von internem Nutzen wird dann gesprochen, wenn ein Unternehmer von einer Gütertransportleistung profitiert. Dies kann in Form von eingesparten Treibstoffkosten, Zeitersparnissen, erhöhten Transportkapazitäten usw. erfolgen. Bei der Bereitstellung von

[11] Vgl. via donau - Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2006 S. 97
[12] Vgl. via donau - Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2006 S. 11

Transportdienstleistungen entstehen betriebswirtschaftliche Kosten für das Frachtunternehmen, die vom jeweiligen Unternehmer getragen werden müssen und nicht wie externe Kosten, der Allgemeinheit angelastet werden.[13] In den folgenden Punkten werden die betriebswirtschaftlichen Effekte für Unternehmer, die Güter auf der Wasserstraße transportieren, näher beleuchtet.

Transportkapazität

Die Massenleistungsfähigkeit ist eine der größten Stärken der Donauschifffahrt und stellt somit eine Nutzenkategorie für Unternehmer, die auf der Donau transportieren dar. Die Wasserstraße weist im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern eine bei weitem höhere Transportkapazität pro Transporteinheit auf. Hat auf einem einzigen Schiffs-Schubverband eine Ladung von 3.700 Tonnen Platz, so werden für den Transport derselben Gütermenge im Schienenverkehr 93 Waggons bzw. im Straßenverkehr 148 LKW benötigt.[14]

Transportkosten

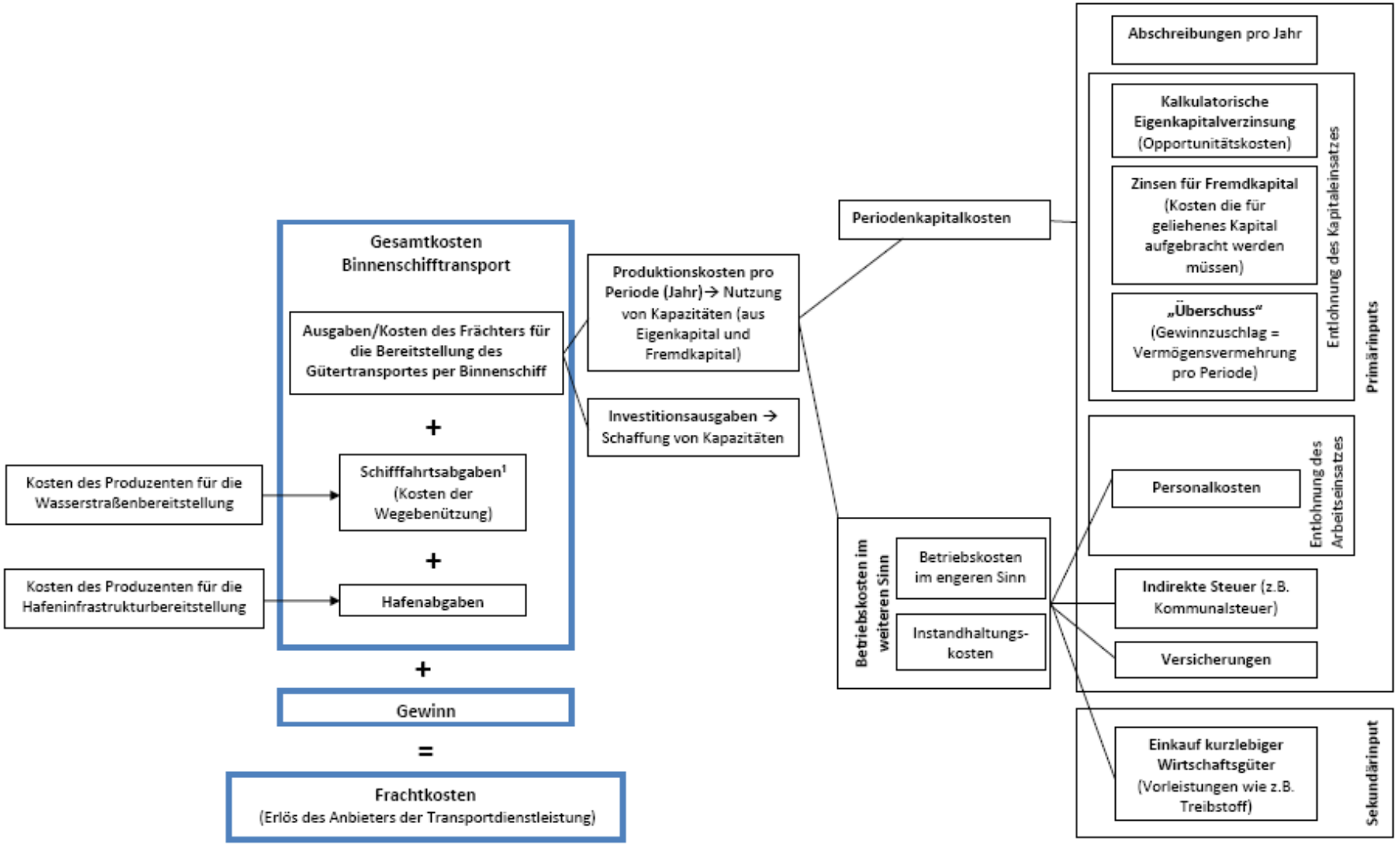
Die Transportkosten für den Binnenschifftransport werden wesentlich von der Größe der eingesetzten Binnenschiffe sowie deren transportierter Ladungsmenge beeinflusst. Beides hängt wiederum von den Rahmenbedingungen auf den jeweils zu befahrenden Wasserstraßen ab. Die Transportkosten der einzelnen Verkehrsträger sind je nach Transportrelation sehr unterschiedlich.[15] In Abbildung 3 werden die Zusammensetzung der Kosten eines Transportes mit dem Binnenschiff zwischen Be- und Entladestelle ohne Vor- und Nachlaufkosten sowie die der Frachtkosten, die dem Verlader angelastet werden, schematisch dargestellt. Die Kosten des Binnenschifftransportes setzen sich aus den Kosten des Frächters, den Schifffahrtsabgaben sowie den Hafengebühren zusammen. Die Frachtkosten, das sind jene Kosten die vom verladenden Unternehmen schlussendlich getragen werden müssen, ergeben sich aus den Kosten des Gütertransportes und dem Gewinn des Frächters. Auf internationalen Gewässern, wie der Donau sind, mit Ausnahme von Kanälen, keine Schifffahrtsabgaben zu entrichten. Das heißt, dass der Bereitsteller der Verkehrsinfrastruktur Wasserstraße, in Österreich ist dies „via donau“, keine Wegebenützungsgebühr einhebt. Für die Benützung des Main-Donau-Kanals und des Donau-Schwarzmeer-Kanals sowie nationalen Gewässern wie dem Main in Deutschland, werden hingegen Abgaben eingehoben. Für die Benützung von Hafenbecken sowie die Abfallentsorgung, den Stromanschluss und die Trinkwasserversorgung in Häfen, sind Hafengebühren zu entrichten. Diese Gebühr beträgt in Österreich durchschnittlich 0,38

[13] Vgl. Staatssekretariat für Wirtschaft SECO Schweiz, 2009, S. 6-11
[14] Vgl. via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2005, S .8
[15] Vgl. Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost (WSD Ost), 2007, S. 29

Euro/Tonne. Sowohl Schifffahrtsabgabe als auch Hafengebühren können als Durchlaufposten bei den Kosten des Frächters gesehen werden, da diese direkt an den Verlader weitergegeben werden.[16]

[16] Vgl. via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2005, S. d15 ff.

Abbildung 3: Zusammensetzung von Binnenschiffstransportkosten und Frachtkosten



[1]Auf internationalen Gewässern, wie der Donau, werden keine Schifffahrtsabgaben eingehoben. Verbindungskanäle, wie Main-Donau-Kanal und Donau-Schwarzmeer-Kanal, sind abgabenpflichtig.

Quelle: Eigene Darstellung; in Anlehnung an Schönbäck 2009, S.21

Auf der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße gibt es einige Faktoren, die den Gütertransport hemmen und zusätzliche Kosten verursachen, die in die Kalkulation der Transportkosten einbezogen werden sollten.

Als erstes sind an dieser Stelle infrastrukturelle Engpässe zu nennen. Entlang der Donau sind einige Abschnitte zu finden, auf denen durch zeitweise geringe Fahrwasserstiefen die möglichen Abladetiefen der Binnenschiffe sowie deren Tragfähigkeit nicht ausgenutzt werden können. Niedrigwasserperioden sind nur schwer zu prognostizieren. Die Zuverlässigkeit des Binnenschiffstransportes ist dadurch stark eingeschränkt, was sich negativ auf dessen Wettbewerbsfähigkeit auswirkt. Diese Unsicherheit führt nicht selten dazu, dass Gütertransporte mit anderen Verkehrsträgern als dem Binnenschiff abgewickelt werden.[17] Auf österreichischem Staatsgebiet gelten die Wachau (in geringem Ausmaß) sowie die freie Fließstrecke östlich von Wien als infrastrukturelle Engpässe. Im Rahmen der Umsetzung des „Flussbaulichen Gesamtprojekts östlich von Wien“ soll dieser Engpass beseitigt werden.[18] Um den Binnenschiffsgütertransport trotz schwer vorherzusagender Wasserstände ökonomisch rentabel abwickeln zu können, wird oftmals ein Sicherheitszuschlag, der auf Erfahrungswerten der Schifffahrtsgesellschaften beruht, in die Transportkosten einkalkuliert.[19]

In Südosteuropa werden die Zuverlässigkeit und Planbarkeit der Binnenschiffstransporte teilweise durch einen Mangel an geeigneter Hafeninfrastruktur bzw. ineffiziente Betriebsführung eingeschränkt.[20] Große Teile der Infrastruktur dieser Staaten wurden durch Kriege zerstört. In den letzten Jahren wurden die dadurch entstandenen Engpässe weitgehend beseitigt. Durch die Schaffung leistungsfähiger Infrastruktur wird die Integration in das europäische Transport bzw. Verkehrssystem gewährleistet. In Rumänien wurde der Ausbau der Hafenstandorte an der Donau zum Beispiel als prioritär eingestuft und in den „Nationalen Entwicklungsplan 2008 – 2013“ aufgenommen.[21] Die Europäische Kommission hält eine Verbesserung der Anbindung der Donau über die Schwarzmeerhäfen (vor allem Konstanza) an die Seeschifffahrt für sinnvoll.[22]

[17] Vgl. via donau - Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2007b, S. 1-7
[18] Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2006, S. 16
[19] Vgl. via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2005, S. d8
[20] Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2006, S. 16
[21] Vgl. Schubert, 2009, S. 68
[22] Vgl. Europäische Kommission, 2008, S. 2

Die geringe Transportgeschwindigkeit, die Abhängigkeit von den vorherrschenden Fahrwasserverhältnissen (z.B. Niedrigwasser, Eis usw.) sowie die Abhängigkeit vom Zustand und der Gegebenheiten an Brücken und Schleusen sind ebenfalls Faktoren, die zusätzliche Kosten im Binnenschiffsgütertransport verursachen können. Entlang der Donau befinden sich 18 Schleusen (4 weitere am Donau-Schwarzmeer-Kanal). Von Zeit zu Zeit kommt es an diesen zu Wartezeiten, die meist durch Wartungsarbeiten bzw. Schleusenrevisionen verursacht werden. Dadurch sind die Transportzeiten schwer kalkulierbar. Vor allem in Deutschland stellt die Höhe mancher Donaubrücken ein Problem dar. Am Unterlauf der Donau sind die Brücken hingegen hoch genug, um einen Containertransport in drei Lagen zu gewährleisten.[23]

Als Nachteil der Binnenschifffahrt kann die Tatsache genannt werden, dass für den Gütertransport von A nach B, im Vor- und Nachlauf, meist weitere Verkehrsträger (Schiene, Straße) eingebunden werden müssen. Dies verlängert die Transportdauer und verursacht zusätzliche Transportkosten. Von Seiten der Europäischen Kommission wird daher eine bessere Einbindung der Donau als Verkehrsträger in die Transportketten gefordert.[24]

Planbarkeit, Verlässlichkeit sowie Dauer des Gütertransportes spielen eine wesentliche Rolle bei der Wahl des Verkehrsmittels mit dem dieser abgewickelt wird. Aufgrund der erwähnten Hemmnisse ist die Binnenschifffahrt in diesen Bereichen im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern deutlich benachteiligt. Ein Abbau der vorhandenen Hemmnisse ist daher Voraussetzung für eine Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Donauschifffahrt für den Gütertransport.

Exemplarische Darstellung der Transportkosten im Verkehrsträgervergleich für eine ausgewählte Transportrelation

Nachfolgend werden beispielhaft die Transportkosten, die bei den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Wasserstraße für die Transportrelation Nürnberg-Linz anfallen, dargestellt. Es handelt sich dabei um ein Fallbeispiel, das im Rahmen einer für Deutschland erstellten Studie der Planco Consulting GmbH, in Zusammenarbeit mit der Bundesanstalt für Gewässerkunde, ausgearbeitet wurde. Da die Transportkosten von den verschiedensten Faktoren wie Transportweite, Leerfahrtenanteil, Auslastung, Abladetiefe usw. beeinflusst werden, können die Ergebnisse nicht 1:1 auf andere Transportfälle umgelegt werden.

[23] Vgl.: Scheibenhofer, 2001
[24] Vgl.: Europäische Kommission, 2008, S. 2

Abbildung 4: Ausgewählte Relation für den Vergleich der Kosten pro Verkehrsmittel

Von	Nach	Gütergruppe	Transportentfernung in km		
			LKW	Bahn	Binnenschiff
Linz	Nürnberg	Eisen u. Stahl	337	331	384

Quelle: Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost (WSD Ost), 2007, S. 35

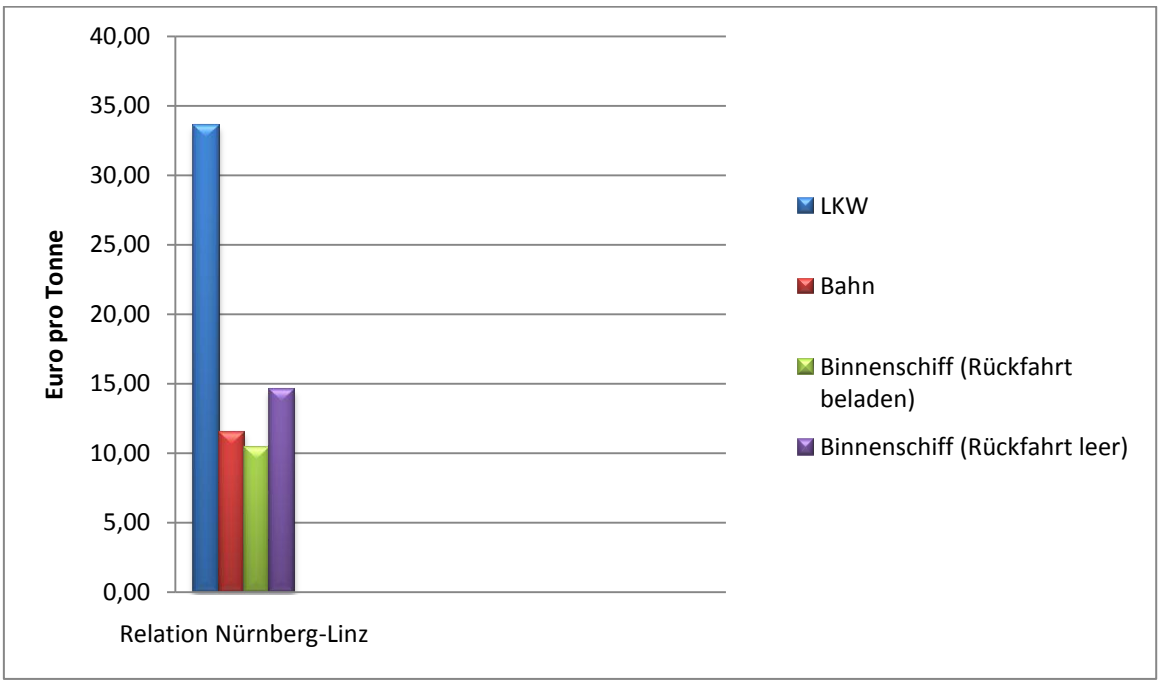
Für den Straßengüterverkehr wurde angenommen, dass der Gütertransport mit Last- und Sattelzügen durchgeführt wird, welche bei der Hinfahrt mit 24 Tonnen voll beladen sind, jedoch leer zurückfahren. Mautkosten für Autobahnen wurden im Rahmen der betriebswirtschaftlichen Kosten berücksichtigt. Für den LKW-Verkehr wurde ein Kostensatz von 12,4 Cent/km eingerechnet. Die Berechnung der Transportkosten des Bahn- und Binnenschiffverkehrs umfasst, wie beim Straßenverkehr, den gesamten Transportumlauf. Neben der reinen Fahrdauer wurden bei Bahn und Binnenschifffahrt, Zeiten für Vor- und Nachbehandlung, Wendezeiten und Standzeiten, berücksichtigt. Für den Bahnverkehr wurde die Annahme getroffen, dass 15 Waggons mit einer Gesamtladung von 1.500 Nettotonnen befördert werden und der Zug leer zurückfährt. Für den Binnenschiffstransport wurde angenommen, dass es sich um einen direkten Binnenschiffstransport handelt und keine Vor- und Nachläufe mit anderen Verkehrsträgern notwendig sind. Als Kostengrößen für den Binnenschiffstransport flossen Bereitstellungskosten, Personalkosten, Treibstoffkosten und Kanalgebühren in die Berechnung mit ein. Für die angeführte Relation wurde angenommen, dass mit einem relationstypischen Binnenschiff (GMS 110 n) transportiert wird. Für den Wasserstraßentransport wurde jeweils eine Kostenberechnung unter der Annahme von Vollauslastung bei der Rückfahrt sowie eine unter der Annahme einer leeren Rückfahrt, durchgeführt.[25]

Das Ergebnis der Berechnung wird in Abbildung 5 dargestellt. Die betriebswirtschaftlichen Transportkosten von Last- und Sattelzügen sind mit 33,59 Euro/Tonne deutlich höher als jene von Bahn (11,55 Euro/Tonne) und Binnenschiff(10,41 Euro/Tonne bei beladener Rückfahrt, 14,59 Euro/Tonne bei leerer Rückfahrt). Laut Planco Consulting GmbH würde auch eine Vollauslastung der Last- und Sattelzüge auf der Rückrichtung nichts an der Unterlegenheit gegenüber dem Bahn und Binnenschiff ändern. Vergleicht man den Bahntransport mit dem des Binnenschiffes, so ergeben sich geringfügige Kostenvorteile von 10 % für den Transport per Binnenschiff bei voller Auslastung auf der Rückfahrt. Würde das Binnenschiff jedoch leer zurückfahren, so wäre ein Transport mit der Bahn aus

[25] Vgl. Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost (WSD Ost), 2007, S. 35-41

betriebswirtschaftlicher Sicht um 26 % günstiger als mit dem Binnenschiff. Damit wird verdeutlicht, in welchem Maße die Transportkosten der einzelnen Verkehrsträger von den Rahmenbedingungen abhängig sind.[26]

Abbildung 5: Betriebswirtschaftliche Transportkosten im Verkehrsmittelvergleich



Quelle: Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost (WSD Ost), 2007, S. 296

2.3 Externe Effekte des Gütertransportes per Binnenschiff

Unter externen Effekten des Gütertransportes werden jene Auswirkungen auf unbeteiligte Dritte bezeichnet, für die die Verursacher nicht zur Verantwortung gezogen werden. Es handelt sich dabei meist um negative externe Effekte, die von den Verursachern nicht finanziell kompensiert, stattdessen aber von der Allgemeinheit getragen werden (externe Kosten). Im Rahmen des Gütertransportes treten folgende externe Kosten auf:

- Unfallkosten
  - Verkehrssicherheit
- Umweltkosten
  - Verkehrslärm
  - Energieverbrauch–Klimagase

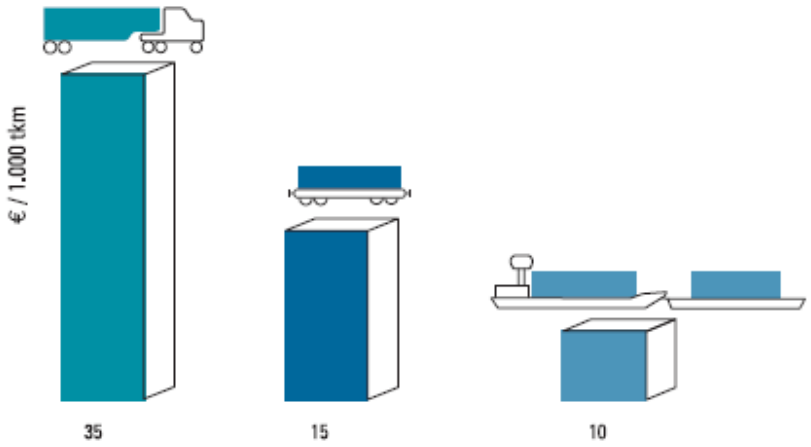
[26] Vgl. Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost (WSD Ost), 2007, S. 296

- Luftschadstoffe
- Landschaftszerschneidung und Flächenverbrauch

- Ungedeckte Infrastrukturkosten

Das Binnenschiff verursacht, im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln, geringere Lärm- und Schadstoffbelastungen. Die Klimabelastungen sowie die Zahl der Unfälle sind niedriger. Die dadurch verursachten, externen Kosten sind daher ebenfalls niedriger als jene der Verkehrsträger Straße und Bahn. [27] In Abbildung 6 ist ersichtlich, dass die externen Kosten, die von der Bahn verursacht werden, um das 1,5-fache, die des LKW sogar um das 3,5-fache höher sind, als die des Binnenschiffes.

Abbildung 6: Externe Kosten (Unfall, Lärm, Schadstoff und Klima) im Verkehrsträgervergleich



Quelle: via Donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2005, S. a9

Externe Kosten sind im Preis für Mobilitätsleistungen, den die einzelnen Verkehrsteilnehmer derzeit zu zahlen haben, nicht enthalten und bleiben demnach bei der Verkehrsentscheidung unberücksichtigt. Würden die externen Kosten dem Verursacher angerechnet werden, so würde zukünftig wohl auf Fahrten, bei denen die Gesamtkosten (betriebswirtschaftliche plus externe Kosten) höher wären als deren Nutzen verzichtet oder ein anderes Verkehrsmittel dafür gewählt werden.[28] Eine Internalisierung externer Kosten (Bezahlung externer Kosten durch den Verursacher) würde wohl Vorteile für die Binnenschifffahrt bringen, da diese im Verkehrsmittelvergleich die niedrigsten externen Kosten verursacht.

[27] Vgl. via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2005, S. 8 f.
[28] Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2007, S. 217

In den nachfolgenden Punkten wird auf einzelne Bereiche, in denen ein Gütertransport externe Kosten verursacht, näher eingegangen.

Verkehrssicherheit

In einer deutschen Studie, die von Planco Consulting GmbH in Zusammenarbeit mit der Bundesanstalt für Gewässerkunde erstellt wurde, wird die Verkehrssicherheit der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße verglichen. Dabei wird das Unfallgeschehen nach dem Kriterium „Beteiligung von Güterfahrzeugen" auf dem Straßen- Schienen- und Wasserstraßennetz in Deutschland erfasst. Im Zeitraum der Jahre 2000 bis 2005 wurden bei Unfällen, an denen Güterschiffe beteiligt waren, 0,04 Personen getötet. Im Schienengüterverkehr betrug diese Zahl 0,28 Personen und im Straßengüterverkehr 2,48 Personen. Von den, von allen Verkehrsträgern gesamt versursachten, gesamtwirtschaftlichen Unfallkosten, entfallen 96,9 % auf den LKW-Verkehr, 2 % auf die Bahn sowie 1,1 % auf das Binnenschiff. Bezogen auf die erbrachte Transportleistung (Tonnenkilometer im Inland) ergeben sich Unfallkosten im Güterverkehr auf der Straße in der Höhe von 42,9 Cent/100 tkm für das Jahr 2005. Im Bahngüterverkehr beträgt dieser Wert 6 Cent/100 tkm, wobei als Basis hier der Durchschnittswert der Jahre 2000 bis 2005 herangezogen wurde. Im Güterverkehr per Binnenschiff betragen die Unfallkosten 3,3 Cent/100 tkm, ebenfalls auf Basis des Durchschnittes der Jahre 2000 bis 2005 errechnet. Die Unfallkostenraten des Straßengüterverkehrs sind somit ca. 13mal so hoch, diejenigen des Bahngüterverkehrs immerhin fast doppelt so hoch, wie die des Binnenschiffgüterverkehrs.[29]

Aufgrund weniger Unfälle ist die Wasserstraße als Verkehrsträger für den Transport von Gefahrengütern besonders gut geeignet. Das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN), dass im Mai 2008 in Kraft getreten ist, trägt zusätzlich dazu bei, einen hohen Sicherheitsstandard für den Transport auf der Donau zu gewährleisten.[30] „Donau River Information Services (DoRIS)", ein Informationssystem für die Binnenschifffahrt, wurde 2006 in Österreich in Betrieb genommen. Das System erfasst und bestimmt die Position von Schiffen auf einer elektronischen Binnenschifffahrtskarte und gibt Auskunft über die Fahrwasserverhältnisse, sowie Informationen zur Verkehrssituation. Dies soll eine Effizienzsteigerung

[29] Vgl. Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost (WSD Ost), 2007, S. 17
[30] Vgl. http://www.donauschifffahrt.info/oeffentlichkeit/vorteile_der_binnenschifffahrt/sicherheit/ (18.04.2009)

im Gütertransport begünstigen. Durch bessere Überschaubarkeit erhöht es die Verkehrssicherheit zusätzlich.[31]

Verkehrslärm

Durch den Güterverkehr auf Straße, Schiene und Wasserstraße wird die im direkten Umfeld dieser Verkehrsträger angesiedelte Bevölkerung, je nach Verkehrsträger, unterschiedlich starken Lärmbelastungen ausgesetzt. Für den ladungsnormierten Schienen- und Straßengüterverkehr ergibt sich am Ort der Schallentstehung ein lediglich geringer Unterschied am längenbezogenen Schallemissionspegel. Der ladungsnormierte Schallemissionspegel des Binnenschiffs ist allerdings um mehr als 10 dB(A) leiser, was vom Menschen als Halbierung der Lautstärke wahrgenommen wird. Aufgrund der Breite des Verkehrswegs Wasserstraße wird dieser Effekt zusätzlich verstärkt.[32]

Energieverbrauch - Klimagase

Betrachtet man den Energieverbrauch, so ist der Transport von Gütern auf der Wasserstraße verglichen mit Straße und Schiene am umweltschonendsten. Kann eine Gütertonne mit dem LKW 100 km bzw. mit dem Güterzug 300 km, so kann diese Strecke bei gleichem Energieeinsatz mit dem Binnenschiff 370 km transportiert werden. [33] Die von den einzelnen Güterverkehrsmitteln verursachten CO_2-Emissionen können über Emissionsfaktoren aus den jeweiligen Energieverbräuchen abgeleitet werden. Bei Binnenschiffen, Dieselloks und LKW entstehen Emissionen bei der Verbrennung des Dieselkraftstoffes und sind daher von dessen Verbrauch abhängig. Beim elektrifizierten Eisenbahngüterverkehr stehen die Emissionen der Kraftwerke im Vordergrund. Die geringsten CO_2-Emissionen je Energieeinheit entstehen beim elektrifizierten Bahnbetrieb. Die Menge der CO_2-Emissionen der einzelnen Verkehrsmittel ist von Transportrelation zu Transportrelation unterschiedlich. In einer von Planco Consulting GmbH durchgeführten Studie wird angeführt, dass die Emissionswerte von Last- und Sattelzügen, trotz Berücksichtigung notweniger Vor- und Nachläufe im Containertransport per Bahn und Binnenschiff, bei allen untersuchten Relationen am höchsten waren. Auf fünf von acht analysierten Massengutrelationen waren die CO_2-Emissionen des Binnenschiffs niedriger als die der Bahn.[34]

[31] Vgl. via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2007a, S. 2 ff.
[32] Vgl. Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost (WSD Ost), 2007, S. 18
[33] Vgl. via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2005, S. 9
[34] Vgl. Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost (WSD Ost), 2007, S. 20-21

Luftschadstoffe

Vor allem im Straßengüterverkehr ist die Höhe der spezifischen Abgasemissionen stark vom Verkehrsfluss abhängig. Bei Staus steigt die Abgasmenge je Fahrzeugkilometer stark an. Im elektrifizierten Bahnverkehr werden die Abgasemissionen von den eingesetzten Primärenergieträgern beeinflusst. Die Abgasemissionen von Binnenschiffsmotoren werden durch rechtliche Festlegungen begrenzt. Seit dem Jahr 2007 müssen Motoren, die in der ZKR Stufe II festgelegten Grenzwerte einhalten. Für 2012 sind weitere Verschärfungen dieser Grenzwerte geplant. Diesen Richtlinien unterliegen allerdings nur neu angeschaffte Motoren. Bei einer durchschnittlichen Lebensdauer eines Motors von 18 Jahren ergibt sich der Umstand, dass sich die Festlegung von Emissionsgrenzwerten nur sehr zeitverzögert auf die Höhe der Abgasemissionen auswirkt. Im Rahmen der bereits mehrmals erwähnten Studie der Planco Consulting GmbH wurden die durch Luftschadstoffe verursachten externen Kosten von Straße, Bahn und Wasserstraße auf mehreren Transportrelationen verglichen. Auf allen untersuchten Relationen lagen die durch den Bahnverkehr verursachten Luftschadstoffemissionen (Stickoxide, Schwefeldioxid, Nicht-Methan Kohlenwasserstoffe, Kohlenmonoxid und Partikel) und die daraus resultierenden externen Kosten deutlich unter jenen der anderen Verkehrsmittel. Im Vergleich Straßen- und Binnenschiffsgütertransport ergaben sich deutliche Vorteile für die Binnenschifffahrt.[35]

Umweltbelastungen

Im Zuge des Kyoto Protokolls haben sich die Mitgliedsstaaten der EU dazu verpflichtet ihre Treibhausgasemissionen bis 2012, um insgesamt 8 % (unter den Wert vom Jahr 1990) zu reduzieren. Für Österreich wurde ein rechtsverbindliches Ziel von –13 % vereinbart. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen zahlreiche Maßnahmen gesetzt werden, die mit großen finanziellen Aufwänden verbunden sind. Eine Reduktion der Treibhausgase durch neue Steuern, Emissionshandel[36] und dergleichen, hat Auswirkungen auf den Gütertransport. Eine Abschätzung dieser ist relativ schwierig.[37] Würde es jedoch zu einer Internalisierung der externen Transportkosten nach dem Verursacherprinzip kommen (externe Kosten müssen vom Verursacher getragen werden), so würde dies eine höhere Kostenwahrheit bedeuten und in der Folge Kostenvorteile für den Transport per Binnenschiff bringen.

[35] Vgl. Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost (WSD Ost), 2007, S. 21-25

[36] Alle Teilnehmer an diesem System müssen für jede Einheit an Verschmutzung über ein Zertifikat verfügen. Nimmt ein Verschmutzer nicht alle zur Verfügung stehenden Zertifikate in Anspruch, so kann er diese an Teilnehmer verkaufen, die mit ihren Zertifikaten die verursachte Verschmutzung nicht decken können www.noe.gv.at (01.12.2009)

[37] Vgl. http://www.noe.gv.at/Umwelt/Klima/Klimawandel-Klimaschutz/klimapolitik.pdf, (01.12.2009)

Landschaftszerschneidung und Flächenverbrauch

Die größten Landschaftszerschneidungseffekte gehen aufgrund des dichten Verkehrsnetzes und des hohen Verkehrsaufkommens vom Straßenverkehrsnetz aus. Im Gegensatz zur Straße können Schienen in der Regel besser von Tieren überwunden werden. Hier kommen jedoch bei einigen Vogelarten Verluste durch Kollisionen an den Oberleitungen hinzu. Die Netzdichte der Wasserstraßen ist, im Vergleich mit den beiden vorangegangenen Verkehrsträgern, sehr niedrig. Demnach sind auch die Zerschneidungseffekte deutlich geringer einzustufen. Die Auswirkungen der Binnenschifffahrt auf den Erholungswert der Landschaft sind relativ gering und zum Teil positiv (z.B. Donauradweg). Für den Bau der Verkehrswege Straße, Schiene und Wasserstraße werden unterschiedliche Mengen an Flächen verbraucht, wobei zu beachten ist, dass für den Bau des Straßen- und Schienennetzes Flächen direkt beansprucht werden. Im Gegensatz dazu werden bei der Wasserstraßennutzung bereits vorhandene Fließgewässer ausgenutzt und nur wenige Zusatzflächen benötigt. Bei den Verkehrsträgern Straße und Schiene handelt es sich um versiegelte Flächen, die ausschließlich zur Verkehrsabwicklung dienen. Die Wasserstraße ist, neben ihrer Funktion als Verkehrsträger, Lebensraum für Tiere und Pflanzen.[38]

Infrastrukturerhaltungskosten

Im Vergleich zu Straße und Schiene fallen bei einer Erhöhung des Transportkaufkommens auf der Wasserstraße niedrigere Investitionskosten in die Infrastruktur an, da auf vorhandene Kapazitäten zurückgegriffen werden kann. Die absoluten Erhaltungskosten der Infrastruktur sind ebenfalls geringer als bei Straße und Schiene.[39] Durch eine vermehrte Nutzung der Wasserstraße für den Gütertransport wird Verkehr auf der Straße vermieden. Dies führt gleichzeitig dazu, dass aufgrund geringerer Beanspruchung, Instandhaltungskosten für die Straße eingespart werden können.

Infrastrukturinvestitionskosten

Im Rahmen einer von arealConsult im Jahr 2004 erstellten Studie wurde ein Vergleich der Infrastrukturinvestitionskosten zwischen den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Wasserstraße, bezogen auf deren Güterverkehrsleistung, ausgearbeitet.[40] In der Berechnung der Kosten pro Verkehrsträger wurden ausschließlich die Infrastrukturinvestitionskosten (Netto-Herstellungskosten) berücksichtigt. Diese basieren auf den im österreichischen Generalverkehrsplan aus dem Jahr 2002 vorgesehenen Investitionsprogrammen der einzelnen Verkehrsträger bis 2030. In die Berechnung der

[38] Vgl. Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost (WSD Ost), 2007, S. 25-27
[39] Vgl. via donau – Österreichische Wasserstraßengesellschaft mbH, 2005, S. 10
[40] Vgl. via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2005, S. a10

Kosten der Wasserstraße wurden die im Generalverkehrsplan angeführten Investitionen in der Wachau (65,4 Mio. Euro) sowie östlich von Wien (0,2 Mrd. Euro) einbezogen.[41] Zu Vergleichszwecken wurden die Infrastrukturinvestitionskosten der für den selben Zeitraum prognostizierten Güterverkehrsleistung gegenübergestellt. Wie in Tabelle 2 ersichtlich, sind um mit den einzelnen Verkehrsmitteln je eine Verkehrsleistung von 1.000 tkm zu erbringen, 9,5 Euro in die Wasserstraße, 17,5 Euro in die Straße und 62,7 Euro in die Schiene zu investieren.[42]

Tabelle 2: Infrastrukturinvestitionskosten im Donaukorridor pro Verkehrsmittel in €/1.000 tkm

Verkehrsmittel	Kosten pro 1.000 tkm in €	Binnenschifffahrt=100 (Index)
Binnenschiff	9,5	100
LKW	17,5	184
Bahn	62,7	660

Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2006, S. 13

2.4 Effizienzsteigerung des Gütertransportes durch Betriebsansiedlung entlang der österreichischen Donau

Geht man davon aus, dass die in Punkt 2.2 beschriebenen, einen vermehrten Gütertransport auf der Donau hemmenden Faktoren in naher Zukunft abgebaut werden, so ist damit zu rechnen, dass die Konkurrenzfähigkeit der Binnenschifffahrt gegenüber der Bahn und dem LKW steigen wird. Berücksichtigt man zusätzlich, dass der Verkehr auf der Straße allmählich an seine Kapazitätsgrenzen stößt, so wäre die logische Folge, um den Gütertransport kosteneffizient abzuwickeln, eine vermehrte Einbeziehung der Binnenschifffahrt in die Logistikketten. Laut „Nationalem Aktionsplan Donauschifffahrt“ ist genau dies ein Anliegen der österreichischen Verkehrspolitik.[43]

Industrieunternehmen, die sich für einen Gütertransport auf der Donau entscheiden, jedoch nicht in deren unmittelbarer Nähe angesiedelt sind, haben oft hohe Kosten für Vor- und Nachläufe mit anderen Verkehrsträgern zu tragen bzw. müssen zusätzliche Umschläge ihrer Güter in Kauf nehmen.[44] Die Binnenschifffahrt, isoliert betrachtet, weist zwar im Vergleich mit Straße und Schiene relativ niedrige Transportkosten auf, jedoch kommen durch die oben erwähnten, notwendigen Vor- und Nachläufe sowie Güterumschläge weitere Kosten hinzu, wodurch der Kostenvorteil verringert

[41] Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2002, S. 33
[42] Vgl. via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2005, S. a10
[43] Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2006, S. 2
[44] Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2006, S. 37

wird.[45] Würden sich Betriebe direkt an der Wasserstraße Donau ansiedeln, so würden diese zusätzlichen Kosten weitgehend entfallen. Hinzu kommt, dass sich Betriebs- und Gewerbeflächen im Umfeld der Häfen und Länden an der Donau dadurch auszeichnen, dass sie als nahezu einzige Standorte meist über eine trimodale Verkehrsanbindung verfügen. Siedeln sich Unternehmen direkt in Häfen oder Länden an, so können diese aufgrund der hohen Flexibilität in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl schnell auf auftretende Schwierigkeiten in bestehenden Lieferketten reagieren und Alternativen für den Transport finden. Sowohl Kosten als auch Transportzeiten können dadurch gering gehalten werden.

[45] Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2006, S. 12-13

3 Eignung von Grundstücken an österreichischen Häfen und Länden für die Ansiedlung von Betrieben

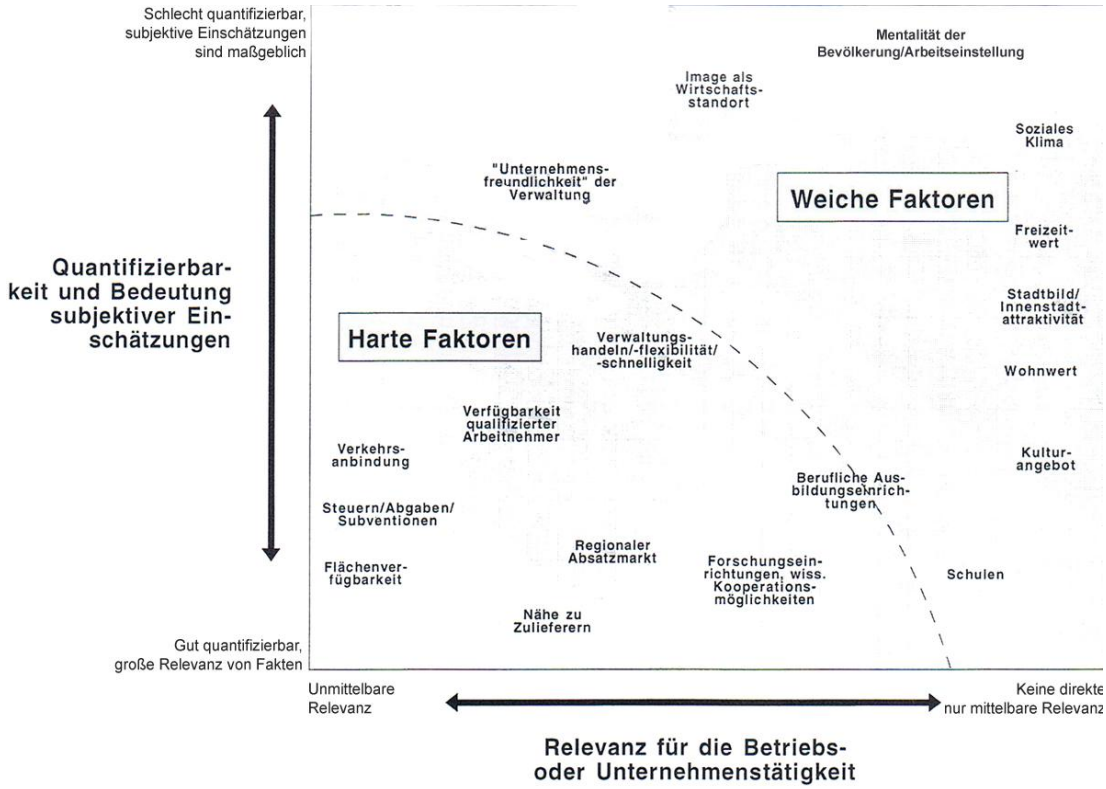
Bevor Maßnahmen vorgeschlagen werden können, die die betriebliche Standortwahl zugunsten von Standorten entlang der österreichischen Donau beeinflussen, muss geklärt werden, welche Faktoren die Eignung eines Grundstückes für Betriebsansiedlungen bestimmen. Dadurch fällt es leichter, jene Bereiche zu identifizieren, auf die eine Ansiedlungsförderung später wirken soll. Die Grundlage dafür bietet eine Beschreibung der Faktoren, die für die unternehmerische Standortwahl ausschlaggebend sind. In zwei weiteren Unterkapiteln werden die österreichischen Häfen und Länden entlang der Donau sowie Branchen und Unternehmensfunktionen, die Potenzial zur Verlagerung auf diese Standorte haben, dargestellt.

3.1 Die betriebliche Standortwahl

Verschiedene Faktoren sind für die betriebliche Standortwahl relevant. Diese charakterisieren den Standort und beeinflussen dessen Qualität. Grundsätzlich wird dabei zwischen harten und weichen Standortfaktoren unterschieden. Beispiele für harte Standortfaktoren sind Verkehrsanbindung, Flächenverfügbarkeit und Arbeitsmarkt. Zu den weichen Standortfaktoren zählen zum Beispiel Lebensqualität, Umweltqualität sowie Wirtschaftsklima am Standort oder in der Region.[46] In Abbildung 7 wird die Relevanz von harten und weichen Standortfaktoren im Zuge der betrieblichen Standortentscheidung sowie deren Bedeutung für die Unternehmertätigkeit dargestellt. Die Bedeutung von weichen Standortfaktoren bei der Standortwahl hängt stark von der individuellen Einschätzung des jeweiligen Unternehmers ab. Im Gegensatz dazu sind harte Standortfaktoren gut quantifizierbar, durch Fakten belegbar und weniger von der individuellen Einschätzung abhängig. Trotz schlechter Quantifizierbarkeit haben Faktoren wie „Unternehmensfreundlichkeit der Verwaltung“ sowie das „Image des Standortes“ bei der Standortwahl unmittelbare Relevanz.

[46] Vgl. Grabow et al., 1995, S. 14–19

Abbildung 7: Bedeutung von harten und weichen Standortfaktoren bei der Standortentscheidung



Quelle: Grabow et al., 1995, S. 65

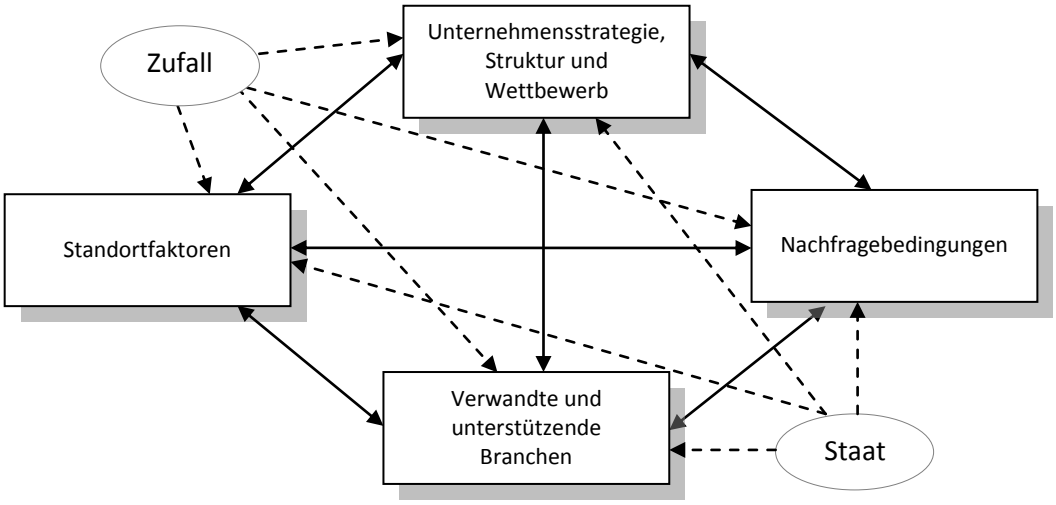
Die Einführung des Europäischen Binnenmarktes, mit der die uneingeschränkte Mobilität von Produktionsfaktoren sowie ein Abbau von Handelsbeschränkungen einhergehen, verstärkt den Wettbewerb zwischen einzelnen Wirtschaftsstandorten massiv. Durch die zunehmende Globalisierung wird es Unternehmen ermöglicht, ihre Wertschöpfungsketten über mehrere Niederlassungen hinweg zu optimieren. Daraus ergibt sich eine geographische Streuung einzelner Unternehmensteile an verschiedene Standorte. Eine sinnvolle Ansiedlungsstrategie für Wirtschaftsstandorte sollte daher auf einer Analyse von Branchen bzw. Unternehmensfunktionen, für die der Standort Wettbewerbsvorteile bringt, aufbauen.[47]

Durch die gezielte Ansiedlung bestimmter Betriebstypen können *„innovative Milieus und Netzwerke“*[48] geschaffen werden. Nach Porter (1993) bestimmen neben den Standortfaktoren noch Nachfragebedingungen (z.B. Marktpotenzial, Marktwachstum), Nähe zu verwandten und unterstützenden Branchen (Zulieferern, Dienstleistungen) sowie die Wettbewerbsfähigkeit heimischer Unternehmen die Wettbewerbsfähigkeit eines Standortes. Darüber hinaus spielt der

[47] Vgl. Balderjahn, 2000, S. 3 ff.
[48] Vgl. Lucas, 1993, S. 65

Staat (Gesetze, standortabhängige Steuern, Subventionen) eine entscheidende Rolle. Durch staatliches Handeln bzw. durch den Einsatz staatlicher Instrumente können Standortfaktoren beeinflusst werden, was gleichzeitig Auswirkungen auf den Standortwettbewerb sowie die Nachfrage hat.

Abbildung 8: Bestimmungsfaktoren für die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmensstandorten



Quelle: Porter 1993, S. 151, durch die Autorin verändert

Die österreichischen Betriebsstandorte entlang der Wasserstraße Donau, sprich Häfen und Länden, sind mit einem besonderen Mix der in

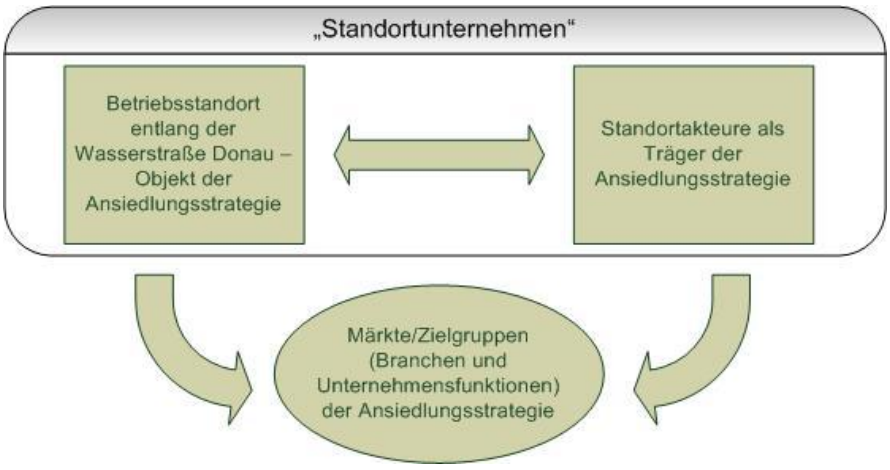
dargestellten Bestimmungsfaktoren ausgestattet. Mit der Donau als zusätzlichen Verkehrsträger ergibt sich eine Standortbesonderheit für Hafen- und Ländengebiete. Dies ist insofern von Bedeutung, als dass die Verkehrsanbindung einer der wichtigsten Faktoren bei betrieblichen Standortentscheidungen ist. Vor allem die Nähe zum höherrangigen Straßennetz wird in diesem Zusammenhang meist als sehr hoch bewertet. Unter dem Aspekt, einer wirtschaftlichen und kosteneffizienten Abwicklung des Gütertransports, wird die Einbindung von mehreren Verkehrsträgern in die Logistikketten immer mehr die Regel, was als Chance für die Wasserstraße gewertet werden kann. Die meist trimodale Ausstattung (Wasserstraßen-, Schienen-, und Straßenanschluss) von Häfen und Länden stellt einen entscheidenden Standortvorteil gegenüber anderen Betriebsgebieten dar, der bestmöglich genutzt werden sollte.

Eine Ansiedlungsstrategie für Industrie- und Gewerbegebiete entlang der österreichischen Donau soll genau jene Unternehmen ansprechen, von denen dieser entscheidende Vorteil genutzt werden kann bzw. die diesen Faktor durch entstehende Synergien und Kooperationsmöglichkeiten (z.B. bestimmte Dienstleistungen) zusätzlich begünstigen.

Um eine solche Strategie entwickeln zu können, ist es wichtig die Zielgruppe, sprich Branchen und Unternehmensfunktion mit hohem Potenzial zur Verlagerung auf Standorte entlang der Donau, zu kennen. Dies ist jedoch nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung und wird daher nur in einem Unterpunkt angeführt.

In Abbildung 9 wird der Zusammenhang zwischen Betriebsstandort, den involvierten Akteuren sowie der Zielgruppe, sprich der Branchen mit Verlagerungspotenzial, verdeutlicht. Der Betriebsstandort mit seinen spezifischen Eigenschaften bildet zusammen mit den in den Ansiedlungsprozess involvierten Akteuren das „Standortunternehmen“, das die am Standort zur Verfügung stehenden Leistungen kundenorientiert gestalten bzw. anbieten soll. Ziel ist es, einen leistungs- und wettbewerbsfähigen Standort zu schaffen. [49]

Abbildung 9: Zusammenhang zwischen Betriebsstandort, Standortakteuren und Zielgruppe der Ansiedlungsstrategie



Quelle: Eigene Darstellung; in Anlehnung an Balderjahn, 2000, S. 58

In dieser Arbeit werden schrittweise Maßnahmenvorschläge erarbeitet, die sich dazu eignen, das Leistungsprofil, sprich die Standortfaktoren der Betriebsstandorte entlang der Wasserstraße Donau in Österreich, zu verbessern. Vorschläge für die Einbindung passender Akteure als Träger bzw. zur

[49] Vgl. Balderjahn, 2000, S. 59

Umsetzung dieser Maßnahmen, sind dabei von zentraler Bedeutung. In den nachfolgenden Unterkapiteln wird zunächst kurz auf die existierenden Häfen und Umschlagsstellen entlang der Wasserstraße Donau in Österreich sowie auf Branchen und Unternehmensfunktionen, die Verlagerungspotenzial dorthin haben, eingegangen.

3.2 Umschlagsstellen entlang der österreichischen Donau

Als Hafen wird nach österreichischem Recht eine Umschlagsstelle, die über zumindest ein Hafenbecken verfügt, bezeichnet. Umschlagsstellen ohne Hafenbecken werden hingegen Umschlagsländen genannt. Weiteres wird zwischen Werkshäfen und öffentlichen Häfen unterschieden.[50] Entlang der Donau existieren mehr als 70 Häfen und Umschlagsländen. 40 davon sind von internationaler Bedeutung. Ihre Entfernung von einander beträgt durchschnittlich ca. 60 km.[51] Die folgende Tabelle zeigt die bedeutendsten Häfen und Länden in Österreich und deren wasserseitige Güterumschlagsmengen im Jahr 2008.

Tabelle 3: Wasserseitige Umschlagsmengen in den Donauhäfen- und Länden in Österreich 2008

Art	Standort	Strom-km	Wasserseitiger Umschlag 2008 in 1.000 Tonnen
Öffentliche Häfen (IGÖD Häfen)	Linz Tank- u. Stadthafen	2.128 – 2.130	1.153
	Enns	2.112	538
	Krems	1.998	500
	Wien*	1.916-1.920	1.467
Werkshäfen	Linz**	2.125-2.127	4.222
Länden/Privathäfen	***		1.031
Gesamt			**8.901**

Quelle: Statistik Austria, 2009

* Umschlagszahlen der Häfen Freudenau, Albern und Ölhafen Lobau enthalten

** Umschlagszahlen des VOEST Hafens und Felbermayr (beide im Besitz von Unternehmen)

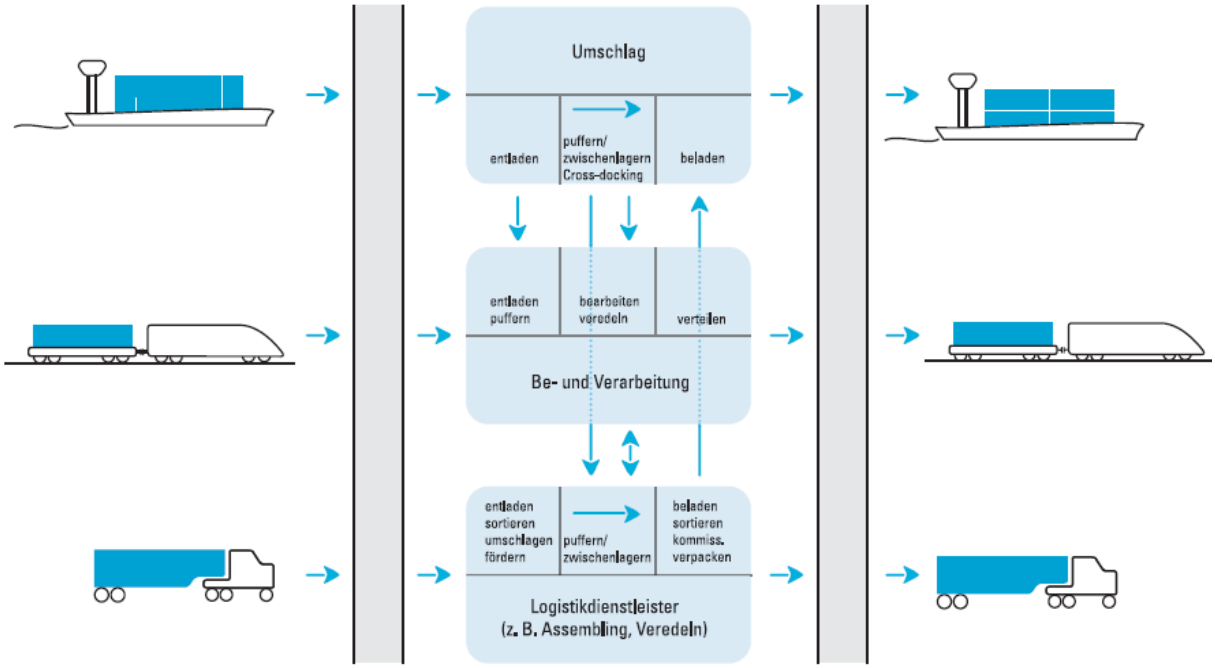
*** Umschlagszahlen Privathafen Ybbs, Umschlagsländen Pischelsdorf, Aschach, Korneuburg, Pöchlarn (alle im Privatbesitz)

Immer mehr werden Häfen und Länden zu multimodalen Logistiknotenpunkten, an denen sich Logistikdienstleistungsunternehmen niederlassen.[52] Betrachtet man die dreiteilige Strukturierung eines Hafens (Abbildung 10), wird deutlich, worum es sich hierbei handelt. Jeder Hafen verfügt über einen wasserseitigen Bereich, an dem sich die Liegeplätze der Schiffe befinden. Im internen Hafenbereich sind Flächen sowie Infrastruktur für die Behandlung der Güter zu finden. Den dritten Bereich stellt der landseitige Anschluss an das Straßen- und Schienennetz dar. Neben Umschlag und

[50] Vgl. via donau – Österreichische Wasserstraßengesellschaft mbH, 2005, S. 55 ff.
[51] Vgl. via donau – Österreichische Wasserstraßengesellschaft mbH, 2005, S. 58 ff.
[52] Vgl. Bayernhafen GmbH und Co. KG, 2007, S. 4 ff.

Lagerung von Gütern werden andere Leistungen, wie z.B. Verpacken, Container-Stuffing- und Stripping[53], Qualitätskontrolle usw. angeboten.[54]

Abbildung 10: Grundfunktionen von Binnenhäfen



Quelle: via donau- Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2005,S. 57

Siedeln sich logistische Dienstleistungsunternehmen an hafennahen Grundstücken an, so bietet es sich für diese an, die Binnenschifffahrt vermehrt in ihre Transportketten zu integrieren, wodurch das Transportaufkommen auf der Wasserstraße erhöht werden kann. Voraussetzung dafür sind das Vorhandensein ausreichender Grundstücke für die Ansiedlung sowie eine gute Anbindung der Häfen und Länden an das Straßen- und Bahnnetz. Die Schnittstellenfunktion für den „Landumschlag" (Schiene-Straße; Straße-Straße) wirkt sich zwar nicht unmittelbar auf das Transportaufkommen für die Binnenschifffahrt aus, unterstützt diese jedoch indirekt.[55]

Gute, technische Infrastruktur und eben die Tatsache, dass logistisches Know-How vorhanden ist, bewirken, dass diese Betriebsflächen zunehmend auch für produzierende Unternehmen interessant sind.[56]

[53] Be- und Entladen von Containern
[54] Vgl. via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2005, S. 55 ff.
[55] Vgl. Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, 2008, S. 28 f.
[56] Vgl. Bayernhafen GmbH und Co. KG, 2007, S. 4 ff.

3.3 Branchen und Unternehmensfunktionen mit Potenzial für die Verlagerung auf Betriebsstandorte nahe der Donau

Wie bereits in Punkt 3.1 angedeutet, sind die Ansprüche an einen Betriebsstandort branchenabhängig. Grundvoraussetzung um neues Transportaufkommen für das Binnenschiff lukrieren zu können, ist es, die Branchen zu kennen für die ein Gütertransport per Schiff in Frage kommt bzw. die in unmittelbarem Zusammenhang mit diesem stehen. Maßnahmen der öffentlichen Hand, die darauf abzielen vermehrt Betriebe an Häfen und Länden anzusiedeln, müssen genau an jene Unternehmen gerichtet sein. In diesem Unterkapitel werden, basierend auf vorhandener Literatur, Betriebstypen und Unternehmensfunktionen genannt, die das größte Verlagerungspotenzial auf Standorte entlang der Donau aufweisen.

Grundsätzlich können sowohl einzelne Unternehmensfunktionen, als auch ganze Unternehmen an Industrie- und Gewerbegebieten entlang der Donau angesiedelt werden.

Die Strategien der einzelnen Häfen sind hier sehr unterschiedlich. Im Rahmen der am Standort vorhandenen Möglichkeiten wird jedenfalls versucht, die vorhandene Infrastruktur bestmöglich auszulasten. Nicht immer ist dabei gewährleistet, den größtmöglichen Nutzen für die Binnenschifffahrt, sprich Erhöhung des wasserseitigen Umschlags, zu erreichen. Eine entscheidende Rolle spielt in diesem Zusammenhang auch das Ausmaß an noch verfügbaren Betriebsflächen. Häfen mit geringeren Flächenreserven tendieren beispielsweise eher dazu, einzelne Unternehmensfunktionen anzusiedeln, da diese weniger Flächen benötigen.[57] Wie der Ansiedlungs-Mix im konkreten Fall aussehen soll, hängt stark vom jeweiligen Standort, von den produzierten bzw. angebotenen Produkten und den Unternehmen ab. Eine Ansiedlung von Betrieben aus verschiedenen Branchen, die sich optimal ergänzen wodurch die Zusammenarbeit dieser gefördert werden kann, ist dabei erstrebenswert.[58]

3.3.1 Unternehmensfunktionen mit Potenzial für die Verlagerung auf Betriebsstandorte nahe der Donau

Unternehmen erfüllen verschiedene Funktionen. Dabei wird in betrieblichen Grundfunktionen, wie Forschung und Entwicklung, Beschaffung, Produktion und Absatz sowie Querschnitts- bzw. Servicefunktionen, wie Entsorgung, Personal, Rechnungswesen, Information und Logistik,

[57] Mag. Christian Steindl, Geschäftsführer Ennshafen (2009): Persönliches Gespräch
Michael Plöch, Verkauf, Mierka Donauhafen Krems (2009): Persönliches Gespräch
[58] Vgl. Bayernhafen GmbH & Co,KG, 2007

unterschieden.[59] Das größte Verlagerungspotenzial an Hafen- bzw. Ländenstandorte haben die betrieblichen Funktionen Produktion, Absatz und Entsorgung. Der gesamte Produktionsbereich (Arbeitsvorbereitung, Fertigung) von Unternehmen ist für die Ansiedlung an Häfen bzw. Länden geeignet. Durch die meist trimodale Ausstattung der Betriebsgebiete können Rohstoffe mit verschiedenen Verkehrsträgern angeliefert werden. Genauso flexibel können die Halbfertig- und Fertigprodukte weitertransportiert werden. Das Fallbeispiel der Firma Pollmeier, das unter Punkt 5.2 in einer Fallstudie beschrieben wird, kann an dieser Stelle als Beispiel für die Ansiedlung eines Produktionsbetriebes an Häfen angeführt werden. Im Unternehmensbereich Absatz bieten vor allem die Funktionen Lagerung, sowie Kommissionierung und Verpackung Potenzial zur Verlagerung. Des Weiteren bietet sich die Verlagerung des gesamten Entsorgungsbereiches eines Betriebes auf Betriebsgebiete an Häfen an.[60]

Viele Betriebe, die sich in Häfen oder Länden ansiedeln, lassen bestimmte Unternehmensfunktionen von externen Unternehmen abwickeln (Outsourcing). Dies ist auf die meist hohe Dichte an Logistikdienstleistern und Transportunternehmen in Häfen zurückzuführen, die Funktionen wie Lagerhaltung, Transportabwicklung oder Entsorgung von Materialien übernehmen.[61]

Wie am Beispiel des Mierka Donauhafen Krems bewiesen wird, eignen sich Hafenstandorte besonders als Güterverteilzentren (GVZ). Vor allem Schüttgüter, wie zum Beispiel Soda oder Düngemittel, werden in großen Mengen angeliefert und im Hafen gelagert. Bei Bedarf werden die Güter in der gewünschten Menge abgefüllt und an den Kunden geliefert. Im Mierka Donauhafen Krems sind am Hafen selbst nur mehr wenige ungenützte Grundstücke vorhanden. Um sicherzustellen, dass Betriebe die sich an den hochwertigen Grundstücken ansiedeln auch eine bestimmte Tonnage auf der Donau transportieren, werden Umschlagsverpflichtungen, wie im Fall der Firma Lasslsberger die ein Rohstofflager im Hafenareal besitzt, festgelegt.[62]

3.3.2 Branchen mit Potenzial für die Verlagerung auf Betriebsstandorte nahe der Donau

Vor allem Güter, die in großen Mengen transportiert werden können, eignen sich für den Transport mit dem Binnenschiff. Zu den traditionellen Transportgütern zählen daher flüssige und feste Massengüter.

[59] Vgl. Pfohl (1996), S. 43 f.
[60] Vgl. Krause, 2009, S. 30-35
[61] Vgl. Krause, 2009, S. 30-35
[62] Michael Plöch, Verkauf, Mierka Donauhafen Krems (2009): Persönliches Gespräch

Tabelle 4: Beispiele für traditionell schifffahrtsaffine Gütergruppen

Gütergruppe	Beispiele	Zustand beim Transport
Flüssige Massengüter[63]		
	Erdöl, Flüssiggas, Flüssigerdgas, flüssige Erdölerzeugnisse, Chemikalien	Flüssiger Aggregatszustand
Feste Massengüter[64]		
Stückgut	Baumstämme, Papier, Automobile, Metallwaren	In einzeln verpackten Einheiten beförderbar (z.B. Kisten, Säcke, Fässer,…) – lässt sich in einem Stück transportieren
Schüttgut	Erz, Kohle, Bauxit, Phosphat, Zement, Getreide, Futtermittel, forstwirtschaftliche Erzeugnisse, Düngemittel	Körniges Gemenge - liegt in schüttfähiger Form vor

Quelle: Eigene Darstellung

In folgender Tabelle wird die Verteilung der, in Betrieben die schifffahrtsaffine Gütergruppen transportieren, beschäftigten Personen (laut Volkszählung 2001), auf die Einzugsgebiete der österreichischen Häfen exemplarisch dargestellt. Als Einzugsgebiet wurde jener Bereich definiert, der innerhalb einer Zeit von 60 Minuten mit einem motorisierten Fahrzeug erreichbar ist.

Tabelle 5: Verteilung der Beschäftigten je Branche auf die Einzugsgebiete der Häfen entlang der Donau in Österreich

Branche nach ÖNACE-Abteilungen	Anteil der Erwerbstätigen im 60 Minuten Einzugsgebiet der Häfen
C14 Gewinnung von Steinen/Erden, sonstiger Bergbau	nur 27 % im 60 Min. Einzugsgebiet entlang der Donau; gleichmäßige Verteilung auf alle österr. Häfen
D20 Be- u. Verarbeitung von Holz (ohne Möbel)	dispers verteilt, geringer Anteil entlang der Donau; 27 % im 60 Min. Einzugsgebiet
D21 Herstellung u. Verarbeitung von. Papier und Pappe	mittlerer Anteil entlang der Donau (über 40 % im 60 Min. Einzugsgebiet); vor allem OÖ und Wiener Raum
D24 Herstellung von Chemikalien und chemischen Erzeugnissen	hoher Anteil der Branche entlang der Donau (61 % im 60 Min. Einzugsgebiet, 46 % im 30 Min. Einzugsgebiet); Standorte vor allem Wien und Linz
D25 Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren	56 % im 60 Min. Einzugsgebiet, vor allem Standorte in Wien und OÖ
D27 Metallerzeugung und –bearbeitung	hoher Anteil entlang der Donau, 52 % im 60 Min. Einzugsgebiet; Konzentration auf Linz (Voest)
D28 Herstellung von Metallerzeugnissen	hoher Anteil entlang der Donau (über 44 % im 60 Min. Einzugsgebiet); Standorte OÖ und Wien
D29 Maschinenbau	hoher Anteil entlang der Donau (50 % im 60 Min. Einzugs-gebiet); Konzentration OÖ und Wien, kleinere Standorte NÖ

Fortsetzung

[63] Vgl. http://www.wirtschaftslexikon24.net/d/massengut/massengut.htm (14.06.2009)
[64] Vgl. http://www.wirtschaftslexikon24.net/d/massengut/massengut.htm (14.06.2009)

Fortsetzung

D34 Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen	mittlerer Anteil entlang der Donau (43 % im 60 Min. Einzugsgebiet); vor allem OÖ
D35 Sonstiger Fahrzeugbau	hoher Anteil entlang der Donau (65 % im 60 Min Einzugsgebiet); vor allem Wien und Linz

Quelle: Eigene Darstellung; in Anlehnung an Österreichisches Institut für Raumplanung, 2009, S. 40-48

Die größten Zuwächse an Beschäftigten haben im Zeitraum von 1995 bis 2003 in Österreich die Branchen Recycling, Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen sowie Metallerzeugung und Bearbeitung zu verzeichnen gehabt. Vor allem Recycling sowie die Metallbranche sind für den Transport per Binnenschiff geeignet.[65]

Beispiele von bisherigen Betriebsansiedlungen im Ennshafen, der sich an der Grenze der Bundesländer Ober- und Niederösterreich befindet, zeigen, dass sich hier in der Vergangenheit vor allem Unternehmen die in den schifffahrtsaffinen Branchen tätig sind, angesiedelt haben.

Bereits 1974 hat sich die Donausäge Rumplmayr als erstes Unternehmen angesiedelt. Das Sägewerk bezieht Rundhölzer per Binnenschiff aus Bayern, die am Standort Enns verarbeitet werden. Das Holz wird später per Container oder Wagon weitertransportiert. Auch der Futtermittelhersteller Fixkraft hat den Hafen als Standort ausgewählt. Im Jahr 2005 wurde in Enns eine Anlage für den Hafenumschlag sowie eine Lagerhalle für ca. 12.000 Tonnen Rohstoffe errichtet. Den Umschlag der Firma Fixkraft übernimmt das Unternehmen „Danubia Speicherei“, das auf Umschlag und Lagerung im Stück- und Schüttgutbereich spezialisiert ist. Mit der Firma Fuchshuber hat sich der größte private, österreichische Agrarhändler im Hafen Enns niedergelassen. Das Betriebsareal umfasst eine Fläche von 40.000 m² sowie eine Gesamtlagerkapazität von 200.000 Tonnen. Rauch Recycling, ein Altpapierent- und versorgungsunternehmen, ist ebenfalls im Hafen angesiedelt.[66]

Betrachtet man die Güterstruktur der letzten Jahre generell, so ist ein Anstieg des Anteils von hochwertigen Konsum- und Investitionsgütern sowie ein Rückgang der Produktion in der Grundstoffindustrie, sprich Kohle, Stahl, Erze, Baustoffe usw., feststellbar. Daraus ergibt sich, dass es in Zukunft weniger Güter die traditionell als schiffsaffin gelten zu transportieren geben wird.[67] Die Erschließung neuer Märkte kann daher als Herausforderung für die Schifffahrt gesehen werden. Eine Möglichkeit stellt der Transport von hochverarbeiteten Stückgütern per Binnenschiff dar, die jedoch

[65] Vgl. Österreichisches Institut für Raumplanung (ÖIR), 2009, S. 24
[66] Mag. Christian Steindl, Geschäftsführer Ennshafen (2009): Persönliches Gespräch
[67] Vgl. Holderied, 2005, S 19

höhere Anforderungen an den Transport stellen. Zeitgenauigkeit und Flexibilität in der Transportabwicklung sind erforderlich, was bisher vor allem dem Transport mit dem LKW zugute kam. Eine Beförderung hochwertige Stückgüter, wie chemische Produkte, Halb- und Fertigwaren ist auch per Binnenschiff, z.B. mit Containerschiffen, RoRo-Verkehr oder flexiblen Mehrzweckschiffen, möglich.[68]

Seit Frühjahr 2009 besteht ein Donau RoRo-Liniendienst, der regelmäßig von Deutschland bzw. Österreich nach Bulgarien/Rumänien fährt. Dieser wird vom Logistikunternehmen Hödlmayr sowie österreichischen und deutschen Partnern angeboten. In Deutschland werden dabei hauptsächlich landwirtschaftliche Maschinen geladen. In Enns kommen Fahrzeuge mit Schwergut dazu. Im Zuge der Retourfahrt von Bulgarien/Rumänien werden Dacia Pkw transportiert. Vor allem Schwergut- und Sondertransporte haben Potenzial für einen Transport per Binnenschiff, da dieser administrativ einfacher abzuwickeln ist, als mit anderen Verkehrsmitteln und Kostenvorteile bringt.[69]

Containerdienste haben sich auf anderen Wasserstraßen Europas, z.B. auf dem Rhein, bereits etabliert. Im Gegensatz dazu wurden auf der Donau im Jahr 2005 beispielsweise gerade einmal 5.000 TEU mit Containern transportiert. Das entspricht ca. 1 % des österreichischen Seehafenhinterlandverkehrs. Als Gründe für die geringen Transportmengen können an dieser Stelle zum Beispiel die bereits angeführten schwer kalkulierbaren Fahrwasserverhältnisse, die Anzahl der zu passierenden Schleusen (vgl. 2.2) sowie die Konkurrenz durch sehr wettbewerbsfähige Ganzzugsverbindungen im Bahnverkehr genannt werden. Im Gegensatz zum Rhein, wurde die Containerschifffahrt auf der Donau auch nicht von Seehäfen vorangetrieben. Die Notwendigkeit der Binnencontainerschifffahrt als „Zulieferer“ für die Seecontainerschifffahrt ist in Österreich nicht gegeben.[70] In Zukunft sollen Containerdienste auch auf der Donau vermehrt angeboten werden. Im Rahmen des Projektes COLD, einer Initiative Österreichs und Rumäniens, wurden Machbarkeit und Chancen von Containerliniendiensten zwischen Krems und Konstanza/Rumänien, untersucht. Es hat sich herausgestellt, dass sich beim zweilagigen Containertransport per Binnenschiff ähnliche Kosten ergeben wie für den Transport mit der Bahn. Erst bei einem dreilagigen Containertransport stellen sich Kostenvorteile von bis zu 20 % ein.[71]

[68] Vgl. WWF, 2002, S. 6
[69] Vgl. Wirtschaftsblatt, 2009
[70] Vgl. via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2006, S. 3 ff.
[71] Vgl. www.via-donau.org, (20.06.2009)

4 Instrumente der regionalen Wirtschaftspolitik zur Begünstigung von Betriebsansiedlungen entlang der österreichischen Donau

Die Ansiedlung von Industrie-, Logistik-, und Dienstleistungsunternehmen entlang der österreichischen Donau bzw. an den österreichischen Häfen und Länden, ist aus verkehrs-, umwelt-, und wirtschaftspolitischen Gründen als sehr sinnvoll einzustufen.

In Kapitel 3.1 wurde erklärt, dass das Verhalten der öffentlichen Hand die Wettbewerbsfähigkeit von Standorten stark beeinflussen kann. In diesem Kapitel werden Instrumente, die im Zuge staatlichen Handelns eingesetzt werden können, näher beleuchten. Im Anschluss werden davon jene Instrumente ausgewählt, die aus Sicht der Autorin zur Beeinflussung von Standortentscheidungen, zugunsten von Grundstücken entlang der Wasserstraße, geeignet sind. Darauffolgend wird erhoben, wie die ausgewählten Instrumente derzeit in Österreich, in Hinblick auf Unternehmensansiedlungen an Häfen und Länden, eingesetzt werden.

Aussagen zur Notwendigkeit staatlichen Handelns zugunsten von vermehrter Betriebsansiedlung an Häfen oder Länden in Österreich werden in diesem Kapitel nicht gemacht.

4.1 Eignung staatlicher Instrumente zur Beeinflussung von Standortentscheidungen

Es bestehen drei staatliche Hauptinstrumente, die zur Herbeiführung, Sicherung und Erhöhung der ökonomischen Effizienz, der ökologischen Verträglichkeit und sozialen Gerechtigkeit durch Bund, Länder und Gemeinden, unter Berücksichtigung des Risikos von Staatsversagen (Politiker, Bürokratie), eingesetzt werden.[72] In folgender Tabelle werden diese mit ihren Unterkategorien aufgelistet.

[72] Vgl. Schönbäck, 2004, S. 1

Tabelle 6: Überblick über die staatlichen Instrumente zur gemeinwohlorientierten Beeinflussung des Mitteleinsatzes für Produktion, Investition und Konsum

1. Rechtsnormen	**1.1 Hoheitliche Rechtsnormen** Setzung von allgemeinen Rahmenbedingungen für Erwerb von Eigentums- und sonstiger Verfügungsrechte sowie von Befugnissen und die Arten ihrer Ausübung; Setzen von verhaltenslenkenden Normen	**1.1.1 Hoheitliche Normen, die den Erwerb von Eigentums- und sonstiger Verfügungsrechte sowie von Befugnissen und die Arten ihrer Ausübung regeln**	**1.1.1.1 Eigentumsbegründende Rechtsnormen** Hoheitliche Festlegung der allgemeinen Bedingungen unter denen Eigentumserwerb stattfinden und unter welchen Einschränkungen das Eigentumsrecht ausgeübt werden darf oder muss (z.B. Flächenwidmungsnorm)	
			1.1.1.2 Befugnisbegründende Rechtsnormen Rechtsnormen, die den Erwerb und die Ausübung bestimmter Befugnisse oder sonstiger Berechtigungen und damit verbundene Verpflichtungen von Personen regeln (z.B. eines Zivilingenieurs für Raumplanung)	
		1.1.2 Verhaltenslenkende Rechtsnormen	**1.1.2.1 Verbote**	
			1.1.2.2 Nicht-monetäre Prämierungen einer Verhaltensweise oder eines Produktes (z.B. Gütesiegel)	
			1.1.2.3 Monetäre Begünstigungen (insbesondere Steuerbegünstigungen)	
			1.1.2.4 Bewilligungen • Individuell (Baubewilligung) • Pauschal (Emissionszertifikate)	
			1.1.2.5 Gebote	**1.1.2.5.1 Absolutes Gebot** (z.B. Schulpflicht)
				1.1.2.5.2 Bedingtes Gebot (z.B. Auflagen bei Bautätigkeit
				1.1.2.5.3 Gebote in Verbindung mit Gewährung von Vorteilen bei Befolgung desselben
	1.2 Privatrechtliche Vereinbarungen zwischen privatem Wirtschaftssubjekt und öffentlichem Rechtsträger in dessen Eigenschaft als Träger von Privatrechten (vertragliche Normen)			
2. Transaktionen in Budgets öffentlicher Rechtsträger	**2.1. Staatsausgaben**	**2.1.1 Ausgaben für die Produktion staatlicher Dienstleistungen** („Realtransfers“, soweit nicht durch Nutzungsentgelt finanziert)		
		2.1.2 Geldtransfers (z.B. Sozialtransfers; Subventionen für den laufenden Betrieb von Einrichtungen oder für die Bildung von Sachanlagevermögen)		
		2.1.3 Bruttosachvermögensbildung durch den Staat (z.B. Schulbau)		
		2.1.4 Kapitalbeteiligungen		
		2.1.5 Haftungen, Garantien		
		2.1.6 Darlehen		
		2.1.7 Sonstige Ausgaben		
	2.2 Staatseinnahmen	**2.2.1 Steuern** (z.B. Abgaben für den Gebrauch von gemeindeeigenem Grund)		
		2.2.2 Beiträge (z.B. Sozialversicherungsbeiträge)		
		2.2.3 Nutzungsgebühren (z.B. Parkgebühr)		

Fortsetzung

Fortsetzung

		2.2.4 Geldtransfers laufend oder einmalig, z.B. als zweckgebundener Beitrag zur Investitionsfinanzierung in Form einer Anschlussgebühr an ein Infrastrukturnetz
		2.2.5 Sonstige Einnahmen
3. Information und Koordination durch öffentliche Stellen	**3.1 Information** (impliziert unter Umständen Verhaltensanreize für die Adressaten, ohne dass dies vom Informationsgeber beabsichtigt sein muss)	
	3.2 Koordination (beinhaltet zumeist das gezielte Setzen von Verhaltensanreizen, im Extremfall werden Verbote oder Gebote ausgeübt)	

Quelle: Schönbäck, 2009, S. 19

Die öffentliche Hand kann Standortentscheidungen von Unternehmen durch die drei in Tabelle 6 angeführten Instrumente „Rechtsnormen“, „Transaktionen in Budgets öffentlicher Rechtsträger“, sowie „Information und Koordination öffentlicher Stellen“, beeinflussen. Nicht alle Instrumente und deren Unterformen eignen sich gleichermaßen zur Ansiedlungsförderung. Im Rahmen der vorliegenden Arbeit werden jene Instrumente ausgewählt, die sich besonders gut dazu eignen, die Attraktivität von Betriebsgebieten an der Wasserstraße zu verbessern. Da es sich dabei um Instrumente handelt, die in der Diplomarbeit immer wiederkehren, wurden diese zur besseren Lesbarkeit durch Farbsymbole gekennzeichnet.

Rechtsnormen

Durch das Setzen von Rechtsnormen nimmt der Staat Einfluss auf das Marktgeschehen. In der vorliegenden Arbeit werden eigentumsbegründende sowie verhaltenslenkende Rechtsnormen, die durch die Raumordnung festgelegt werden können, behandelt. Durch deren gezielten Einsatz kann die Konzentration von Industriestandorten auf dafür geeigneten Flächen gewährleistet werden. Darüber hinaus können diese bzw. die angrenzenden Gebiete von Nutzungen, die in Wiederspruch zur industriellen Nutzung stehen freigehalten werden, um Konflikte zu vermeiden. Die Sicherung von Erweiterungsflächen für angesiedelte Unternehmen stellt eine weitere wichtige Maßnahme der Raumordnung dar. Ein weiteres Instrument, das in dieser Arbeit näher beleuchtet wird, ist das der „Privatrechtlichen Vereinbarungen zwischen privatem Wirtschaftssubjekt und öffentlichem Rechtsträger in dessen Eigenschaft als Träger von Privatrechten“.

Transaktionen in Budgets öffentlicher Rechtsträger

Transaktionen in Budgets öffentlicher Rechtsträger werden in Staatsausgaben bzw. Staatseinnahmen unterschieden. In der vorliegenden Untersuchung werden vor allem erstere betrachtet. Vor allem Geldtransfers und Darlehen werden näher beleuchtet. Das Setzen von

finanziellen Anreizen im Standortentscheidungsprozess wird jedoch kontrovers beurteilt. Im Falle von Flächen an Häfen und Länden zielen diese weniger darauf ab vorhandene Standortnachteile zu kompensieren. Vielmehr werden dadurch verkehrs- und umweltpolitische Zielsetzungen verfolgt. Mehr Güterverkehrsaufkommen auf der Wasserstraße bzw. eine bessere Vernetzung aller drei Verkehrsträger (Wasserstraße, Schiene, Straße) durch die Multimodalität der Hafen- und Ländenstandorte führt dazu, dass sowohl die internen als auch externe Kosten, die der Gütertransport verursacht, verringert werden können. Unter diesem Hintergrund kann die Vergabe eines finanziellen Anreizes durchaus Sinn machen und Informations- und Koordinationsinstrumente unterstützen. Notwendige, teure Hafeninfrastruktur wird dadurch schneller besser ausgelastet.[73]

Finanzielle Anreize müssen so hoch ausfallen, dass sie von Unternehmen als vorteilhaft wahrgenommen werden. Ihr Zufluss sollte berechenbar und mit geringen Transaktionskosten verbunden sein. Es muss davon ausgegangen werden, dass auch andere Staaten und Regionen finanzielle Anreize für die Betriebsansiedlung bieten. Diese beeinflussen die Anreizwirkung der einzelbetrieblichen Fördermaßnahmen in einer Region. Es besteht daher Gefahr der Fehlallokation von Ressourcen. Eine pauschale Anreizpolitik kann dieses Informations- und Dosierungsproblem nicht lösen. [74] Bei der Vergabe von finanziellen Anreizen ist es wichtig, dass die „Zusätzlichkeit“, also der Nachweis, dass sich Betriebe, die auf der Wasserstraße Donau transportieren, aufgrund der Förderung an oder in unmittelbarer Nähe der Donau angesiedelt haben, erbracht wird.[75] Waren andere Faktoren ausschlaggebend für die Ansiedlung, so hätte sich der Betrieb auch ohne Förderung angesiedelt und es kommt lediglich zu Mitnahmeeffekten. In diesem Fall ist die Förderung nicht gerechtfertigt. Ist die Vergabe von finanziellen Anreizen an ein bestimmtes, verpflichtendes, vom Betrieb generiertes Transportaufkommen auf der Wasserstraße gekoppelt, so ist gewährleistet, dass sich dieses bei einer Ansiedlung erhöht.[76]

Informations- und Koordination

Die betriebliche Standortentscheidung setzt ein umfangreiches Wissen über die Standortfaktoren verschiedenster Betriebsflächen voraus. Unternehmen sind nicht immer in der Lage, sich ausreichend Informationen über mögliche Standorte zu beschaffen. Information und Koordination durch öffentliche Stellen trägt dazu bei, dass bestimmte

[73] Vgl. Pohl, 1998, S. 19 f.
[74] Vgl. Pohl, 1998, S. 19 f.
[75] Vgl. http://cdmrulebook.org/84 (22.02.2010)
[76] Vgl. Pohl, 1998, S. 19 f.

regionalpolitisch wünschenswerte Standorte mit ihren Standorteigenschaften überhaupt erst in die Liste, der für eine Ansiedlung in Frage kommenden Lagen, aufgenommen werden. Eine solche Beratung verlangt direkten Kontakt zu den standortsuchenden Unternehmen und sollte in einer möglichst frühen Phase der Standortsuche erfolgen. Hafenbetreiber sind aufgrund ihrer Kapazitäten oftmals nicht in der Lage Informationen in ausreichendem Maße bereitzustellen, womit staatliches Eingreifen begründet werden kann. Aus diesem Grund werden Informationen oftmals von staatlichen Stellen, wie zum Beispiel Wirtschaftsförderungsagenturen bereitgestellt.

Die Aussichten auf Erfolg bei der Betriebsansiedlung erhöhen sich, wenn die Wirtschaftsförderungsinstitutionen bzw. auch die Hafenbetreiber aktiv auf standortsuchende Unternehmen zugehen bzw. ein entsprechendes Standortmarketing betreiben.[77] Durch die Bildung von Kooperationen zwischen öffentlichen und privaten Akteuren können die vorhandenen Kräfte gebündelt und gezielt und effizient für Informations- und Koordinationszwecke eingesetzt werden.

4.2 Gegenwärtiger Einsatz von Instrumenten der regionalen Wirtschaftspolitik zur Begünstigung von Betriebsansiedlungen entlang der österreichischen Donau

In den folgenden Unterkapiteln wird der derzeitige Einsatz der in Kapitel 4.1 ausgewählten staatlichen Instrumente in Österreich beschrieben. Besonders berücksichtigt wird dabei die Frage, ob und wie Standortentscheidungen durch die genannten Instrumente, zugunsten von Betriebsflächen in Häfen oder Länden, beeinflusst werden.

4.2.1 Bestehende Rechtsnormen der Raumordnung und deren Auswirkungen auf die Ansiedlung von Betrieben entlang der österreichischen Donau

Die Raumordnung spielt eine entscheidende Rolle bei der Entwicklung von Betriebsgebieten. Ihr liegt zugrunde, die Rechte jedes einzelnen Bürgers gegenüber dem Interesse der Allgemeinheit abzuwiegen und entsprechende Ziele in den Raumordnungsgesetzen der Länder festzulegen. Dabei sollen unter anderem folgende Grundsätze beachtet werden:[78]

- Die Nutzung des Raumes entsprechend seiner Eignung gewährleisten
- Nutzungskonflikte minimieren
- Ressourcen nachhaltig nutzen

[77] Vgl. Pohl, 1998, S. 17 f.
[78] Vgl. Dallhammer, 2007, S. 8 f.

Aufgrund der Tatsache, dass es in Österreich nur wenige Häfen- und Ländenstandorte gibt, kommt der Beachtung dieser Grundsätze besondere Bedeutung zu. Planrechtliche Grundlagen sollen dazu beitragen, die Nutzung des Raumes so zu lenken, dass die Potenziale von Standorten ausgeschöpft werden können, um einen möglichst großen Nutzen für die Allgemeinheit zu erzielen. Es ist klar, dass sich nicht jeder Standort entlang der Wasserstraße Donau gleichermaßen für die Ansiedlung von Betrieben eignet. Einige Standorte weisen jedoch hohes Potenzial zur Weiterentwicklung als Betriebsgebiet auf. Eine Entwicklung bzw. Sicherung dieser Flächen könnte beachtliches Potenzial für den Gütertransport auf der Donau schaffen. Nachfolgend werden die wichtigsten österreichischen Rechtsnormen der Raumplanung, in Hinblick auf deren Möglichkeiten zur Sicherung von Betriebsflächen an der Donau, analysiert.

Wie bereits vorweggenommen, sind in Österreich die Länder für Angelegenheiten der Raumplanung zuständig. Von ihnen werden die Raumordnungsgesetze erlassen.[79] Aufgrund der Tatsache, dass die Donau in Österreich durch drei verschiedene Bundesländer fließt, wird in den folgenden Kapiteln auf die Rechtsnormen der Raumordnung der betroffenen Bundesländer eingegangen.

4.2.1.1 Oberösterreich

Raumordnungsziele und -grundsätze sind in Oberösterreich in §2 des Oberösterreichischen Raumordnungsgesetzes geregelt. Gemäß diesem Gesetz kann die Landesregierung überörtliche Raumpläne als Verordnung erlassen. Sie dienen der detaillierten Festlegung der Ziele und Maßnahmen der Raumordnung. Dabei wird in Landesraumordnungsprogramme, regionale Raumordnungsprogramme und Raumordnungsprogramme für Sachbereiche unterschieden.[80] Derzeit gibt es kein Raumordnungsprogramm für Sachbereiche das sich mit Betriebsansiedlung beschäftigt. Aus diesem Grund wird nicht näher darauf eingegangen.

OÖ Landesraumordnungsprogramm 1998

Im OÖ Landesraumordnungsprogramm 1998 wird in sechs Raumtypen unterschieden, für die jeweils unterschiedliche Ziele und Maßnahmen festgelegt werden. Diese dienen vor allem zur Orientierung und sind meist nicht eindeutig formuliert. Als Ziel für Raumtyp 1 – Die Statutarstädte, zu denen auch Linz gehört, wird dabei die Entwicklung als vorrangiger Standort für Industrie- und Gewerbebetriebe genannt. Die Erreichbarkeit mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln soll sichergestellt werden. Neue

[79] Vgl. Dallhammer, 2007, S. 14 ff.
[80] Vgl. § 11 OÖ Raumordnungsgesetz 1994

Betriebsstandorte sollen an jenen Orten entwickelt werden, wo bereits eine geeignete Infrastruktur vorhanden ist bzw. eine Mehrfachnutzung möglich ist. Konkrete Aussagen zu Betriebsflächen an Wasserstraßen werden im Landesraumordnungsprogramm nicht gemacht.[81]

Regionale Raumordnungsprogramme

Diese Raumordnungsprogramme werden für einzelne Regionen erlassen. Sie sollen die anzustrebende ökologische, soziale, wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung der Region darstellen und haben folgende Inhalte zu behandeln:[82]

- Regionale Stellung der Gemeinden
- Möglichkeiten und vorrangige Ziele der Erschließung mit Infrastruktur
- Vorrangflächen für bestimmte Baulandnutzungen zur Festlegung von räumlichen Ausdehnungsgrenzen und Widmungsvorbehalten

Bislang wurden in Oberösterreich nur zwei regionale Raumordnungsprogramme, nämlich das für die Region Linz-Umland und jenes für die Region Eferding, ausgearbeitet. Durch beide Regionen fließt die Donau. In den Planungsgebieten beider Programme befinden sich Donauhäfen bzw. Länden. Obwohl die Möglichkeit besteht Handlungsanleitungen für Betriebsstandorte an Häfen und Länden zu geben, werden in keinem der beiden Programme Aussagen, z.B. zu Vorrangflächen für Industriestandorte am Wasser, gemacht.

4.2.1.2 Niederösterreich

Im NÖ Raumordnungsgesetz 1976 wird unter Punkt 3 „Besondere Leitziele für die örtliche Raumordnung“ auf die Sicherstellung der räumlichen Rahmenbedingungen für eine leistungsfähige Wirtschaft hingewiesen. Dabei wird explizit angeführt, dass bei der Entwicklung von Betriebs- und Industriezonen auf die Möglichkeit eines Bahnanschlusses geachtet werden soll. Die Wasserstraße wird in diesem Zusammenhang nicht erwähnt. Im Raumordnungsgesetz wird geregelt, dass das Land Niederösterreich, wo erforderlich, sektorale Raumordnungsprogramme bzw. regionale Raumordnungsprogramme zu erlassen hat.[83] Es wurden verschiedene sektorale Raumordnungsprogramme für Niederösterreich ausgearbeitet, jedoch bezieht sich keines davon konkret auf die wirtschaftliche Entwicklung des Landes bzw. auf die Wasserstraße Donau.

[81] Vgl. § 4 OÖ Landesraumordnungsprogramm 1998 (V), Fassung vom 24.09.2009
[82] Vgl. § 11 OÖ Raumordnungsgesetz 1994
[83] Vgl. NÖ Raumordnungsgesetz, 1976

In Niederösterreich gibt es folgende drei regionalen Raumordnungsprogramme, die sich mit Bereichen entlang der Donau auseinandersetzen.

- Regionales Raumordnungsprogramm Untere Enns
- Regionales Raumordnungsprogramm NÖ Mitte
- Regionales Raumordnungsprogramm Wien - Umland Nord

In keinem der drei Programme werden jedoch Aussagen zu den Häfen, bzw. Länden oder der Wasserstraße Donau gemacht.

4.2.1.3 Wien

In Wien werden die Ziele und Instrumente der Stadtplanung im Rahmen der Wiener Bauordnung festgelegt. Es existiert kein Raumordnungsgesetz. Als rechtswirksames Instrument der Raumordnung gilt in Wien nur der Flächenwidmungs- und Bebauungsplan. Alle anderen Planungen gelten als Leitlinien, sind nicht rechtsverbindlich und haben empfehlenden Charakter. [84] Deshalb zählen sie zum staatlichen Instrument „Koordination durch öffentliche Stellen“ und werden unter diesem Punkt weiter hinten in der Arbeit angeführt (vgl. 4.2.3).

4.2.2 Bestehende finanzielle Förderprogramme zur Unterstützung der Betriebsansiedlung an Standorten entlang der österreichischen Donau

In Österreich besteht ein vielfältiges Angebot an finanziellen Förderungen, die Unternehmen bei der Betriebsansiedlung nutzen können. In dieser Arbeit wird nicht auf alle in diesem Zusammenhang verfügbaren Förderungen eingegangen. Vielmehr liegt das Hauptaugenmerk auf jenen Förderprogrammen, die für den konkreten Fall von Betriebsansiedlungen an der Wasserstraße Donau als bedeutend erachtet werden und diesen Lagen zu Standortvorteilen verhelfen. Bei der Darstellung dieser wird in Förderungen auf EU-Ebene und Förderungen auf Bundesebene unterschieden. Zum besseren Verständnis wird in einem ersten Schritt kurz auf die verschiedenen Arten von finanziellen Förderungen eingegangen.

[84] Vgl. http://www.magwien.gv.at/stadtentwicklung//07/01/01/urbexchange2.htm (23.09.2009)

4.2.2.1 Arten von finanziellen Förderprogrammen zur Unterstützung von Betriebsansiedlungen entlang der österreichischen Donau

Die Ansiedlung von Unternehmen wird in Österreich sowohl direkt (durch Subventionen) als auch indirekt (durch steuerliche Begünstigungen bzw. Entlastungen) gefördert. Die Förderart richtet sich dabei jeweils nach dem Zweck der Förderung. In der vorliegenden Arbeit wird ausschließlich auf erstere Bezug genommen.[85]

Direkte Förderungen, wie Zuschüsse, begünstigte Darlehen, Haftungen oder Kapitalbeteiligungen, werden gezielt eingesetzt. Sie sind projekt- oder unternehmensbezogen. Um die Attraktivität eines Standortes zu verbessern, werden oftmals direkte, unternehmensbezogene Anreize eingesetzt. Ziel finanzieller Förderungen im Zuge der Betriebsansiedlung ist es, einen Standort für Unternehmen rentabler als seine Konkurrenzstandorte zu machen. Eine Förderung macht nur dann Sinn, wenn dieser Rentabilitätsvorteil ohne die Förderung nicht gegeben gewesen wäre und sich der Betrieb in diesem Fall für einen anderen Standort entschieden hätte, aufgrund des finanziellen Anreizes jedoch den geförderten Standort bevorzugt. Nicht selten führen Förderungen dazu, dass Unternehmen auf eine weitere Standortalternative aufmerksam werden und diese in den Standortentscheidungsprozess miteinbeziehen.[86]

Neben direkten Förderungen für die Gründung, Ansiedlung oder Erweiterung von Betrieben, werden oftmals direkte Förderungen vergeben, um Unternehmen zu Handlungen zu bewegen, die zwar meist im gesellschaftlichen, oft aber noch nicht im kurzfristigen betrieblichen Interesse liegen. Innovationen, F&E und Umweltschutz werden daher vorwiegend direkt gefördert.[87]

Damit Betriebe den Standortvorteil „Trimodalität“ in einem Hafen ausnutzen können und die Attraktivität dieses Vorteils nicht durch einen zu hohen finanziellen Aufwand bei der Herstellung der notwendigen Infrastruktur beeinträchtigt wird, bestehen in Österreich Förderprogramme in diesem Bereich.

4.2.2.2 Förderprogramme auf EU-Ebene

Auf europäischer Ebene kann primär das Programm „Marco Polo 2007-2013“, zur Unterstützung von Betriebsansiedlungen entlang von Wasserstraßen genannt werden. Außerdem gibt es Programme,

[85] Vgl. Bittermann, 1995, S. 10 f.
[86] Vgl. Pohl, 1998, S. 80
[87] Vgl. Bittermann, 1995, S. 10 f.

wie „Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN)“, über die der Ausbau der Infrastruktur gefördert wird und die sich dadurch auf die Attraktivität des Verkehrsträgers auswirken. Von Unternehmen kann jedoch keine direkte finanzielle Unterstützung im Zuge des TEN Programmes lukriert werden.

Marco Polo II

Das EU-Programm „Marco Polo II“ zielt darauf ab die Überlastung im Straßenverkehr zu verringern, die Umweltfreundlichkeit des Verkehrssystems zu erhöhen sowie die Intermodalität zu steigern. Alternative Verkehrssysteme wie Küstenschifffahrt, Schiene, Binnenschifffahrt oder deren Kombination werden daher gefördert. Durch „Marco Polo II“ werden Unternehmen finanziell gefördert, die Verkehr von der Straße auf die Bahn und/oder auf das Schiff innerhalb der EU verlagern. Förderfähig sind:

- Neue Verkehrsdienstleistungen, die den Verkehr verlagern
- Katalytische Aktionen zur Überwindung von strukturellen Markthemmnissen
- Gemeinsame Lernaktionen, die die Zusammenarbeit und Weitergabe von Know-How verbessern
- Aktionen zur Straßenverkehrsvermeidung

Die finanzielle Unterstützung kann als Anreiz für Unternehmen gesehen werden, einen Güterverkehrsdienst auf dem Schiff oder der Bahn zu nutzen bzw. neu zu implementieren. Die Anfangsrisiken, die ein Verlagerungsprojekt mit sich bringt, sollen durch die Förderung, die bei max. 35 % (max. 2 € je 500 verlagerte tkm) liegt, minimiert werden. Insgesamt sind im „Marco Polo II“ Förderprogramm 6 Mio. € für die Binnenschifffahrt reserviert.[88]

4.2.2.3 Förderprogramme auf Bundesebene

In Österreich gibt es keine finanzielle Förderung, die die Ansiedlung von Betrieben an Häfen- oder Länden explizit unterstützen. Es gibt aber einige finanzielle Unterstützungsprogramme, die Betriebe standortunabhängig nutzen können. Als Beispiel können auf Bundesebene die Förderungen des ERP Fonds genannt werden.

Der ERP-Fonds ist einer der bedeutendsten Fördereinrichtungen für Unternehmen in Österreich. Es handelt sich dabei um direkte Förderungen in Form von zinsgünstigen Krediten. Die ERP-Programme

[88] Vgl. http://www.bmvit.gv.at/verkehr/international_eu/eu_programme/marcopolo.html (20.08.2009)

sind auf die Instrumente der Austria Wirtschaftsservice GesmbH abgestimmt und können mit aws-Haftungsübernahmen kombiniert werden. Im Zuge des ERP-Regionalprogramms werden österreichische Unternehmen, die Investitionen in einem nationalen Regionalförderungsgebiet tätigen, unterstützt. Förderfähige Projekte sind beispielsweise Neugründungen und Betriebsansiedlungen, Produkt- und Verfahrensinnovationen, innovative Dienstleistungen oder Modernisierungs- und Erweiterungsinvestitionen. Von den bestehenden Hafen- und Ländenstandorten befindet sich der Hafen Krems in einem Regionalförderungsgebiet. Hier wäre es für Betriebe demnach möglich, eine Förderung im Zuge des ERP-Regionalprogramms zu erhalten. Ähnlich wie im Rahmen des ERP-Regionalprogramms werden auch im Zuge der ERP-KMU Förderung Betriebsansiedlungen- und Erweiterungen auf Basis eines ERP Kredits gefördert. Im Gegensatz zur erstgenannten können die KMU Förderung auch Betriebe, die Investitionen außerhalb eines Regionalförderungsgebietes tätigen, erhalten.[89]

Durch die finanzielle Förderung von oft kostenintensiven, für den Güterumschlag notwendigen Infrastrukturen, wird die Standortqualität von Häfen und Länden zusätzlich erhöht. Auch Förderprogramme, die die Verlagerung des Gütertransports von anderen Verkehrsträgern auf die Wasserstraße unterstützen, wirken sich positiv auf die Qualität von Standorten am Wasser zur Betriebsansiedlung aus. In Österreich bestehen folgende Förderprogramme, die die Standortattraktivität von Betriebsgebieten an der Wasserstraße explizit positiv beeinflussen:

Pilotprogramm zur Entwicklung von intermodalen Verkehren und zur Förderung von Projekten im Kombinierten Verkehr auf der Wasserstraße DONAU (2008 – 2014)[90]

Innovationen im kombinierten Linienverkehr von Containern oder Wechselaufbauten mit Hauptlauf per Binnenschiff werden durch dieses Programm finanziell unterstützt. Des Weiteren werden Studien und Konzepte, die sich mit intermodale Verkehr beschäftigen und das Binnenschiff berücksichtigen, gefördert. Ein erklärtes Ziel ist der Aufbau von Liniendiensten nach fixen Fahrplänen. Dadurch soll die Donauschifffahrt zu einem fixen Bestandteil in den Logistikketten werden. Bewerber für das Programm werden durch „via donau“ bei der Antragstellung unterstützt.

Die förderfähigen Kosten für die Einführung und den Ausbau von Liniendiensten im kombinierten Verkehr sind der Anteil der externen Kosten, die durch die Einbeziehung der Binnenschifffahrt

[89] Vgl. Austria Wirtschaftsservice Gesellschaft mbH, 2009
[90] Vgl. Via donau – Österreichische Wasserstraßengesellschaft mbH 2005, S. 137

eingespart werden können. Für jeden per Binnenschiff transportierten Container (vergleichbaren Wechselaufbau oder Sattelauflieger) werden je nach Größe Fördersätze bestimmt. Die Gesamtfördersumme darf max. 30 % der Betriebskosten betragen. Im Falle der zweiten Förderschiene, „Studien und Konzepte", beträgt die Kofinanzierung max. 50 % der förderfähigen Kosten. Die Förderung kann von allen Unternehmen mit Sitz in Österreich beantragt werden.

Innovationsförderprogramm Kombinierter Güterverkehr (2009-2014)[91]

Aufgrund des hohen Stellenwertes des kombinierten Verkehrs in der österreichischen Verkehrspolitik wurde dieses Förderprogramm im Jahr 1992 erstmals ins Leben gerufen. Seither wurde es dreimal verlängert. Das aktuelle Programm läuft von 01.01.2008 bis 31.12.2014. Das Programm zielt darauf ab, die Vorteile der einzelnen Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasserstraße) auszunutzen und durch deren Kombination eine sinnvolle Verkehrsverteilung zwischen den Modi zu bewirken. Durch kombinierten Verkehr kann dieser umwelt- und sozialverträglich abgewickelt werden. Der kombinierte Verkehr ist eine Sonderform des intermodalen Verkehrs. Ein Großteil der Strecke wird mit der Bahn und/oder dem Binnenschiff zurückgelegt. Vor –und Nachlauf auf der Straße sollen möglichst kurz gehalten werden. Derzeit besteht ein großer Nachteil des kombinierten Verkehrs darin, dass die externen Kosten des Straßengüterverkehrs (ohne Kombination mit anderen Verkehrsträgern) dem Verursacher nicht angelastet werden. Der kombinierte Verkehr, der weniger externe Kosten verursacht, ist durch diesen Mangel deutlich benachteiligt. Des Weiteren ist für diese Verkehrsart eine spezielle Ausstattung, die kostenintensiv ist, notwendig. Das Förderprogramm soll diese Nachteile gegenüber dem reinen Straßenverkehr finanziell ausgleichen. Folgende Maßnahmen sind förderungswürdig:

- Investitionen in Transportgeräte für den kombinierten Verkehr bzw. intermodalen Verkehr (z.B. Binnencontainer, Wechselaufbauten, Adaptierung von Fahrzeugen und Schiffen)
- innovative Technologien im kombinierten und intermodalen Verkehr
- Machbarkeitsstudien für die Durchführung von Maßnahmen (inkl. Vorbereitungsmaßnahmen Marco Polo, EUREKA, INTERREG etc.)
- Kosten für Spezialausbildungen die dem kombinierten Verkehr dienen

Zielgruppen des Programms sind Transport-, Umschlags- und Logistikunternehmen, wobei besonders innovative Vorhaben und KMU bevorzugt behandelt werden. Kunden dieser Förderung waren bis

[91] Vgl. Bundeministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2009, S. 2-9

jetzt somit vor allem Unternehmen kleiner oder mittlerer Größe. Terminalbetreiber werden nicht durch dieses Programm gefördert, sondern durch die Terminalförderung unterstützt. Das Fördervolumen beträgt jährlich ca. 3 Mio. €, wobei durchschnittlich 20 Projekte pro Jahr gefördert werden.

Programm für die Unterstützung von Umschlagsanlagen im intermodalen Verkehr Straße-Schiene-Schiff (Terminalförderung) 2006 - 2012[92]

Im Rahmen dieses Programms wird die Errichtung, Erweiterung und Modernisierung von Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr gefördert. Hierzu zählen:

- Landseitige Infrastruktur (Tiefbau, Erdbau, schienen- und straßenseitige Anbindung, Umschlags- und Lagerflächen, Hochbau)
- Wasserseitige Infrastruktur (Kaianlagen, Ausbau der Wasserstraße, Ölsperren)
- Suprastruktur (Schienenkräne, mobile Umschlagsgeräte, Terminal-Ausrüstung)
- Maßnahmen zur Erfüllung behördlicher Auflagen (z.B. Lärmschutz, Retentionsbecken)

Um die maximale Förderhöhe von 50 % des Investitionsvolumens generieren zu können, muss sich ein Terminal mindestens 11 Jahre in Betrieb befinden. Ansonsten vermindert sich der Fördersatz entsprechend. Geförderte Terminals müssen allen potentiellen Nutzern öffentlich und diskriminierungsfrei zugänglich sein.

Umweltförderung im Inland – Betriebliche Verkehrsmaßnahmen /klima:aktiv mobil – Mobilitätsmanagement für Betriebe

Ziel des Programms ist die Reduzierung der Luftverunreinigung sowie von klimarelevanten Schadstoffen, Lärm und Abfällen. Dabei ist nur die Reduktion der Klimabelastungen auf österreichischem Staatsgebiet förderungsfähig. Vor allem die CO_2-Emissionen vermindernde Umstellung von Transportsystemen ist für die Binnenschifffahrt interessant. Hier können zum Beispiel Verkehrsverlagerungen vom LKW auf das Binnenschiff gefördert werden. Bisher gibt es jedoch noch kein Beispiel für ein solches Projekt. Im Rahmen des Programms wurden bisher bereits Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene gefördert. Voraussetzung um

[92] Vgl.: Europäische Gemeinschaft, 2008, S. 18

eine klima:aktiv Förderung bekommen zu können ist die langfristige Sicherstellung der Verkehrsverlagerung.[93]

ERP-Verkehrsprogramm[94]

Dieses Programm fördert Maßnahmen, die dazu beitragen, Verkehr von der Straße auf die Schiene bzw. auf die Wasserstraße zu verlagern oder die Transportkette zu schließen. Folgende Maßnahmen sind beispielsweise förderbar:

- Erwerb von Spezialcontainer für den Landverkehr
- Ankauf von Spezialwaggons für den intermodalen Verkehr
- Investitionen in neue Technologien (Umschlag, Telematik, Gefahrengutverfolgung, usw.)

Förderbar sind Investitionen in die Infrastruktur sowie die für intermodalen Verkehr notwendigen Umschlags- und Spezialeinrichtungen. Der Kauf von Grundstücken oder Gebäuden sowie die Errichtung dieser werden, sofern sie nicht für die Abwicklung des intermodalen Verkehrs notwendig sind, nicht gefördert. Mindestens 25 % der Investitionskosten sind aus Eigenmitteln bzw. nicht geförderten Mitteln aufzubringen. Die Förderung wird über einen zinsgünstigen Erp-Kredit gewährt.

4.2.3 Bestehende Informations- und Koordinationsinitiativen öffentlicher Stellen zur Unterstützung von Betriebsansiedlungen entlang der österreichischen Donau

In den folgenden Unterkapiteln werden jene staatlichen Stellen beschrieben, die auf den einzelnen, gebietskörperschaftlichen Ebenen auf Ansiedlungsförderung von Unternehmen spezialisiert sind. Darüberhinaus werden ausgewählte Geschäftsfelder öffentlicher Stellen aufgelistet, die die Ansiedlung von Betrieben an Häfen und Länden ebenfalls begünstigen.

4.2.3.1 Institutionen der Betriebsansiedlungsförderung in Österreich

In Österreich sind Institutionen zur Entwicklung von Betriebsgebieten auf Bundesebene, in allen Bundesländern sowie in einzelnen Gemeinden und Städten eingerichtet. Des Weiteren bestehen teilweise Organisationen auf regionaler Ebene, in Form von Gemeindezusammenschlüssen, die die Entwicklung von Betriebsgebieten sowie die Ansiedlung von Unternehmen, unterstützen. Nachfolgend werden ausgewählte Organisationen beschrieben. Es bestehen in Österreich noch

[93] Vgl. http://www.klimaaktiv.at/article/articleview/39276/1/12198/ (04.08.2009)
[94] Vgl. Austria Wirtschaftsservice Gesellschaft mbH, 2009

weitere Institutionen zu den Themenbereichen Immobilien, Wirtschaftsförderungen, Unternehmensberatung, Innovationsservice usw., die wesentlichen Einfluss auf die Entwicklung von Betriebsgebieten haben.[95] Auf diese wird in der vorliegenden Arbeit nicht näher eingegangen.

Organisationen des Bundes[96]

Die „ABA- Invest in Austria" ist die Betriebsansiedlungsagentur der Republik Österreich. Sie ist primär für die Ansiedlung ausländischer Unternehmen in Österreich zuständig und steht dabei in engem Kontakt mit den Wirtschaftsagenturen der einzelnen Bundesländer. Sie bietet kostenlosen Beratungsservice zu folgenden Themenbereichen an:

- Informationen zum Wirtschaftsstandort Österreich, Branchen, Technologien und Marktentwicklungen sowie wirtschaftlichen und politischen Gegebenheiten
- Beratung bei Standortentscheidungen (steuerrechtliche Fragen, Zuliefermöglichkeiten, Absatzchancen, Fördermöglichkeiten, Immobilienpreise usw.)
- Hilfe bei der Abwicklung von Förderansuchen und Genehmigungen
- Suche nach Kooperationspartnern

Organisationen der Länder

Für die Ansiedlung von Betrieben auf den Flächen entlang der Donau sind folgende drei Wirtschaftsagenturen auf Landesebene zuständig:

- TMG Standort- und Innovationsagentur des Landes Oberösterreich
- ecoplus-Wirtschaftsagentur des Landes Niederösterreich
- Wiener Wirtschaftsförderungsfonds (WWFF)

Die drei Wirtschaftsagenturen bieten Unternehmen aus dem In- und Ausland kostenlose Beratung und Hilfestellung bei Betriebsansiedlungen, Betriebsverlagerungen und Betriebserweiterungen. Der Service umfasst Recherchetätigkeiten über infrage kommende Standorte, Kontaktvermittlung und Erstinformation sowie Rechts- und Steuerberatung, Auskünfte über Förderungen, Finanzierung und vieles mehr. Gemeinden werden von den Wirtschaftsagenturen vor allem durch Beratung bei der

[95] Vgl. Kanonier, 2008, S. 1 f.
[96] Vgl. Austrian Business Agency, 2009, S. 12

Wahl geeigneter Standorte für die Ausweisung als Betriebsgebiet, Vermarktungsunterstützung sowie der Förderung der Aufschließungsinfrastruktur unterstützt.[97]

Der Wirtschaftspark Ennsdorf, der sich auf der niederösterreichischen Seite des Ennshafens befindet, wird direkt vom Eigentümer „ecoplus" betrieben. Somit bietet sich Betrieben, die sich an diesem Standort ansiedeln wollen, der Vorteil, dass sie einen einzigen Ansprechpartner haben, der die Angelegenheiten der gesamten Ansiedlung für sie abwickelt.

Organisationen auf Gemeindeebene

Kommunen sind darum bemüht durch neue Betriebsansiedlungen bzw. der Erhaltung der bestehenden, bereits ansässigen Unternehmen Arbeitsplätze zu schaffen, Steuereinnahmen zu erhalten und eine krisensichere Wirtschaftsstruktur zu erzeugen. Da Unternehmen bei der Standortwahl zwischen den Gemeinden frei wählen können, besteht eine Wettbewerbssituation zwischen den Gemeinden, was diese dazu zwingt sich in der Wirtschaftsförderung zu engagieren.[98] Ein Großteil der Gemeinden ist selbst in der Wirtschaftsförderung aktiv. Größere Kommunen haben eigene Institutionen zur Förderung von Betriebsansiedlungen eingerichtet. Die Hauptaufgaben der kommunalen Wirtschaftsförderung sind:[99]

- Bereitstellung und Entwicklung der technischen Infrastruktur
- Örtliche Raumordnung
    - Ausreichend und schnell verfügbare Gewerbeflächen (möglichst viele geeignete Grundstücke im Eigentum der Gemeinde)
    - Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung
- Finanzhilfen (verbilligte Grundstücke, Darlehen, Bürgschaften usw.)
- Steuer- und Tarifpolitik (z.B. Erschließungskosten)
- Werbung (Direktwerbung bei Unternehmen, Imageaufbau, zufriedene Unternehmen als Werbeträger usw.)
- Entwicklung von weichen Standortfaktoren (soziale Infrastruktur, wirtschaftsfreundliches Klima in der Verwaltung usw.)
- Beratungs- und Serviceleistungen

[97] Vgl. ecoplus, 2008; http://www.ooe.gv.at/cps/rde/xchg/SID-65300316-771D474A/ooe/hs.xsl/49303_DEU_HTML.htm (05.10.2009)
[98] Vgl. Götz, 1999, S. 32
[99] Vgl. Götz, 1999, S. 82-93

- Verbesserung der Verwaltungsabläufe (Beschleunigung von Genehmigungsverfahren, Verlässlichkeit der kommunalen Entscheidungen, fachliche Kompetenz usw.)

4.2.3.2 via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH

via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH wurde im Jahr 2005 vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie gegründet. Die Wasserstraßenbetriebsgesellschaft „via donau" erfüllt Bundesaufgaben im Bereich Wasserstraße und Schifffahrt. Sie fungiert als Erhalter und Entwickler der Wasserstraße Donau in Österreich. Neben der Funktion als Infrastrukturbetreiber ist „via donau" auch Partner der Wirtschaft. In Zusammenarbeit mit internationalen Stellen werden Projekte, die die Nutzung der Wasserstraße attraktiver machen sollen, umgesetzt.[100]

Industrieunternehmen, die sich an Häfen oder Länden ansiedeln wollen, erhalten derzeit auf Anfrage Unterstützung bzw. Beratung durch „via donau" im Rahmen des Ansiedlungsprozesses.[101]

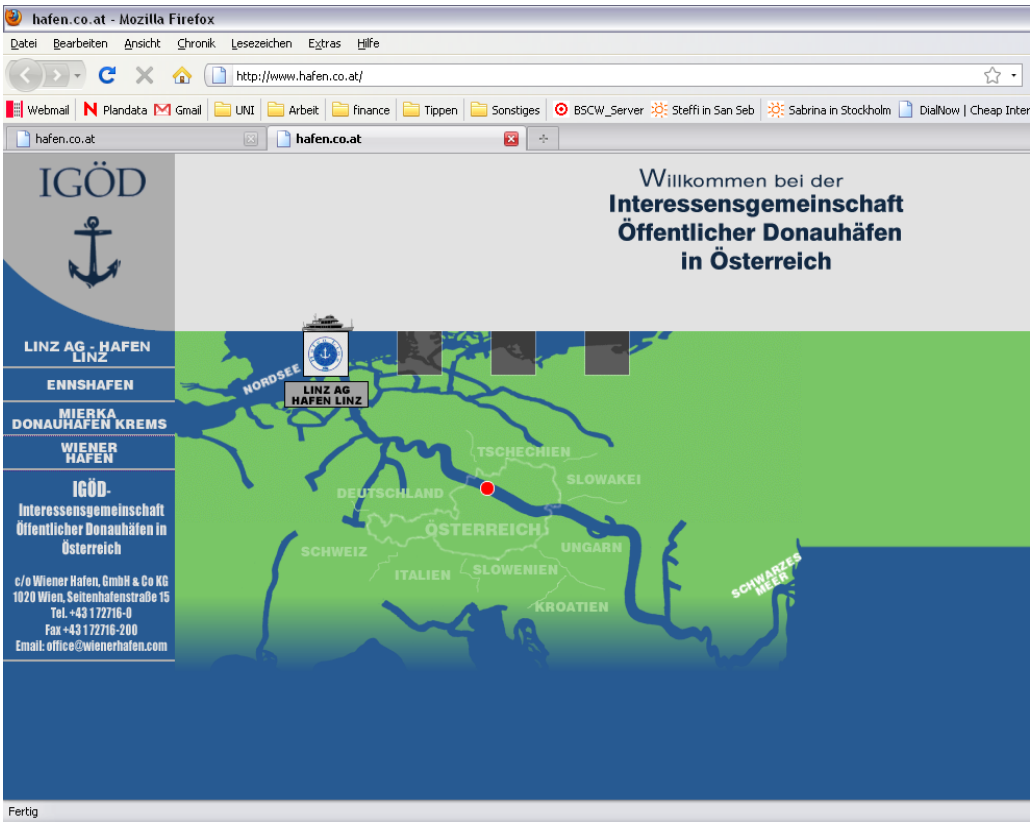
4.2.3.3 IGÖD – Interessensgemeinschaft öffentlicher Donauhäfen

Im Rahmen der Organisation IGÖD – Interessensgemeinschaft öffentlicher Donauhäfen werben die österreichischen Häfen Linz, Enns, Krems und Wien, die mehrheitlich im Eigentum der öffentlichen Hand stehen, gemeinsam im In- und Ausland mit ihren Dienstleistungen. Im Vordergrund stehen dabei der multimodale Güterumschlag, Lagerhaltung, Logistik sowie die Ansiedlung von Betrieben bzw. die Verpachtung von Grundstücken an diese.[102]

Es besteht bereits eine gemeinsame Website die den Auftritt nach außen stärken soll. Über diese gelangt man auf die Websites der Mitgliedshäfen. Regelmäßig finden Abstimmungsmeetings zwischen den kooperierenden Häfen statt. Als konkretes Projekt kann an dieser Stelle zum Beispiel ein gemeinsamer Messeauftritt von IGÖD-Häfen in der Vergangenheit angeführt werden.

[100] Vgl. http://www.via-donau.org/unternehmen/leistungen/ (14.01.10)
[101] Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Innvoation und Technologie, 2006, S. 37
[102] Vgl. http://www.hafen.co.at/ (28.09.2009)

Abbildung 11: Gemeinsame Website von IGÖD



Quelle: http://www.hafen.co.at/ (28.09.2009)

4.2.3.4 Konzepte und Potenzialanalysen der Raumordnung

Neben dem Setzen von Rechtsnormen verfügen die für Raumordnung zuständigen öffentlichen Stellen über weitere Instrumente, die vor allem empfehlenden Charakter haben, jedoch nicht rechtsverbindlich sind. Als Beispiele können Konzepte, Leitbilder oder Potenzialanalysen angeführt werden. Die beiden erstgenannten können unter dem staatlichen Instrument „Koordination durch öffentliche Stellen“ zusammengefasst werden. Die jeweilige öffentliche Stelle empfiehlt damit eine gewünschte Handlung.

Potenzialanalysen hingegen geben wie der Name sagt, Information über das Potenzial des zu untersuchenden Gegenstands. Potenzialanalysen können unter Umständen einen Verhaltensanreiz für die Adressaten darstellen.

Nachfolgend werden ausgewählte Konzepte und Potenzialanalysen der Raumordnung, die in Zusammenhang mit der Ansiedlungsförderung an Häfen und Länden stehen, beschrieben.

Oberösterreich

Regionalwirtschaftliches Entwicklungsleitbild Oberösterreich

Das Regionalwirtschaftliche Entwicklungsleitbild Oberösterreich besteht seit 1999. Ursprünglich diente es als strategische Grundlage für die EU-Förderprogramme 2000-2006. [103] Es werden darin Ziele und Strategien für die regionalwirtschaftliche Entwicklung des Landes Oberösterreich definiert. Dabei werden drei Teilräume unterschieden. Im Entwicklungsleitbild werden zwar Vorschläge für wirtschaftliche Schwerpunktsetzungen gegeben, jedoch gibt es keine konkreten Handlungsempfehlungen. Weiters liegt hier keine rechtliche Bindung vor.[104]

Für die Umsetzung des Entwicklungsleitbildes Oberösterreich sind Konzepte und Leitbilder auf regionaler Ebene von zentraler Bedeutung. Diese werden von den Regionalmanagement-Regionen in Oberösterreich, in Zusammenarbeit mit dem Land Oberösterreich, erarbeitet und als Grundlage für die Beurteilung verschiedener Projekte herangezogen.[105]

Potenzialanalyse Linz-Amstetten

In der Potenzialanalyse Linz-Amstetten, einer Studie, die von der ÖAR Regionalberatung GmbH und des Österreichischen Instituts für Raumplanung erstellt wurde, werden Standortpotenziale und Entwicklungschancen identifiziert und Empfehlungen für die zukünftige Entwicklung der Region gegeben. Im Themenfeld Technologie- und Wirtschaftsentwicklung wird angeregt eine regionale Technologiestrategie auszuarbeiten. Als mögliche involvierte Akteure werden hier regionale Leitbetriebe, die Wirtschaftsagenturen „ecoplus“ und „TMG“, RIZ-NÖ Technologiezentren, Forschungseinrichtungen, Wirtschaftskammer und die Ämter der Landesregierungen genannt. Zusätzlich wird angeregt, Gemeindekooperationen z.B. in Form von interkommunalen Gewerbegebieten unter Beachtung von grenzüberschreitenden Auswirkungen, weiter voranzutreiben.[106]

In der Studie wird außerdem der Ausbau des Ennshafens und des Wirtschaftsparks Ennsdorf/Enns thematisiert. Dabei wird angeführt, dass die Vermarktung in der Region, betreffend Umschlag und Betriebsansiedlung, koordiniert durchgeführt werden muss. Wurde das Hauptaugenmerk in der Vergangenheit eher auf den Ausbau der Infrastruktur gelegt, so soll in Zukunft die Steigerung der

[103] Vgl. Amt der OÖ Landesregierung, 1999, S. 1
[104] Vgl. Amt der OÖ Landesregierung, 1999, S. 5
[105] Vgl. http://www.ooe.gv.at/cps/rde/xchg/ooe/hs.xsl/25706_DEU_HTML.htm (27.07.2009)
[106] Vgl. ÖAR Regionalberatung GmbH/Österreichisches Institut für Raumplanung, 2002, S. 3

Attraktivität für Betriebsansiedlungen (Image, Profilierung, gemeinsame Vermarktung der Flächen in OÖ und NÖ) im Vordergrund stehen. Hierbei ist es wichtig, dass auf internationaler Basis agiert wird. Auch die Stadt Enns soll mit ihrem Infrastrukturangebot in die Vermarktung miteinbezogen werden. Die Nähe zu bestehenden Technologiezentren soll zukünftig stärker genutzt werden. [107]

Im Rahmen der Studie wird empfohlen, dass sich die Teilregionen auf bestimmte Kernkompetenzen spezialisieren. Für die Teilregion „St. Valentin – Ennsdorf – Enns – Ennshafen – Perg" wird eine Spezialisierung auf die Branchen Maschinenbau, Kunststoffverarbeitung (bestehende Cluster im Automobil- und Kunststoffbereich) bzw. Hochtechnologien als geeignet erachtet. Mit der Universität Linz, den Mechatronik Kompetenzzentren Linz, FH und HTL Steyr sowie Leonding, der FH Hagenberg und Dienstleistern der Technologiezentren in St. Florian, Perg und Hagenberg, wäre außerdem ein Know-How Transfer sichergestellt. [108]

Regionales Entwicklungskonzept für den Standortraum Donauhafen Enns- Ennsdorf

Basierend auf den Empfehlungen der bereits beschriebenen Potenzialanalyse Linz-Amstetten wurde von den Landesregierungen Oberösterreichs und Niederösterreichs die Ausarbeitung eines Regionalen Entwicklungskonzeptes für den Standortraum Donauhafen Enns-Ennsdorf in Auftrag gegeben. Im Zuge dessen wird das Standortprofil des Donauhafen Enns-Ennsdorf neu überarbeitet und ein regionales Betriebsstandortkonzept erstellt. Ein Ziel- und Maßnahmenhandbuch für die Entwicklung des regionalen Umfeldes ist ebenfalls Bestandteil des Entwicklungskonzeptes.

Regionalwirtschaftliches Entwicklungskonzept Linz/Linz-Land

Das regionalwirtschaftliche Entwicklungskonzept für die Region Linz/Linz-Land baut ebenfalls auf der im Jahr 2002 erstellten Potenzialanalyse Linz-Amstetten auf. Die Region ist durch ihre günstige Lage im Industriegebiet des oberösterreichischen Zentralraumes gekennzeichnet. Im Konzept wird darauf hingewiesen, dass die Kooperation einzelner Standorte, z.B. bei der Vermarktung, immer wichtiger wird. Zukünftige Betriebsansiedlungen sollen sich auf qualitativ hochwertige Standorte konzentrieren bzw. auf die verkehrlichen Möglichkeiten abgestimmt werden. Als eines von vier Handlungsfeldern wird eine „kooperative Standortentwicklung" genannt. Die langfristige Entwicklung von konkurrenzfähigen Wirtschaftsstandorten sowie innovationspolitische Maßnahmen sind dem Land Oberösterreich ein zentrales Anliegen. An dieser Stelle wird die Bedeutung der Flächensicherung

[107] Vgl. ÖAR Regionalberatung GmbH/Österreichisches Institut für Raumplanung, 2002, S. 6
[108] Vgl. ÖAR Regionalberatung GmbH/Österreichisches Institut für Raumplanung, 2002, S. 7

gegenüber nutzungsbeeinträchtigenden Funktion, die Planung und Umsetzung von infrastrukturellen Voraussetzungen, die örtliche Raumplanung und die Vermarktung der Flächen für die Standortentwicklung, angesprochen.[109]

Zu den im Konzept hervorgehobenen hochwertigen Wirtschaftsstandorten gehören:[110]

- Winterhafen, Handelshafen und VOEST-Areal Linz
- Standorte im Bereich des Ennshafens (Logistikschwerpunkt)

Bei der Ansiedlung von internationalen Unternehmen soll auf die Bedürfnisse der Forschungseinrichtungen sowie regionaler, innovativer Unternehmen geachtet werden. Durch verstärkte Kooperation zwischen Städten, Gemeinden und Regionen sollen Synergieeffekte generiert werden und negative Auswirkungen der Betriebsansiedlung wie Verkehrsprobleme, gering gehalten werden.[111]

Niederösterreich

Landesentwicklungskonzept Niederösterreich

Das niederösterreichische Landesentwicklungskonzept wurde 2004 beschlossen. Es werden darin Ziele und Grundsätze für die räumliche Entwicklung des Landes definiert. Im Landesentwicklungskonzept wird darauf hingewiesen, dass Neuansiedlungen von Betrieben an gut erreichbaren und infrastrukturell gut ausgestatteten Standorten erfolgen sollen. Wirtschaftsparks sollen nur an Standorten mit leistungsfähiger internationaler Verkehrsanbindung entwickelt werden. Diese sollen möglichst auf alle Landesteile verteilt werden. Die Ausweisung von großen, zusammenhängenden Flächen für die Ansiedlung von Großbetrieben wird ebenfalls als ein Ziel angeführt. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass an diesen Standorten auch ein Bahnanschluss vorhanden sein sollte bzw. die Möglichkeit bestehen sollte, diesen rasch herzustellen. Die Wasserstraße findet hier keine Erwähnung. [112]

Ein Umsetzungsinstrument des Landesentwicklungskonzepts stellt die Ausarbeitung von regionalen Entwicklungskonzepten dar. In diesem Rahmen werden Standortbereiche identifiziert, die sich

[109] Vgl. ÖAR-Regionalberatung GmbH, 2005, S. 2 ff.
[110] Vgl. ÖAR-Regionalberatung GmbH, 2005, S. 37
[111] Vgl. ÖAR-Regionalberatung GmbH, 2005, S. 64
[112] Vgl. Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 2004, S. 78 ff.

besonders für die Ansiedlung von Betrieben eigenen. Hierzu gehören die Standortbereiche Ybbs, Krems, Pischelsdorf und Korneuburg.

Wien

Stadtentwicklungsplan 2005

Im Stadtentwicklungsplan werden Entwicklungsgebiete von wirtschaftsstrategischer Bedeutung definiert. Eines der Entwicklungsgebiete die vorgeschlagen wurden, ist das Gebiet „Simmeringer Haide – Freudenauer Hafen – Alberner Hafen". Der Schwerpunkt des Standortes soll dabei auf Produktion und Logistik liegen. Das Gebiet kann als ein östlicher Knoten der Logistikachse im Süden Wiens gesehen werden. Als Besonderheit des Standorts wird die Möglichkeit des trimodalen Güterumschlags genannt.[113]

Um im internationalen Wettbewerb bestehen zu können, wird die Entwicklung leistungsfähiger Güterterminals und die darauf abgestimmte Ansiedlung von Dienstleistungsunternehmen gefordert. Die Stärkung Wiens als Logistik-Standort wird als Handlungsschwerpunkt der Verkehrs- und Wirtschaftspolitik der Stadt bezeichnet. Es wird darauf hingewiesen, dass auf der Donau erhebliches Potenzial zur Erhöhung des Transportaufkommens bzw. Verlagerungspotenzial vom LKW auf das Binnenschiff besteht. Als erklärtes Ziel der Stadt Wien gilt es den Transportanteil der Wasserstraße Donau im Transit-, Ziel- und Quellverkehr auf Kosten des Straßengüterverkehrs zu erhöhen.[114]

Es wird gefordert, Maßnahmen zur Flächenvorsorge im unmittelbaren Hafenumfeld für die Nutzungsarten Logistik, Dienstleistungen und Produktion zu setzen. Ein Ausbau der Häfen Freudenau und Albern als Güterverteilzentren wird ebenfalls vorgeschlagen.[115]

Masterplan Verkehr Wien 2003

Auch im „Masterplan Verkehr Wien 2003" wird angesprochen, dass Maßnahmen getroffen werden sollten, die eine Erhöhung des Transportanteils der Wasserstraße bewirken. Der Hafen Wien, mit einer Fläche von 350 ha, soll als Güterverteilzentrum weiter ausgebaut werden. Es werden verschiedene Maßnahmen angeführt, die im Rahmen dieser Weiterentwicklung umgesetzt werden

[113] Vgl. Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung, 2005, S. 140 ff.
[114] Vgl. Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung, 2005, S. 68
[115] Vgl. Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung, 2005, S. 140 ff.

sollen. Explizit angesprochen wird der Ausbau von Kooperationen mit anderen Häfen. In der Vergangenheit hat sich der Wiener Hafen bereits in diesem Tätigkeitsfeld engagiert.[116]

4.2.3.5 Cluster und Netzwerke

Unter Cluster versteht man aus ökonomischer Sicht Netzwerke von Produzenten, Zulieferern, Forschungseinrichtungen, Dienstleistern und anderen, verbundenen Institutionen (z.B. Wirtschaftskammer). Meist sind diese in regionaler Nähe zueinander angesiedelt. Sie werden über eine gemeinsame Wertschöpfungskette gebildet, wobei die Partner dabei über Liefer- oder Wettbewerbsbeziehungen oder gemeinsame Interessen miteinander in Verbindung stehen. Cluster haben zum Ziel, Unternehmen mit Forschungs- und Bildungsinstitutionen zu vernetzen und durch Kooperation die Wettbewerbsfähigkeit und Effizienz zu steigern.[117]

Logistikcluster Niederösterreich[118]

Die Wirtschaftsförderungsagentur des Landes Niederösterreich, „ecoplus“, wurde vom Land Niederösterreich mit dem Aufbau von Wirtschaftsclustern beauftragt. Dadurch soll die niederösterreichische Wirtschaft gestärkt werden. Einer dieser Cluster ist der Logistikcluster Niederösterreich, dessen Träger das Wirtschaftsreferat und die Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten beim Amt der Niederösterreichischen Landesregierung sind.[119]

Die Zielgruppe des Logistik Clusters Niederösterreich sind alle Unternehmen, die mit logistischen Herausforderungen konfrontiert sind. Der Cluster ist somit branchenübergreifend organisiert und richtet sich sowohl an Verlader, als auch an Logistikdienstleister. Erklärtes Ziel des Clusters ist die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der niederösterreichischen Unternehmen durch Bewusstseinsbildung für das Thema Logistik und die Durchführung von innovativen Kooperationsprojekten. Die Stärkung des Landes Niederösterreich als Logistikstandort unter Einbezug der Klimaschutzziele steht dabei im Vordergrund. Die drei Kernthemen des Clusters sind:

- **Stärkung der Logistikkompetenz**
  - Bewusstseinsbildung für das Thema bei den Unternehmen
  - Betriebe auf Einsparungspotenzial im Bereich ihrer logistischer Abläufe aufmerksam machen

[116] Vgl. Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18, 2006, S. 34
[117] Vgl. BMWFI, 2009, S. 13
[118] Vgl. http://www.logistikcluster.at/ecoplus/cluster/lc/LC_R2.htm (15.10.2009)
[119] Vgl. http://www.logistikcluster.at/ecoplus/cluster/lc/LC_R5.htm (19.01.2010)

- → wertschöpfungsrelevante Kooperationsprojekte

- **Reduktion von Leerfahrten/Bündelung von Fahrten**
  - Reduktion der Transportkosten durch Kooperationen, nachhaltige Konzepte und Lösungsansätze

- **Effiziente Verkehrsplanung/Verkehrsverlagerung**

5 Einsatzarten ausgewählter Instrumente zur Begünstigung von Betriebsansiedlungen entlang von Wasserstraßen in anderen Ländern

Die in diesem Kapitel angeführten Fallstudien aus Vergleichsländern sollen aufzeigen, wie die bereits in Kapitel 4 angeführten Instrumente der Raum- und Wirtschaftsplanung in anderen Ländern eingesetzt werden, um Unternehmen dazu zu bringen, die Wasserstraße als Verkehrsträger für den Transport ihrer Güter vermehrt zu nutzen bzw. sich an Betriebsstandorten entlang der Wasserstraßen anzusiedeln.

Wie bereits bei der vorangegangenen Erhebung in Österreich wird auch bei den Fallbeispielen in drei Kategorien unterschieden. Zur Verbesserung der Übersichtlichkeit wurden die gleichen Farbsymbole wie im vorangegangenen Kapitel verwendet.

Einsatz von Rechtsnormen in ausgewählten Ländern, die die Ansiedlung von Betrieben beeinflussen

Bestehende finanzielle Förderprogramme zur Unterstützung der Betriebsansiedlung an Standorten entlang von Wasserstraßen ausgewählten Ländern

Bestehende Informations- und Koordinationsinitiativen, die Betriebsansiedlungen in ausgewählten Ländern begünstigen

Um die österreichischen Häfen und Länden weiterentwickeln zu können ist ein abgestimmter Handlungsrahmen für die in den Ansiedlungsprozess von Betrieben involvierten Akteure notwendig. Die in diesem Kapitel angeführten Fallstudien sollen als Anregung dienen, um einen solchen Handlungsrahmen zu gestalten.

5.1 Ausgewählte Länder in denen Fallstudien untersucht wurden

In den folgenden Unterkapiteln werden Fallstudien aus ausgewählten westeuropäischen Ländern beschrieben. Die Wahl der Staaten liegt darin begründet, dass die Binnenschifffahrt in diesen einen vergleichbar hohen Anteil an der gesamten, jährlichen Güterverkehrsleistung hat (vgl. Tabelle 7) und hier bereits zahlreiche Maßnahmen, vor allem auf konzeptioneller Ebene, gesetzt wurden, die die Binnenschifffahrt fördern sollen. Als Untersuchungsgebiet wurden daher die Länder Niederlande, Belgien, Frankreich und Deutschland festgelegt. Ebenfalls zum Untersuchungsgebiet zu zählen ist

Großbritannien. Hier wird, verglichen mit den anderen ausgewählten Ländern, eine geringe Gütermenge auf Binnenwasserstraßen transportiert.

Tabelle 7: Güterverkehrsleistung nach Verkehrsträgern in den Vergleichsländern 2006 (in Mio. tkm)

Land	Straße	Wasserstraße	Schiene
Deutschland	330,02	63,98	107,01
Frankreich	211,45	9,01	40,92
Niederlande	83,19	42,31	5,32
Belgien	43,02	8,91	8,57
Großbritannien	172,18	0,16	23,12
Österreich	39,19	1,84	20,98

Quelle: Bureau Voorlichting Binnenvaart, 2009, S. 23.

75 % aller europäischen Binnenschiffstransporte werden auf dem Rhein abgewickelt. Der Rhein entspringt in der Schweiz und mündet in Rotterdam in die Nordsee. Zudem erreicht ein Großteil der weltweiten Gütertransporte Europa über den Rhein. In den Niederlanden und Belgien besteht ein sehr dichtes Netz an Binnenwasserstraßen, über das man alle wichtigen industriellen Regionen erreichen kann. In Norddeutschland und Nordfrankreich sind ebenfalls alle größeren Industriegebiete, mit Ausnahme von München, an die Wasserstraßen angeschlossen. Die Regionen, die nicht durch Wasserstraßen angebunden sind, verfügen über deutlich weniger industrielle Ansiedlungen als die erstgenannten.[120]

[120] Vgl. Bureau Voorlichting Binnenvaart, 2009, S. 32.

Abbildung 12: Lage der wichtigsten Industriezentren im europäischen Wasserstraßennetz

Quelle: via donau, 2007, S. f57

Die Tatsache, dass die Schifffahrt in den ausgewählten Ländern eine lange Tradition hat und ein großer Teil der Industrie direkt an den Wasserstraßen angesiedelt ist, hat direkte Auswirkungen auf das Transportaufkommen. Der Rhein kann an dieser Stelle als Vorzeigebeispiel angeführt werden. Wurden im Jahr 2007, 211,7 Mio. Tonnen Güter transportiert, so waren es im selben Jahr auf der

gesamten Donau rund 49 Mio. Tonnen.[121] Neben dem bereits genannten, eng verzweigten Wasserstraßennetz können als Gründe hierfür die hohe Dichte an Häfen sowie die direkte Anbindung an die ARA-Seehäfen (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) durch die der Güterverkehr auf dieser Wasserstraße stark begünstigt wird, genannt werden.[122]

Neben den Ländern im Einzugsgebiet des Rheins wird als weiteres Vergleichsland wie bereits erwähnt, Großbritannien herangezogen. Großbritannien hat sich intensiv und detailliert mit der Frage auseinandergesetzt wie Raumplanungsinstrumente dazu beitragen können, den Binnenschiffsgütertransport zu forcieren. Im Jahr 2004 wurde sogar ein Good Practice Guide „Planning for Freight on Inland Waterways“ herausgegeben. Die Rahmenbedingungen für den Gütertransport auf der Wasserstraße unterscheiden sich auch hier von denen auf der Donau. Ungefähr 5.100 km der Inlandwasserwege in England und Wales sind mit dem Binnenschiff befahrbar. Ein Großteil des Netzes besteht aus Kanälen und Flüssen die durch menschliche Eingriffe schiffbar gemacht wurden.[123]

5.2 Fallstudien in Deutschland

In Deutschland gibt es rund 7.300 km an Binnenwasserstraßen. Europaweit verfügt der Staat über die meisten privaten und öffentlichen Binnenhäfen. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes ist das Güterverkehrsaufkommen der Binnenschifffahrt von 249 Mio. Tonnen im Jahr 2007, auf 245,6 Mio. Tonnen im Jahr 2008 gesunken. Es wird prognostiziert, dass das Ergebnis für 2009 mit 234,1 Mio. Tonnen deutlich unter dem Vorjahreswert liegen wird (vgl. Tabelle 8). Dies ist nicht zuletzt darauf zurückzuführen, dass Branchen, die besonders für einen Gütertransport per Binnenschiff geeignet sind, wie die Automobilwirtschaft, Stahlproduktion- und Verarbeitung sowie Anlagenbau besonders von der Finanzkrise betroffen sind. Auch in anderen westeuropäischen Ländern, ist eine ähnliche Tendenz festzustellen.[124]

[121] Vgl. Via donau – Österreichische Wasserstraßengesellschaft mbH, 2009, S. 17
[122] Vgl. Via donau – Österreichische Wasserstraßengesellschaft mbH, 2002, S. 6
[123] Vgl. Department for Transport Statistics Bulletin, 2007, S. 13
[124] Vgl. Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB), 2009, S. 5

Tabelle 8: Güterverkehrsaufkommen der Landverkehrsträger in Deutschland (in Mio. Tonnen)

Landverkehrsträger	2007	2008	2009
Straßengüterverkehr	3.393,9	3.472,9*	3.397,3*
Bahngüterverkehr	361,1	379,0*	360,1*
Binnenschiffsgüterverkehr	249,0	245,6*	234,1*

Quelle: Kraftfahrtbundesamt, Statistisches Bundesamt, BVU; * geschätzte vorläufige Werte des Statistischen Bundesamtes Deutschland

Die nachfolgenden Fallstudien zeigen beispielhaft, wie in Deutschland in der Vergangenheit mit dem Thema „Betriebsansiedlungen an Häfen“ umgegangen wurde und welche Instrumente zum Einsatz gekommen sind, um diese zu unterstützen.

5.2.1 Nationales Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen

Einordnung und Ziel des Nationalen Hafenkonzeptes

Im Juli 2008 hat die deutsche Bundesregierung den Masterplan Güterverkehr und Logistik vorgelegt. Der Masterplan beschäftigt sich mit den zukünftigen Herausforderungen im Bereich Güterverkehr und Logistik. Die Hafenpolitik wird darin als nationale Aufgabe für die Bund, Länder und Wirtschaft gleichermaßen verantwortlich sind, gesehen. Im Konkreten wird darin eine bessere Koordinierung der nationalen Hafenpolitik und mehr Kooperation zwischen den Häfen gefordert. Das nationale Hafenkonzept, das am 17. Juni 2009 beschlossen wurde, ist Teil dieses Masterplans (Maßnahme A7). Die Ziele aus dem Masterplan werden durch das nationale Hafenkonzept auf die deutschen See- und Binnenhäfen übertragen und durch spezifische Maßnahmen ergänzt. Ziel ist es, die einzelnen Verkehrsträger besser miteinander zu verknüpfen, um die Stärken jedes einzelnen optimal nutzen zu können, was zu einer Steigerung der Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems führt.[125]

Genau wie in Österreich verfügt die Binnenschifffahrt auch in Deutschland über erhebliche Kapazitätsreserven. Um das prognostizierte Umschlagswachstum der Seehäfen in Zukunft bewältigen zu können, müssen diese Reserven genutzt werden. Als Bereiche mit Potenzial werden in diesem Rahmen im Hafenkonzept Gefahrenguttransporte, der kombinierte Verkehr und eine Erhöhung des Anteils im Massengutverkehr genannt. Mehr Containertransporte auf dem Binnenschiff könnten ebenfalls zur Entlastung von Straße und Schiene beitragen. Die Übernahme von Seehafenaufgaben

[125] Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2009, S. 6 f.

wie Lagerung und Verteilung von Containern wird ebenfalls als Chance für die Binnenhäfen gesehen.[126]

Wesentliche Inhalte des nationalen Hafenkonzeptes

Im nationalen Hafenkonzept wird angeführt, dass trimodale Verlademöglichkeiten für die Entwicklung von multimodalen Logistikketten unbedingt notwendig sind. Besonders im Hinblick auf den europäischen Ost-West Verkehr sind Häfen, als Schnittstelle zwischen den einzelnen Verkehrsträgern, besonders geeignet. Weiters fungieren die Binnenhäfen als Hinterland-Hubs und Güterverkehrszentren für die deutschen Seehäfen und ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen).

Um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Binnenhäfen zu steigern, wird im Hafenkonzept eine bessere Vernetzung, sprich mehr Kooperation, der See- und Binnenhäfen gefordert. In diesem Bereich wird großes Potenzial gesehen. In der Vergangenheit kooperierten bereits die Häfen Hamburg und Lübeck sowie Mannheim und Ludwigshafen. Diese Kooperationen werden jedoch als nicht ausreichend eingestuft, um das volle Marktpotenzial auszuschöpfen. Es wird daher vorgeschlagen, dass die einzelnen Betreiber von See- und Binnenhäfen Konzepte erarbeiten, um die Binnenhäfen besser in die Transportketten zu integrieren. Als erfolgreiches Kooperationsbeispiel wird die Zusammenarbeit zwischen Rotterdam und Duisburg angeführt. Der Zentralverband der Deutschen Seehäfen (ZDS) und der Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) haben im März 2009 eine Arbeitsgruppe zur „Konzeptionellen Vernetzung von See- und Binnenhäfen“ initiiert, die eine Potenzialanalyse für die intensivere Kooperation bei Container- und Automobillogistik, durchführen wird. Als weiteres Beispiel für Kooperationen wird das „Hafenkonzept Unterelbe“ erwähnt, das das Kooperationspotenzial einzelner Häfen bewertet.[127]

Die strategischere Ausrichtung der Hafenpolitik des Bundes ist ebenfalls ein wichtiges Thema mit dem man sich zukünftig beschäftigen muss. Die zentrale und strategische Bedeutung von Häfen wird von der Öffentlichkeit und wichtigen Entscheidungsträgern oftmals nicht wahrgenommen. Aus diesem Grund sollten hier Maßnahmen gesetzt werden.[128]

[126] Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2009, S. 10 ff.
[127] Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2009, S. 71
[128] Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2009, S. 57

§ 17 Abs. 2 ROG ermöglicht dem Bund seit 2008 länderübergreifende Standortkonzepte für See- und Binnenhäfen als Grundlage für deren Anbindung, d. h. Erschließung mit Bundesverkehrswegen, auszuarbeiten. Die Planung von Hafenstandorten selbst, die in der Zuständigkeit der Länder liegt, ist von dieser Regelung nicht betroffen. [129]

Um als Transportmittel für Unternehmen attraktiv zu sein, ist es wichtig die Logistikketten zu optimieren, um die Transportzeiten einerseits gering zu halten und andererseits besser kalkulierbar zu machen. Die Frage nach geeigneten Telematiklösungen, die einen reibungslosen Transport vom Hersteller bis zum Verbraucher sicherstellen, ist ein zentrales Thema im Hafenkonzept. Seit 2008 wird in Deutschland die Optimierung des Güterumschlags in Häfen, die effizientere Verteilung der Güter in das Hinterland und Kooperation im Bereich der Logistikketten gefördert. [130]

Aus einem Interview mit Herrn Dipl. Kfm. Karl Michael Probst, Geschäftsführer des Bundesverbands öffentlicher Binnenhäfen (Interessensvertretung öffentlicher Binnenhäfen in Deutschland) geht hervor, dass die Ansiedlungsstrategien der deutschen Binnenhäfen stark von deren Verwaltung abhängen. Ein Großteil dieser wird von der öffentlichen Hand geführt. Dabei kommt es nicht selten vor, dass die für Betriebsansiedlung zuständigen Mitarbeiter nicht direkt im Hafen arbeiten, sondern in der Stadtverwaltung tätig sind. Die personellen Kapazitäten, um die Flächen für Betriebsansiedlungen in den Häfen aktiv nach außen zu vermarkten, sind bei kommunal geführten Häfen nur selten vorhanden.[131] Bei kleineren Binnenhäfen wirkt sich das oft negativ auf die Möglichkeiten zum Aufbau multimodaler Verkehre sowie ihr Dienstleistungsangebot aus. Zusätzlich ist man durch Vorgaben von Ländern und Kommunen in verschiedenen Bereichen wie beispielsweise den Betriebszeiten, eingeschränkt. In Deutschland gibt es einige wenige Häfen, die privatwirtschaftlich geführt werden. Als Beispiel können die Bayernhafen GmbH & Co. KG sowie die Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH genannt werden. Beide Organisationen betreiben mehrere Häfen und gehen im Zuge von Vermarktungsaktivitäten aktiv in den Markt.[132] Im Hafenkonzept wird daher stärkere Kooperation bei Marketingaktivitäten, sowie professionelleres Marketing gefordert. Des Weiteren sollen sich die Binnenhäfen stärker mit produzierenden und verladenden Industrien vernetzen. [133]

[129] Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2009, S. 20
[130] Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2009, S. 76 f.
[131] Vgl. Interview Dipl. Kfm. Karl Michael Probst, Geschäftsführer Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen/Deutschland
[132] Vgl. Interview Dipl. Kfm. Karl Michael Probst, Geschäftsführer Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen/Deutschland
[133] Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2009, S. 94

Als Beispiel für eine bereits bestehende Zusammenarbeit zwischen öffentlichen Binnenhäfen kann die „Arbeitsgemeinschaft der öffentlichen Kanalhäfen NRW“ angeführt werden. Dabei handelt es sich um eine Kooperationsplattform zwischen den nordrhein-westfälischen Häfen Dorsten, Dortmund, Essen, Gelsenkirchen, Hamm, Herne, Lübbecke, Minden, Mühlheim und Münster, die seit mehr als 60 Jahren besteht.[134]

Werden von Häfen Erweiterungsflächen benötigt, kommt es nicht selten zu Konflikten mit Anrainern und der Tourismuswirtschaft. Durch die Nähe zu geräuschsensiblen Nutzungen werden Hafenerweiterungen oft Grenzen gesetzt. Auch Aspekte des Naturschutzes schränken die Expansion von Häfen oftmals ein. Nicht selten kommt es zu Rechtsunsicherheiten, die durch die frühzeitige Sicherung von Erweiterungsflächen unter Berücksichtigung von Naturschutz- und Anrainerinteressen, verhindert werden können. Im Hafenkonzept wird vom Bund gefordert, dass bei Hafenerweiterungen alle erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung von Belastungen der Anrainer und der Umwelt ergriffen werden. Die Länder und Kommunen werden darauf hingewiesen, den Raumbedarf von Häfen im Zuge der Raumplanung zu berücksichtigen. Dadurch wird gewährleistet, dass Häfen ihr Entwicklungspotenzial als Betriebsstandorte ausschöpfen und schiffsaffine Nutzungen angesiedelt werden können.[135] Vom Bundesland Nordrhein Westfalen wurde bereits ein Wasserstraßen- und Hafenkonzept erstellt. Dieses soll zur Stärkung der Hafenstandorte beitragen und wird im Zuge einer eigenen Fallstudie in dieser Arbeit vorgestellt (vgl. 5.2.2). Ein Ziel dieses Konzeptes ist die Sicherung und Weiterentwicklung von Gewerbeflächen an oder in der Nähe von Häfen.

In einer gemeinsamen Stellungnahme des Bundesverbands öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) und des Deutschen Speditions- und Logistikverbands (DSLV) zum nationalen Hafenkonzept, wird darauf hingewiesen, dass Logistik nicht an Ländergrenzen endet. Aus diesem Grund erwarten sich Unternehmen länderübergreifende Logistiklösungen. Des Weiteren wird die Wichtigkeit der Flächenverfügbarkeit an Hafenstandorten für künftige Betriebsansiedlungen herausgestrichen.[136]

[134] Vgl. http://www.dortmunder-hafen.de/index.php?siteID=9&newsID=10 (11.08.2009)
[135] Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2009, S. 94
[136] Vgl. DSLV Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V., Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen e.V., 2009

5.2.2 Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept Nordrhein-Westfalen

Beim Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept handelt es sich um ein Handlungskonzept der Landesregierung Nordrhein-Westfalen, das die Entwicklung der Binnenhäfen in der Region als Wirtschaftsstandorte und Logistikknoten unterstützen soll. Dabei stehen die effiziente Nutzung der Hafenflächen, eine gut ausgebaute Infrastruktur sowie die Gewährleistung einer effizienten Führung von Binnenschiffs- und Hafenunternehmen an erster Stelle.[137]

An den meisten öffentlichen Binnenhäfen in Nordrhein-Westfalen ist ein Mangel an Erweiterungsflächen für die Ansiedlung von Betrieben festzustellen. Im Hafenkonzept werden Vorschläge gemacht wie vorhandene Flächen bzw. frei werdende Flächen, optimal genutzt werden können. Auch auf das Konfliktpotenzial mit konkurrierenden Nutzungen der Stadtentwicklung wird eingegangen. Von Seiten der Landesregierung wird angestrebt, einen Interessensausgleich zwischen Hafen- und Stadtentwicklung durch Instrumente der Stadtentwicklungsplanung zu erzielen. Im Rahmen der Erstellung eines Landesentwicklungsplanes sollen die Entwicklungsmöglichkeiten für Häfen in Zukunft gesichert werden. In Gesprächen mit der Hafen- und Logistikwirtschaft bzw. der Hafenkommunen, sollen die Möglichkeiten zur Flächenoptimierung- und Erweiterung bestehender Häfen diskutiert werden. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Entwicklung neuer Hafen- und Logistikstandorte.[138]

Im Rahmen des Schwerpunktes „Transport und Logistik“ der Landesregierung besteht die Möglichkeit, regional abgestimmte Gesamtkonzepte finanziell zu fördern.[139]

Das Hafenkonzept beinhaltet außerdem Handelsoptionen für weitere Akteursgruppen. Kooperationen und Initiativen, die dazu beitragen die vorhandenen Hafenflächen besser zu nutzen bzw. Marketingaktivitäten effizienter zu gestalten, werden in diesem Bereich angestrebt. Eine Maßnahme, die bereits umgesetzt wurde, ist der einheitliche Messeauftritt der Kanalhäfen Nordrhein-Westfalen auf der jährlichen „transport logistik Messe München “.[140]

[137] Vgl. Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, 2008, S. 4 f.
[138] Vgl. Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, 2008, S. 26-33
[139] Vgl. Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, 2008, S. 40
[140] Vgl. Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, 2008, S. 38-53

5.2.3 Ansiedlungspolitik der Bayernhafen-Gruppe

Die Bayernhafen-Gruppe

Die Bayernhafen GmbH & Co. KG ist im Jahr 2004 aus der Bayerischen Landeshafenverwaltung entstanden. Seitdem sind die bayrischen Häfen privatrechtlich organisiert.[141]

Die Bayernhafen-Gruppe verwaltet Häfen in Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg, Roth, Regensburg und Passau. Die Standorte befinden sich an der Rhein-Main-Donau Wasserstraße und verfügen allesamt über eine trimodale Infrastruktur. Die Bayernhafen-Gruppe ist mit ca. 500 angesiedelten Unternehmen und rund 12.000 Beschäftigten zu den größten Logistiknetzwerken Europas zu zählen.[142]

Im Gegensatz zu den kommunal geführten Häfen hat die Bayernhafen-Gruppe, bedingt durch die geänderte Rechtsform, mehr Möglichkeiten hinsichtlich Finanzierung und Erschließung neuer Geschäftsfelder. [143]

Als eigenständiges Unternehmen geht sie aktiv auf potentielle Kunden, sprich Unternehmen zu um diese zur Ansiedlung in einem Hafen der Gruppe zu bewegen. Von der Bayernhafen-Gruppe wird die Kooperation mit den lokalen Wirtschaftsförderungen und der Kommune im Zuge der Ansiedlung von Betrieben als sehr wichtig eingestuft. Um eine optimale Zusammenarbeit gewährleisten zu können, ist es wichtig, dass diese gut über die Gruppe und deren Aktivitäten Bescheid wissen. Dabei wird der persönliche Kontakt zwischen den Mitarbeitern der Wirtschaftsförderungsorganisationen, der Kommune und denen der Bayernhafen-Gruppe als wichtiger Faktor für eine erfolgreiche Zusammenarbeit gesehen. Ein erklärtes Unternehmensziel ist es, Aufmerksamkeit bei Unternehmen und Wirtschaftsförderern zu wecken. Ein wichtiges Schlagwort hierbei ist die Trimodalität der Betriebsstandorte. Aufgrund der Tatsache, dass es immer wieder zu Nutzungskonflikten zwischen Wohnen und Gewerbe kommt, ist es wichtig, dass Kommunen im Zuge der Entwicklung von hafennahen Flächen in Abstimmung mit den Häfen agieren. Ein Anliegen der Bayernhafen-Gruppe ist es, die wirtschaftliche Bedeutung der Häfen an die Kommunen zu vermitteln, sodass diese im Zuge der Stadtentwicklung Berücksichtigung finden. Ein gutes Beispiel für einen solchen Nutzenkonflikt stellt der Bayernhafen-Regensburg dar. Hier ist eine Stadtentwicklung nur in Richtung des Hafens

[141] Vgl. http://www.bayernhafen.de/cms/index.php/81fe3e/116/1008/+ (10.08.2009)
[142] Vgl. http://www.bayernhafen.de/cms/index.php/81fe3e/114/1007/- (10.08.2009)
[143] Vgl. http://www.bayernhafen.de/cms/index.php/81fe3e/116/1008/+ (10.08.2009)

möglich. Es ist daher notwendig dass Hafen und Stadt zusammenarbeiten um Konflikte möglichst zu vermeiden.[144]

Im Rahmen sogenannter Road Shows werden die Ansiedler der Bayernhäfen jährlich zu Exkursionen in andere Hafenstädte eingeladen. Es bietet sich für diese dabei die Möglichkeit, sich im Zuge dessen zu präsentieren. Diese Veranstaltungen zielen vor allem darauf ab, neue Geschäftsabschlüsse für die Hafenansiedler zu fördern. Auch Kooperationen werden von der Bayernhafen-Gruppe unterstützt. In der Vergangenheit hat man z.B. Vertreter des Port of Antwerpen nach Bayern eingeladen, um zu zeigen, über welches Angebot die Häfen der Bayernhafen-Gruppe verfügen. Im Gegenzug wurde eine Promotion Tour nach Belgien organisiert.[145]

Die Bayernhafen-Gruppe ist auf verschiedene Weise bei Betriebsansiedlungen in ihren Häfen behilflich. Das Serviceangebot reicht hier von der Unterstützung bei Genehmigungsverfahren bis zur Hilfestellung bei der Suche nach Investoren für Projekte. Das folgende Beispiel der Ansiedlung eines Sägewerkbetriebes im bayernhafen Aschaffenburg veranschaulicht, wie die bayernhafen Gruppe im Zuge des Ansiedlungsprozesses agiert.[146]

Ansiedlung eines Säge- und Massivholzwerkes im Bayernhafen Aschaffenburg

Der Bayernhafen Aschaffenburg befindet sich an der Wasserstraße Rhein-Main Donau und verfügt über 1 Mio. m² Ansiedlungsfläche mit trimodaler Verkehrsanbindung.[147] Im Jahr 2008 wurden 3,27 Mio. Tonnen umgeschlagen. Davon wurden 910.000 Tonnen per Binnenschiff transportiert.[148] Im Jahr 2007 konnte im Bayernhafen Aschaffenburg die Firma Pollmeier angesiedelt werden. Das Unternehmen ist Marktführer für Buchenschnittholzprodukte und exportiert 85 % seiner Produkte in über 70 verschiedene Länder.[149] Es handelt sich dabei um die größte industrielle Ansiedlung seit mehr als 50 Jahren in Aschaffenburg. Für den Bau des Werkes in Aschaffenburg mussten 67 Mio. Euro investiert werden. Ca. 50 % davon wurden mittels öffentlicher Finanzierung aus vier verschiedenen Förderprogrammen abgedeckt.[150]

[144] Interview Dieter Berlinghof/Niederlassungsleiter bayernhafen Regensburg am 13.05.2009
[145] Interview Dieter Berlinghof/Niederlassungsleiter bayernhafen Regensburg am 13.05.2009
[146] Interview Dieter Berlinghof/Niederlassungsleiter bayernhafen Regensburg am 13.05.2009
[147] Vgl. http://www.bayernhafen.de/cms/index1.php/81fe3e/108/1008/- (07.08.2009)
[148] Vgl. http://www.bayernhafen.de/cms/index1.php/81fe3e/134/1328/+ (07.08.2009)
[149] Vgl. http://www.stmwivt.bayern.de/presseinfo/pressearchiv/2007/06/pm706117.html (07.08.2009)
[150] Vgl. http://www.firmenkunden.deutsche-bank.de/docs/Ran_an_die_Toepfe.pdf (07.08.2009)

Vorgehensweise der Bayernhafen-Gruppe

Vor fünf Jahren wurde im Bayernhafen Aschaffenburg ein ehemaliges Kohlekraftwerk abgerissen. Danach wurde die 120.000 m² große Fläche rekultiviert. Seitens der Bayernhafen-Gruppe wurde nach einer geeigneten Nachnutzung gesucht. Aus diesem Grund wurde eine Analyse durchgeführt, die Branchen identifizieren soll, die für den Standort in Frage kommen. Ergebnis war, dass der Standort für die Holzindustrie besonders geeignet ist. Man ist in der Folge aktiv auf Betriebe aus dieser Branche zugegangen und hat den Standort beworben. Bereits im Jahr 2004 kam es zu Gesprächen mit der Firma Pollmeier, einem Säge- und Massivholzunternehmen, das an dem Standort interessiert war. Zu diesem Zeitpunkt konnte man sich jedoch preislich nicht einigen. Im Mai 2005 kam es schließlich in einem Gespräch, in dem der Oberbürgermeister von Aschaffenburg als Vermittler fungierte, zur Einigung.[151] Die Firma Pollmeier entschied sich für die Errichtung eines neuen Werks in Aschaffenburg.[152]

Um möglichst gute Rahmenbedingungen für eine Ansiedlung wie die der Firma Pollmeier zu schaffen, sind finanzielle Aufwendungen von Seiten des Hafenbetreibers notwendig. Im Jahr 2005 wurden im Hafen Aschaffenburg 5 Mio. Euro für den Bau von Straßen, Kanälen und Gleisen ausgegeben. Dadurch können weitere Ansiedlungen gewährleistet werden. Im Flächennutzungsplan von Aschaffenburg sind die Hafenflächen als „Sondergebiet Hafen" ausgewiesen. Laut Wolfgang Filippi, Hafendirektor in Aschaffenburg, war dies ein wichtiger Schritt der Stadt, da dadurch bürokratische Hürden im Zuge einer Ansiedlung abgebaut worden sind.[153] Eine derartige Widmung ist in Deutschland aus dem Grund möglich, da der Flächennutzungsplan die Ausweisung von Flächen für die Hafenentwicklung im Rahmen der Sondergebietswidmung, vorsieht.[154]

Gründe für die Ansiedlung aus Sicht der Firma Pollmeier

Die verkehrsgünstige Lage zu den Rohstoffbeschaffungsmärkten ist einer der wichtigsten Faktoren, der die Entscheidung der Firma Pollmeier sich im Hafen Aschaffenburg anzusiedeln, beeinflusst hat. Des Weiteren wird die Nähe zu Zellstoffindustriebetrieben, insbesondere zur Firma M-Real (1 km), einer der bedeutendsten Papierfabrikanten, als sehr günstig eingeschätzt. Die Region um Aschaffenburg gehört zu den waldreichsten Gegenden Deutschlands. Das benötigte Holz kann daher

[151] Vgl. Pollmeier Massivholz GmbH & Co.KG, 2005
[152] Interview Dieter Berlinghof/Niederlassungsleiter bayernhafen Regensburg am 13.05.2009
[153] Vgl. http://www.faz.net/s/Rub8D05117E1AC946F5BB438374CCC294CC/Doc~EF1D5189C37754827A7AF11590BC95CD2~ATpl~Ecommon~Scontent.html (10.08.2009)
[154] Vgl. Baugesetzbuch (BauGB), §5 Abs.2

direkt aus der Region bezogen werden. Die Anlieferung erfolgt aus einem Umkreis von 150 km. Laut Lorenz Straub, Werksleiter in Aschaffenburg, hat nicht zuletzt die optimale Verkehrsinfrastruktur im Hafen, mit einem trimodalen Terminal (Wasser, Straße, Schiene) die Standortentscheidung beeinflusst.[155] Von Geschäftsführer Ralf Pollmeier wird außerdem das rasche Handeln des Bayernhafens Aschaffenburg als ausschlaggebend genannt.[156]

5.2.4 Vermarktungsinitiative Interports

„Interports“ war ein von der EU gefördertes Projekt (INTERREG IIIB bis Ende 2006), das die Wettbewerbsfähigkeit vor allem von kleineren und mittelgroßen Häfen stärken sollte. Mit der Umsetzung wurde im Jahr 2004 begonnen. Ziel war es, durch intensivere Kooperation von See- und Binnenhäfen, die relativ unbekannten Häfen bekannt zu machen und dadurch die Vermarktung der logistischen Funktionen sowie der Gewerbeflächen zu fördern. „Interports“ war ein transeuropäisches Projekt, im Rahmen dessen 14 Projektpartner aus vier verschiedenen Ländern zusammenarbeiteten.[157]

Als Unterstützer des Projekts konnten Vertreter der Logistikbranche gewonnen werden, die den Projektpartnern bei der Knüpfung von Kontakten, bei PR-Arbeiten sowie bei fachlichen Fragen, behilflich waren. Als Beispiele können der Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen (BÖB), der Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt (BDB), Handelskammern und verschiedene Binnenschifffahrt-Promotionagenturen genannt werden.[158] Das Projekt, das ein Gesamtinvestitionsvolumen von 1,2 Mio. Euro umfasst hat, wurde zu 48 % aus ERDF-Mitteln gefördert. Die restlichen Projektkosten wurden von den einzelnen Projektpartnern, wie beispielsweise der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH % Co. KG mit 33.935 Euro, wovon wiederum 24.621 Euro aus nationalen Mitteln gefördert wurden, getragen.[159]

<u>Aktivitäten der Initiative Interports</u>

Die meisten, innerhalb der Initiative Interports kooperierenden Häfen hatten sich bisher vor allem auf die Bereitstellung und Administration der Hafeninfrastruktur sowie die Verwaltung der vorhandenen Gewerbeflächen konzentriert. Im Zuge des Projektes wird die Markttätigkeit der

[155] Vgl. http://www.beyeraumaschinen.de/wir_in_der_Presse/Teleskopstapler_Aschaffenburg_/teleskopstapler_aschaffenburg_.html (07.08.2009)
[156] Vgl. http://www.stmwivt.bayern.de/presseinfo/pressearchiv/2007/06/pm706117.html (07.08.2009)
[157] Vgl. Hafen Mühlheim an der Ruhr/Koordinator InterPorts, 2008
[158] Vgl. http://www.interports.org/index.php?id=7 (29.07.2009)
[159] Vgl. http://www.neuss.de/stadtrat/ratseinladungen/2004_12_17/top12.pdf (23.02.2010)

Binnenhäfen forciert. Es wurde ein Kooperations- und Beziehungsnetzwerk zwischen den See- und Binnenhäfen aufgebaut. Kundenkontakte wurden intensiviert und potentielle Verlader im Einzugsbereich der Häfen identifiziert. Unter anderem wurde eine Verladerveranstaltung organisiert, die zu wichtigen Kundenkontakten, auch zu Firmen die die Wasserstraße bisher nicht als Verkehrsträger genutzt hatten, führte und die Bekanntheit der Initiative Interports steigerte.[160]

Verladerveranstaltung

Thema: „Erfolgreiche intermodale Transportketten über nordrhein-westfälische Binnenhäfen - Beispiele aus der Praxis"

Im Rahmen der Veranstaltung wurden konkrete Best Practice Beispiele über innovative Logistiklösungen, die Spielraum für künftige Verkehrsverlagerungen auf das Binnenschiff bringen, präsentiert. Unternehmen hatten außerdem die Möglichkeit, sich im Foyer des Kongress-Centers zu präsentieren. Neben den erfolgreich realisierten Beispielen wurden auch folgende Potenziale für die Zukunft angesprochen:

- neue Konzepte für den Containertransport für Industrieunternehmen in der Kanalregion mit einem selbstladenden Binnenschiff nach dem Amsterdamer Vorbild der AmsBarge
- zukünftige Chancen der Kanalhäfen in der Kraftwerkskohlelogistik

Abschließend wurden Empfehlungen formuliert:

- Einzellobbyarbeit der verschiedenen Verkehrsträger beenden und Kräfte bündeln
- nicht Binnenschifffahrt anpreisen, sondern das System Wasserstraße vermarkten und zu einer Marke machen
- logistische Gesamtlösungen entwickeln, anstatt Einzelaspekte aufzuzeigen
- aktiv auf Verlader zugehen und schließlich
- modernes Marketing entwickeln.

Als weitere Maßnahme von Interports konnte eine Informations- und Marketingplattform aufgebaut werden, die eine bessere Vermarktung gewährleistet (www.interports.org).

[160] Vgl. Hafen Mühlheim an der Ruhr/Koordinator InterPorts, 2008

Auch im Bereich der Ansiedlung von Betrieben an Hafenstandorten setzte die Initiative Interports Maßnahmen. Freie Gewerbeflächen sollten hafen- bzw. schifffahrtsaffin genutzt werden. Dies trägt zur Bestandssicherung der Häfen bei und fördert eine Verlagerung des Güterverkehrs nachhaltig.[161] Im Zusammenhang mit der Vermarktung der Betriebsflächen konnte ein Partner gefunden werden, der kostenlos einen Vermarktungszugang für die kooperierenden Häfen zur Verfügung stellte. An dieser Stelle wurden die lokalen Wirtschaftsförderungsstellen miteinbezogen.[162]

5.2.5 Initiative ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC)

Das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) ist Ansprechpartner für Unternehmen und Organisationen, die sich für alternative Möglichkeiten zum bisherigen Transport ihrer Güter interessieren. Es handelt sich dabei um eine neutrale Plattform, die in Zusammenarbeit mit Politik, Industrie, Handel und Spediteuren verkehrträgerübergreifende Logistiklösungen in ganz Europa anbietet. Die Initiative arbeitet Konzepte aus, die eine optimale Kombination verschiedener Verkehrsträger beinhalten, um Wertschöpfungspotenziale für die Kunden zu generieren.[163]

Das SPC ist ein Public-Private-Partnership (PPP) mit Sitz im deutschen Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) in Bonn. Der öffentliche Anteil wird mit 50 % der Gesamtkosten durch das BMVBW und mit 25 % durch sechs deutsche Bundesländer finanziert. Den privaten Anteil von 25 % tragen die Mitglieder des SPC-Vereins. In diesem sind z.B. Häfen, Logistikunternehmen, Verbände sowie Interessensvertretungen der deutschen Binnenschifffahrt vertreten. Das SPC beschäftigt Manager, die direkt an Betriebe herantreten und deren Logistikketten optimieren. Es wird Wert darauf gelegt, die Wasserstraße bzw. die Seeschifffahrt vermehrt in die Logistikketten einzubinden. Die Häfen profitierten stark vom SPC. Der Service wird kostenlos und neutral angeboten.[164]

<u>Angebot des SPCs[165]</u>

- Überprüfung von bestehenden Sendungsstrukturen auf verlagerungsfähige Güterströme und Information über entsprechende Anbieter
- Entwicklung kompletter, europäischer Logistikkonzepte

[161] Vgl. Neuss Düsseldorfer Hafenzeitung, 2007
[162] Vgl. Hafen Mühlheim an der Ruhr/Koordinator InterPorts, 2008
[163] Vgl. http://www.shortseashipping.de/de/wir/index.php (21.10.2009)
[164] Interview Dipl. Kfm. Karl Michael Probst, Geschäftsführer Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen/Deutschland
[165] Vgl. http://www.shortseashipping.de/de/wir/service.php (21.10.2009)

- Kontakte zu Politik und Verwaltung
- Unterstützung bei der Planung und Umsetzung von Projekten
- Bereitstellung von Informationen über alle Verkehrsträger in Europa
- Fachvorträge bei Industrie- und Handelskammern sowie Bildungseinrichtungen
- Informationsveranstaltungen zum Meinungsaustausch

Beispiel für ein SPC Verlagerungsprojekt – Das Projekt „Kyrill“[166]

Das Land Nordrhein-Westfalen in Deutschland war durch den Orkan Kyrill im Jahr 2007 mit nahezu der dreifachen Menge des normalen Jahresvolumens an Rundholz konfrontiert. Per LKW war es nicht möglich solch eine große Menge innerhalb kurzer Zeit abzutransportieren. Um Schäden am Holz durch Schädlingsbefall oder Austrocknung zu verhindern, war es notwendig, das Holz schnellstmöglich aus den betroffenen Gebieten abzutransportieren und produktgerecht zwischenzulagern.

Das SPC hat ein Konzept ausgearbeitet, das die Basis für einen verkehrsträgerübergreifenden, schnellen Abtransport legte. Im Rahmen dessen wurden vor allem die Kapazitäten der nahegelegenen Binnenhäfen und Wasserstraßen aufgezeigt. Insgesamt wurden 22 Binnenhäfen miteinbezogen.

Die zurückzulegenden LKW-Strecken konnten durch den Einbezug von Schiene und Wasserstraße in die Transportketten verkürzt werden, was zu einer höheren Frequenz der Fahrten führte. Schiff und Bahn übernahmen aufgrund ihrer Massengutaffinität die längste Distanz. Große Mengen an Holz konnten auf den Freiflächen in den Binnenhäfen produktgerecht zwischengelagert und für den Weitertransport per Binnenschiff oder Bahn vorbereitet werden. Durch die Bewässerung mit günstigem Brauchwasser aus den Flüssen und Kanälen wurden die Kosten für die Lagerung in einem wirtschaftlichen Rahmen gehalten. Es konnte außerdem aufgezeigt werden, dass die Häfen eine gute Möglichkeit für den Weitertransport des Holzes bieten. Schließlich haben sich durch die Entlastung der Straße deutliche Vorteile für die Umwelt ergeben.

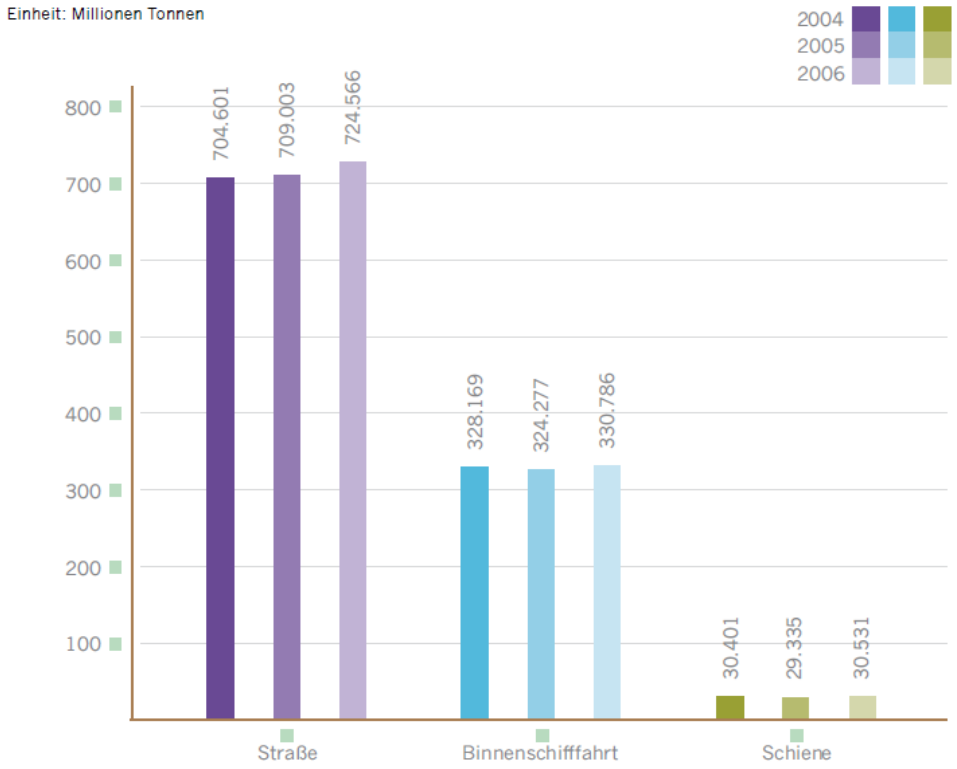
[166] Vgl. http://www.shortseashipping.de/de/referenzen/kyrill.php (21.10.2009)

5.3 Fallstudien in den Niederlande und Frankreich

Niederlande

Bedingt durch ihre Lage und die Hinterlandverbindungen sind die Niederlande ein bevorzugter Standort für große europäische Logistikunternehmen. [167] Dadurch, dass sich die Warenströme, die per Binnenschiff transportiert werden, in Europa massiv auf den Rhein konzentrieren, konnten sich die Niederlande als „Tor“ zu Europa entwickeln. Der Transportanteil der Binnenschifffahrt ist mit 30,5% verglichen mit Straße und Schiene relativ hoch. Die meisten Industriegebiete sind an Wasserstraßen angeschlossen. In ungefähr 150 niederländischen Gemeinden befinden sich Binnenhäfen. Viele von diesen bieten Flächen zur Erweiterung.[168]

Abbildung 13: Verkehrsaufkommen pro Verkehrsmittel und Jahr in den Niederlanden (in Mio. Tonnen)



Quelle: Bureau Voorlichting Binnenvaart, 2009, S. 34

Frankreich

Die großen Industriegebiete im Nordosten Frankreichs sind für große Schiffe über den Rhein und die anschließenden Flüsse und Kanäle, wie die Maas erreichbar. Hier sind landesweit die größten Zunahmen bei der Transportleistung im Binnenschiffverkehr zu verzeichnen. Die übrigen

[167] Vgl. Bureau Voorlichting Binnenvaart, 2009, S. 13.
[168] Vgl. Bureau Voorlichting Binnenvaart, 2009, S. 33 ff.

Industriegebiete in Frankreich werden mit kleineren Schiffen bedient. Derzeit ist in Frankreich der Bau eines Kanals zwischen Paris und Antwerpen, die Seine-Nord Verbindung geplant.[169]

5.3.1 CIPROC Project/Holland Intermodal[170]

CIPROC (Co-operative Intermodal Promotion Center) ist ein Kooperationsprojekt, im Zuge dessen die Durchführbarkeit sowie die notwendigen Aktionen, die für einen Ausbau der bestehenden Short Sea Promotion Center zu Intermodalen Promotion Center (IPC) definiert wurden. Das Projekt wurde aus dem 7. Rahmenprogramm der EU kofinanziert.

Unter IPC (Intermodal Promotion Center) wird ein neutrales Promotion Center mit Know-How im Bereich verkehrsträgerübergreifender Transporte verstanden. Zu den Hauptakteuren zählten vor allem die Short Sea Promotion Center der beteiligten Länder (Niederlande, Finnland, Litauen, Großbritannien, Rumänien) und Forschungsinstitute aus Deutschland und Spanien.

Umsetzung:

Phase 1:

Erarbeitung von Rahmenbedingungen und Handlungsempfehlungen, die für einen Ausbau der bestehenden Short Sea Promotion Centers zu Intermodalen Promotion Centers notwendig sind.

- Erhebung von Informationen zu den Promotion-Aktivitäten der einzelnen Agenturen in den EU25 plus der Beitrittskandidaten
- Leitbild für die ausgeweitete Zusammenarbeit zwischen den Promotion Centers der einzelnen Länder im Bereich der verkehrsträgerübergreifenden Transporte
- Ermittlung des Potenzials der einzelnen Promotion Agenturen für die Ausweitung zu IPCs

[169] Vgl. Bureau Voorlichting Binnenvaart, 2009, S. 17
[170] Vgl. PTV Planung Transport Verkehr AG, 2005

Phase 2:

Umsetzung der ausgearbeiteten Aktivitäten in fünf Beispielländern. Hauptaktivitäten innerhalb des Projektes:

- Bewusstseinsbildende Maßnahmen in Bezug auf verkehrsträgerübergreifende Transporte bei Schifffahrtsunternehmen, Transportunternehmen und der Logistikbranche
- Implementierung einer Datenbank zum Thema „intermodale Liniendienste“ (Short Sea Shipping und ihre Verbindung ins Hinterland)
- Bereitstellung von Informationen zum verkehrsträgerübergreifenden Gütertransport für Handel, Industrie und Gebietskörperschaften
- Entwicklung und Herausgabe einer Broschüre zur Vermarktung intermodaler Transporte
- Newsletter zu verkehrsträgerübergreifenden Themen
- Herausgabe eines Fact Sheet zu nationalen Themen im Zusammenhang mit intermodalem Güterverkehr
- Organisation und Teilnahme an Veranstaltungen zur Bewusstseinsbildung für die Notwendigkeit intermodaler Verkehrslösungen
- Erstellen bzw. Weiterentwicklung von Internetplattformen zum Thema intermodaler Transport
- Setzung nationaler Maßnahmen

CIPROC Umsetzungsbeispiel - Holland Intermodal[171]

In Holland wurde das CIPROC Projekt durch die Plattform „Holland Intermodal“ umgesetzt. Die Promotion Agenturen der Verkehrsträger Wasserstraße (Inland Shipping Information Agency), Schiene (Rail Cargo Information Netherlands) und Küstenschifffahrt (Shortsea Promotion Centre Holland) arbeiten bereits seit mehreren Jahren zusammen. Im Zuge des, von der EU kofinanzierten Projektes konnten die folgenden gemeinsamen Aktivitäten umgesetzt werden:

- Entwicklung einer gemeinsamen Website unter www.hollandintermodal.com
- Herausgabe von Publikationen: Intermodal Factsheet
  Dutch Intermodal Statistics Handbook
- Organisation von Workshops zum Thema verkehrsträgerübergreifende Transporte
- Promotionsmaterial für Messen

[171] Vgl. http://www.hollandintermodal.com/content.php?rid=22&tab=content%20&mi=40 (03.08.2009)

Bei den drei kooperierenden Akteuren handelt es sich um unabhängige Institutionen, die in Form von PPP-Modellen organisiert sind und denen allen daran gelegen ist, die Alternativen zur Straße als Verkehrsträger für den Gütertransport bekannter zu machen. Dabei wird auf neutraler Basis agiert. Auf nationaler Ebene werden stets Konzepte für einzelne Verkehrsträger ausgearbeitet. Aufgrund steigender Transportzahlen und dem Erfordernis den Export und Import von Gütern effizient zu gestalten und dabei möglichst umweltverträglich zu handeln, wird immer mehr klar, dass verkehrsträgerübergreifende Konzepte notwendig sind. Immer mehr niederländische Unternehmen nutzen mehr als einen Verkehrsträger für den Transport ihrer Güter. Genau diese Unternehmen werden durch das Projekt „Holland Intermodal“ unterstützt.

5.3.2 Beihilfen für wasserseitige Umschlagsanlagen[172]

In Frankreich gibt es zwei Förderprogramme die Investitionen in wasserseitige Umschlagsanlagen fördern. Dies sind:

- L‘Aide à l’embranchement fluvial (Beihilfe für wasserseitige Umschlagsanlagen)
- L’Aide à l’embranchement fluvial pour les ports privés (Beihilfe für wasserseitige Umschlagsanlagen in Privathäfen)

Aide à l’embranchement fluvial

In Frankreich besteht seit 1980 ein Förderprogramm, das den Ausbau wasserseitiger Güterumschlagsanlagen unterstützt. Ziel ist mehr Transportvolumen auf die Wasserstraße zu bringen. Folgende Investitionsmaßnahmen sind förderfähig:

- Infrastruktur (z.B. Kais, Anlagestellen)
- Suprastruktur (z.B. Kräne, Portalkräne, Schiffskräne, Förderbänder)

Die Beihilfe von max. 25 % der Investitionskosten wird direkt gewährt. Bedingung ist, dass die jeweilige Investition dazu beiträgt, dass zusätzliche Gütertransporte mit dem Binnenschiff abgewickelt bzw. dass bestehende erweitert werden. Die Förderhöhe richtet sich nach der vertraglich festgelegten jährlichen Tonnage die transportiert wird bzw. der Transportweite.

[172] Vgl. European Communities, 2008, S. 61 f.

Antragsberechtigt sind Binnenschifffahrtsbetreibende und Hafenbetreiber. Im Durchschnitt beträgt die Vertragslaufzeit fünf Jahre. Das jährliche Gesamtbudget der Förderung beläuft sich je nach Anzahl der genehmigten Projekte auf ein bis zwei Mio. Euro. Initiator der Förderung ist VNF (Voies navigables de France), die Promotion- und Managementagentur des Binnenschifffahrtssektors in Frankreich.

Aide à l'embranchement fluvial pour les ports privés

Dieses Förderprogramm wird vom Pariser Hafen verwaltet und fördert Umschlagsanlagen in Privathäfen auf dem Gebiet des Pariser Hafens. Förderfähig sind:

- Investitionen in Umschlagsanalagen (inkl. Machbarkeitsstudien)
- Erhöhung der umgeschlagenen Tonnage

Wie bei der zuvor angeführten Förderung handelt es sich auch hier um eine direkte Beihilfe, die max. 50 % der Investitionskosten abdeckt. Bei einer entsprechenden Erhöhung der umgeschlagenen Tonnage werden max. 75 % Nachlass auf den Mietpreis im Hafen gewährt. Förderfähig sind private Umschlagsunternehmen auf dem Gelände des Hafens Paris.

5.4 Fallstudien in Flandern/Belgien

Ca. 15 % der gesamten Gütertransporte erfolgen in Belgien per Binnenschiff. In der belgischen Region Wallonien werden mehr Güter auf der Wasserstraße transportiert, als in der Region Flandern. Generell verfügt Belgien über ein weitläufiges Netz an Wasserstraßen, das gut an die Niederlande, Frankreich und Deutschland angeschlossen ist.[173]

5.4.1 Wasserbezogenes Grundstücksmanagement[174]

Die Organisation „De Scheepvaart" wurde im Jahr 2004 ins Leben gerufen. Es handelt sich dabei um ein öffentlich-rechtliches Unternehmen, das für die Wartung, den Betrieb, das Management und die Vermarktung von Albertkanal, der Kempner Grachten, der Rhein-Schelde Verbindung und die Grensmaas zuständig ist. Der Organisation ist es ein Anliegen den Güterverkehr auf den Wasserstraßen zu erhöhen. Das „Wasserbezogene Grundstücksmanagement" ist dabei ein sehr wirksames Instrument um dieses Ziel zu erreichen.

[173] Vgl. Bureau Voorlichting Binnenvaart, 2009, S. 37
[174] Vgl. Nv DE Scheepvaart, 2009, S. 29 f.

De Scheepvaart verwaltet 3.750 ha Land, das sich in unmittelbarer Nähe von Wasserstraßen in den Provinzen Antwerpen und Limburg befindet. 850 ha sind derzeit noch für industrielle Ansiedlungen verfügbar. Die Grundstücke, die sich direkt an den Wasserstraßen befinden, werden nur an Unternehmen weitergegeben, die die Wasserstraße zum Transport ihrer Güter nutzen. Grundsätzlich gibt es zwei verschiedene Arten von Nutzungsrechten die Unternehmen für die Flächen im Besitz von De Scheepvaart erhalten können. Bei beiden werden langfristige Vereinbarungen, in Form von Verträgen, für die Nutzung der Flächen mit den ansiedelnden Unternehmen getroffen. Bei der ersten Variante müssen die Verträge jährlich verlängert werden. Die zweite Variante garantiert den Unternehmen ein Nutzungsrecht über einen Zeitraum von 25 Jahren. De Scheepvaart hat außerdem die Möglichkeit Betriebsgebiete an der Wasserstraße anzukaufen und unter bestimmten Vorraussetzungen Grundstücke zu enteignen, um diese für neue Nutzungen zu entwickeln. Im Jahr 2008 wurden acht Verträge mit Unternehmen, für eine Fläche von 23,3 ha, abgeschlossen. Diese Betriebe haben sich vertraglich dazu verpflichtet, eine gewisse Menge an Gütern pro Jahr auf der Wasserstraße zu transportieren.

5.4.2 Forschungsarbeit zur Binnenschifffahrt und ihren Einfluss auf die Raumordnung[175]

Bei dem Forschungsprojekt “Aanbodbeleid voor watergebonden bedrijventerreinen en watergebonden overslaglocaties”, das von der Flämischen Regierung finanziert wurde, handelt es sich um eine quantitative und qualitative Bewertung des zukünftigen Bedarfs an Betriebsgebieten entlang der flämischen Wasserstraßen. Die wissenschaftliche Arbeit, die von der University of Antwerp durchgeführt wurde, stützt sich dabei vor allem auf Verkehrsanalysen- und Prognosen für den Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen.

Insgesamt lagen zum Zeitpunkt der Untersuchung im Jahr 2008 16.200 ha freie Industrieflächen direkt an den flämischen Wasserstraßen. Die meisten davon waren an den Verbindungen Antwerpen-Liège sowie Antwerpen-Brüssel, zu finden. Auch in Südwest-Flandern waren zahlreiche Industriegebiete direkt an Wasserstraßen gelegen. Von den 16.200 ha galten im Jahr 2008 jedoch nur etwa 847 ha verfügbar. Die restlichen Flächen waren nicht mobilisierbar. Die Studie kam zu dem Ergebnis, dass in Zukunft jedoch ein hoher Bedarf an Industrieflächen am Wasser gegeben ist und zum einen die vorhanden, gewidmeten Flächen mobilisiert, aber vor allem auch neue, geeignete Flächen ausgewiesen werden müssen.

[175] Vgl. Pauwels et al., 2009, S. 1-14

Industrienutzungen von Flächen an Wasserstraßen stehen immer mehr in direkter Konkurrenz zu Wohn- und Freizeitnutzungen. In Flandern gab es bislang keine Grundlagen auf Basis derer bewertet werden konnte, wie Flächen an den flämischen Wasserstraßen am rentabelsten genutzt werden können. Aus diesem Grund wurden im Rahmen der Forschungsarbeit Gebiete, die besonderes Potenzial zur Industrieflächennutzung haben, festgelegt. Sowohl Eigenschaften der vorhandenen Flächen, als auch das Angebot bzw. die Nachfrage danach, wurden analysiert. Die „Bevorratung" solcher Flächen ist vor allem unter dem Gesichtspunkt sinnvoll, da deren Ausweisung oftmals sehr zeitintensiv ist und einen hohen administrativen Aufwand erfordert. Die Möglichkeit eines Anschlusses an andere Verkehrsträger (Intermodalität) und die Abschätzung der Konkurrenzsituation zu bereits bestehenden oder projektierten Industriegebieten stellten dabei wichtige Rahmenbedingungen dar, die berücksichtigt wurden.

5.4.3 Public Private Partnership für den Bau von Be- und Entladungsanlagen

Das Förderprogramm

Unternehmen, die zukünftig ihre Güter auf der Wasserstraße transportieren möchten, benötigen dafür Anlagen für die Be- und Entladung dieser. In manchen Fällen ist es möglich auf bestehende Umschlagseinrichtungen zurückzugreifen und diese zum Beispiel mitzubenutzen. Oft werden jedoch neue, auf den Betrieb zugeschnittene Anlagen benötigt. [176]

In Flandern besteht seit 1998 ein Förderprogramm, das den Bau von Beladungs- und Entladungsanalgen entlang von Wasserstraßen in der belgischen Region Flandern durch ein Public-Private-Partnership Modell fördert. Im Rahmen dieses Programmes werden Betriebe vom Staat mit einer Förderung von bis zu 80 % der Investitionskosten unterstützt. Die Förderung richtet sich an öffentliche und private Unternehmen, unabhängig von deren Nationalität oder Branche. Das gegenwärtige PPP-Programm erstreckt sich über einen Zeitraum von sechs Jahren. Das derzeitige läuft mit Ende 2010 aus.[177]

Wie in Tabelle 9 ersichtlich ist, wurde das Förderprogramm von Unternehmen in den vergangenen Jahren oft in Anspruch genommen.

[176] Vgl. Promotie Binnenvaart Vlaanderen, 2008, S. 1 f.
[177] Vgl. Promotie Binnenvaart Vlaanderen, 2008, S. 1 f.

Tabelle 9: Übersicht über die Anzahl der geförderten Projekte

	Bewilligte Projekte	Geförderte Projekte in Betrieb (Mitte 2009)	Anteil in %
Abfallwirtschaft	23	6	26 %
Massengüter	79	39	49 %
Container	19	12	63 %
Unteilbare Ladung	4	3	75 %
RoRo-Transporte	1	0	0 %
Stückgüter	12	7	58 %
Tankerverkehr	14	9	64 %
Gesamt	**152**	**76**	**50 %**

Quelle: Watererwegen en Zeekanaal NV, 2009, S. 2

Ziel des Förderprogrammes

Das Ziel des PPP-Förderprogrammes ist es, innerhalb eines überschaubaren Zeitraumes eine Be- und Entladungsstelle an der Wasserstraße zu errichten. Zum einen soll dies durch die Kombination des Know-Hows von Wasserstraßen Managern (öffentlicher Partner) und dem privaten Unternehmen möglich gemacht werden. Zum anderen durch die Teilung der anfallenden Kosten. Das Förderprogramm stellt einen Anreiz für Unternehmen dar, mehr Güter auf der Wasserstraße zu transportieren.[178]

Förderfähige Maßnahmen

Errichtung von Infrastruktur für Umschlagsanlagen in Form von PPPs:[179]

- Ausbau der Fahrrinne
- Anlegestellen und Kais
- Erdbauarbeiten
- Straßenanbindung
- Umschlagsinfrastruktur (z.B. Lagerung, Überdachung)
- Kosten in Verbindung mit Umweltbestimmungen
- Studien und Planung

Finanzierung und Bedingungen

Der öffentliche Anteil, der von den Wasserstraßen Managern NV De Scheepvaart bzw. Waterwegen en Zeekanaal NV im Rahmen des PPP-Modelles übernommen wird, beläuft sich auf max. 80 % der Kosten, während der Anteil des privaten Partners bei 20 % liegt. Des Weiteren ist der öffentliche

[178] Vgl. Promotie Binnenvaart Vlaanderen, 2008, S. 2
[179] Vgl. European Communities, 2008, S. 28

Anteil auf ein Maximum von 50 % der gesamten Projektkosten limitiert. Zu den gesamten Projektkosten sind jene Kosten zu zählen, die beispielsweise für die Anschaffung von Ausrüstung die notwendig ist um Güter von und auf die Wasserstraße umzuschlagen, anfallen. Diese werden nicht im Rahmen dieses Programmes gefördert.[180]

Voraussetzung dafür, dass die flämische Regierung in den Bau der Umschlagsinfrastruktur investiert, ist, dass diese nach der Fertigstellung im öffentlichen Besitz ist. Nach der Realisierung des Projektes wird vom jeweiligen Wasserstraßen Manager eine Nutzungslizenz an den privaten Partner vergeben. Der private Partner, sprich das Unternehmen, hat eine Gebühr für die Nutzung der Anlage zu zahlen. Dadurch wird gewährleistet, dass die öffentliche Förderung aus dem PPP-Modell nicht dafür genutzt wird, einen Preiskampf mit anderen Terminals zu initiieren.[181]

Förderfähig sind Projekte, die einen Mindestertrag aus dem PPP-Modell von 6 % garantieren. Der PPP-Ertrag wird auf Basis des neu generierten Verkehrs, sprich des vom Antragsteller garantierten Umschlagsvolumens auf der Wasserstraße über einen Zeitraum von 10 Jahren und der Höhe des öffentlichen Anteils am Investitionsprojekt berechnet. Der Mindestertrag von 6 % ist bei Projekten von besonderer strategischer und/oder ökonomischer Bedeutung nicht anzuwenden. Hierzu zählen zum Beispiel Gefahrenguttransporte von als Seveso-Produkten gekennzeichneten Gütern.[182]

5.5 Fallstudien in Großbritannien

Anhand der folgenden Fallstudien wird gezeigt wie die Raumplanung in Großbritannien dazu beiträgt, die Nutzung der Wasserstraße als Verkehrsträger für den Gütertransport attraktiver zu machen, bzw. Betriebe an Wasserstraßen anzusiedeln. Das britische Raumordnungsrecht sowie die vorhandenen raumordnungspolitische Strategien stellen in Großbritannien zunehmend Rahmenbedingungen für die Entwicklung von Logistikzentren in Verbindung mit multimodaler Anbindung sicher. Die Einsicht, dass der Transport von Gütern auf der Wasserstraße dazu beiträgt den Gütertransport mit Lkw zu reduzieren, bestärkt Planer darin, neue Flächen zu finden, die Potenzial haben, sich zu multimodalen Standorten zu entwickeln. Es folgen Fallbeispiele zu folgenden Themen:

[180] Vgl. Promotie Binnenvaart Vlaanderen, 2008, S. 2-4
[181] Vgl. Promotie Binnenvaart Vlaanderen, 2008, S. 2-4
[182] Vgl. Promotie Binnenvaart Vlaanderen, 2008, S. 2-4

- Intermodaler Verkehr – Entwicklung von Logistikzentren an Verkehrsknotenpunkten
- West Yorkshire Local Transport Plan – Entwicklung von Betriebsgebieten an Häfen und Länden
- Kriterienbasierte Bewertung von Häfen und Länden am Beispiel London
- Geräuschsensible Nutzungen im Nahbereich von Häfen und Länden

Weitere Planungsdokumente, die in diesem Zusammenhang Bedeutung haben, auf die jedoch nicht im Zuge von Fallstudien eingegangen wird, sind:

Benchmark Report 2002

- Details zu den befahrbaren Wasserstraßen
- Abgrenzung der Zuständigkeitsbereiche der einzelnen Behörden
- Definition Wasserstraßentypen, Klassifizierung
- Auflistung sämtlicher Häfen und Länden

Freight on Water: A New Perspective (Freight Study Groups Report) [183]

- Identifikation von Gütergruppen mit größtem Verlagerungspotenzial auf das Binnenschiff unter Einbezug der Spezifikationen einzelner Wasserstraßen

5.5.1 Intermodaler Transport von Gütern/Entwicklung von Logistikzentren an Verkehrsknotenpunkten[184]

In der „**Policy for sustainable distribution“** befürwortet die britische Regierung den intermodalen Transport von Gütern. In Zukunft soll das Straßennetz besser an das Schienen- und Wasserstraßennetz angeschlossen werden. Logistikzentren sollen direkt an Häfen mit Schienenanschluss geplant werden, was die Nachhaltigkeit der Distributionsketten verbessert. Durch eine verstärkte Gruppierung von verschiedenen Betriebsfunktionen, z.B. Lager an Logistikknotenpunkten, können Synergieeffekte zwischen den einzelnen Akteuren entstehen, die sich positiv auf die Binnenschifffahrt auswirken können. In der britischen Region West Midlands wurden die Inhalte der „Policy for Sustainable Distribution“ bereits in ein Strategiedokumente, die „Regional Spatial Strategy for the West Midlands“ eingearbeitet.

[183] Vgl. Department for Transport, Department for Environment, Food and Rural Affairs, 2004, S. 6
[184] Vgl. Department for Transport, Department for Environment, Food and Rural Affairs, 2004, S. 18-28

Innerhalb der Ausarbeitung von Entwicklungsplänen (Development Plans) werden in Großbritannien potentielle Standorte für regionale Logistikzentren definiert. Anhand folgender Kriterien wird das Potenzial bewertet:

- Flächengröße (ab 50 ha oder größer)
- gute, qualitativ hochwertige Verkehrsanbindung (Straße, Wasserstraße, Schiene)
- Arbeitskräftepotenzial kombiniert mit öffentlicher Verkehrsanbindung
- Multimodalität vorhanden oder entsprechende Infrastruktur herstellbar
- minimales Konfliktpotenzial mit der Umwelt
- Zugang zu einer Wasserstraße ausreichender Größe ist notwendig

In England und Wales gibt es derzeit einige wenige Standorte, die die oben angeführten Kriterien erfüllen. Peel Holdings hat beispielsweise vor kurzem den Logistikpark „Digital Park“ in Salford am Manchester Kanal entwickelt.[185]

5.5.2 West Yorkshire Local Transport Plan[186]

Dieser Transport Plan befasst sich explizit mit den Mechanismen, die in Gang gesetzt werden müssen, um den Gütertransport auf den Wasserstraßen in der Region zu fördern.

Im Jahr 2000 wurde der „Transport Freight by Rail and Water in West Yorkshire – A Guide für Potenzial Users“, in Anlehnung an den West Yorkshire Local Transport Plan, erstellt. In diesem Dokument werden Aussagen zu Entwicklungsflächen entlang der Wasserstraßen Aire und Calder gemacht. Es wird beispielsweise deren Eignung für Betriebsansiedlungen von Unternehmen mit wasserseitigem Umschlag beurteilt. Die Entscheidung ob eine Nutzung für einen Standort die bestmögliche ist oder nicht, soll dadurch erleichtert werden. In Kapitel 13 des West Yorkshire Local Transport Plan werden konkrete Aussagen zum Gütertransport per Binnenschiff gemacht:

[185] Vgl. http://peel.co.uk/peelholdings/property/businessparks/digitalpark.html (24.07.2009)
[186] Vgl. Department for Transport, Department for Environment, Food and Rural Affairs, 2004, S. 43

Güter und deren nachhaltige Distribution:

13.5. Ziele für eine nachhaltige Distribution:

- Reduzierung negativer Auswirkungen auf Umwelt und die Allgemeinheit sowohl in ländlichen als auch in städtischen Gebieten
- Förderung einer Verkehrsverlagerung im Gütertransport weg von der Straße hin zu Bahn und Wasserstraße

13.8. Durch folgende Maßnahmen sollen die oben genannten Ziele erreicht werden:

- Bewertung der Bahninfrastruktur für den Gütertransport, um abschätzen zu können ob bestehende Betriebsgebiete erweitert oder ob möglicherweise bereits stillgelegte Standorte wieder revitalisiert werden sollen
- Flächensicherung für zukünftige Initiativen, die den Gütertransport auf der Wasserstraße oder per Bahn forcieren sollen
- Identifizierung von Wasserstraßen, Standorten und Infrastruktur, die dafür geeignet sind multimodale Binnenhäfen zu entwickeln
- Definition der erforderlichen Eigenschaften für Güterverteilzentren in der Region unter Berücksichtigung der in der Region vorhandenen Hauptbranchen
- Entwicklung der Hauptstandorte für den Güterumschlag sowie deren Infrastruktur unter Berücksichtigung von Potenzialen für neue intermodale Infrastruktur
- Erstellung eines Handbuchs zur generellen Information über die Sinnhaftigkeit der Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene oder die Wasserstraße und als Hilfestellung um eine solche Verlagerung zu erreichen
- Forcierung der Erstellung von Verkehrsentwicklungsplänen durch Unternehmen und Industrie
- Förderung der Inanspruchnahme von Güterumschlagsanlagen

Involvierte Akteure:

In die Ausarbeitung des Plans waren die Districts des West Yorkshire Metropolitan County involviert. Diese stellen die unterste Ebene der Gebietskörperschaften in England dar und sind mit den Gemeinden in Österreich vergleichbar.

5.5.3 London - Kriterienbasierte Bewertung zur Sicherung von Häfen und Länden[187]

In London dürfen nicht genutzte Häfen und Länden nur dann einer neuen Nutzung zugeführt werden, wenn diese als solche nicht mehr leistungsfähig und für den Gütertransport unbrauchbar sind. Ist ein Projekt für die Stadt London jedoch strategisch wichtig, mit bestimmten Vorteilen verbunden und nicht an einer anderen Stelle realisierbar, so können Ausnahmen gemacht werden.

Die Leistungsfähigkeit bzw. Eignung wird anhand folgender Kriterien bewertet:

- Größe, Form, Verkehrsanbindung, Planungsgeschichte, Umweltverträglichkeit, Flächennutzung des umliegenden Gebietes
- geographische Lage, in Bezug auf Nähe und Anbindung an potentielle Märkte
- Beitrag den der Standort zur Reduzierung von Güterverkehren auf der Straße leisten kann
- bestehende und potentielle Beziehungen der Schiffsanlegestelle zu anderen Standorten an denen Güter umgeschlagen werden
- im Falle von Standorten die nicht genutzt werden – Festlegung der wahrscheinlichen Dauer bis erste Aktivitäten, die mit Güterumschlag verbunden sind, erfolgen könnten; Einbezug des Flächenwidmungsplan, Handelsprognose, nationale und regionale Planungs- und Verkehrsstrategien

Wird eine Umschlagsmöglichkeit als nicht mehr brauchbar eingestuft, so ist bei der Neunutzung des Standorts wasserbasierten Nutzungen, wie Passagiertransport, Freizeit- und Erholungseinrichtungen, gegenüber nicht flussbezogenen Nutzungen der Vorzug zu geben.

5.5.4 Geräuschsensible Nutzungen im Nahbereich von Häfen und Länden

PPG 24 (Planning Policy Guidance) befasst sich mit der Vermeidung sensibler Nutzungen wie Wohnen in der Nähe von geräuschintensiven Nutzungen. Häfen und Länden stehen zunehmend im Wettbewerb mit Wohn- und Freizeitnutzungen. Nicht immer ist es einfach gegenüber Prestigeprojekten zu bestehen. Oftmals stellen Wasserstraßen die Grenze zwischen zwei Verwaltungseinheiten dar. Dies impliziert Konfliktpotenzial, beispielsweise dann, wenn die eine Gemeinde wasserseitige Industrie beherbergt, wohingegen die

[187] Vgl. Greater London Authority, 2003

Nachbargemeinde an uferseitigen Wohnnutzungen interessiert ist. Die folgenden zwei Misserfolgsgeschichten zeigen wie wichtig es ist, sensible Nutzungen im Nahbereich von Häfen und Länden, bzw. von Industriegebieten generell zu vermeiden. Im schlimmsten Fall kann dies soweit gehen, dass der Hafen bzw. die Lände nicht mehr genutzt werden kann.

Im Trafford Park, einem Industriegebiet am Manchester Ship Canal, sind zahlreiche Industriebetriebe angesiedelt die entsprechenden Lärm verursachen. Auf der gegenüberliegenden Seite des Kanals wurden von der Nachbargemeinde Wohngebäude entwickelt. Dies führte dazu, dass sich die Bewohner der Wohnanlage über den durch das Betriebsgebiet verursachten Lärm beschwerten. Die Umweltbehörde hat bisher nicht auf diese Beschwerden reagiert. Prozessveränderungen im Industriegebiet, oder Flächenerweiterungen könnten in Zukunft jedoch aufgrund von Beschwerden aus der Bevölkerung verhindert werden.

In London kam es zu einem ähnlichen Konflikt zwischen Wohn- und Industrienutzung. Im Endeffekt wurde das lärmverursachende Unternehmen bzw. der Hafen von der zuständigen Behörde aufgefordert, die Lärmquelle zu beseitigen. Die Tatsache, dass der Hafen schon lange Zeit vor der Entwicklung des Wohngebietes bestand und die Entwickler und Bewohner über den Lärmpegel Bescheid wussten, war in diesem Fall nicht relevant. Die Gesetzgebung berücksichtigt dies nicht.

5.6 Ergebnisse aus der Untersuchung von Fallstudien in anderen Ländern

Insgesamt wurden 14 Fallstudien in anderen Ländern untersucht. In Tabelle 10 wird ein Überblick über die einzelnen Fallstudien sowie der eingesetzten Instrumente gegeben.

Wirft man einen Blick auf die im Ausland zur Begünstigung von Betriebsansiedlungen eingesetzten Rechtsnormen, so fällt auf, dass das Instrument der privatrechtlichen Vereinbarungen zwischen privaten Wirtschaftssubjekten und öffentlichen Rechtsträgern in deren Eigenschaft als Träger von Privatrechten vermehrt zum Einsatz kommt. Beispielsweise ist das „ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center“ als PPP-Modell organisiert. Des Weiteren wird in Belgien der Bau von Be- und Entladungsanlagen durch ein PPP-Modell unterstützt. Damit Betriebe von dieser Unterstützung profitieren können, müssen ebenfalls privatrechtliche Vereinbarungen getroffen werden. Derartige Vereinbarungen werden in Belgien auch im Zuge des Grundstücksmanagements des staatlichen Unternehmens De Scheepvaart getroffen. Dieses vergibt Nutzungsrechte an Grundstücken entlang von Wasserstraßen liegen und sich im Staatseigentum befinden. Diese werden

unter der Voraussetzung eine vertraglich vereinbarte Menge an Gütern per Binnenschiff zu transportieren, gewährt. In Frankreich ist die Höhe der Subvention von wasserseitigen Umschlagsanlagen von der im Zuge von privatrechtlichen Vereinbarungen festgelegten per Binnenschiff transportierten Tonnage bzw. von deren Transportweiten abhängig.

In Deutschland sowie Großbritannien wird versucht, ein Instrument für Gemeinden bereitzustellen, durch das Grundstücke für die Hafenentwicklung gesichert und von anderen Nutzungen freigehalten werden können. In Deutschland besteht die Möglichkeit im Zuge der Ausarbeitung von Flächennutzungsplänen Grundstücke an Häfen als „Sondergebiet Hafen“ zu widmen (siehe Fallstudie „Ansiedlungspolitik der Bayernhafen-Gruppe). In Großbritannien können nicht genutzte Häfen und Länden nur dann einer neuen Nutzung zugeführt werden, wenn anhand bestimmter Kriterien belegt wurde, dass diese nicht mehr leistungsfähig und für den Gütertransport nicht brauchbar sind. Bei der Nachnutzung muss wasserbasierten Nutzungen, wie Passagiertransport, gegenüber anderen Nutzungen der Vorzug gegeben werden.

Die staatlichen Instrumente Information und Koordination werden vor allem in Form der Erstellung von Konzepten (Nationales Hafenkonzept für die See- und Binnenschifffahrt in Deutschland, Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept Nordrhein-Westfalen, Policy for Sustainable Distribution) und Potenzial- bzw. Bedarfsanalysen (Standortpotenzial Bayernhafen Aschaffenburg, Standortpotenzial für Logistikzentren in Großbritannien, Bedarfserhebung für Betriebsgebiete entlang flämischer Wasserstraßen, Potenzialerhebung für Betriebsansiedlungen entlang von Wasserstraßen in West Yorkshire) eingesetzt.

In Deutschland werden Staatsausgaben getätigt, um die Dienstleistungen des ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Centers zu finanzieren. Im Rahmen des PPP-Modells für den Bau von Be- und Entladungsanalgen in Flandern erfolgt eine maximale Kapitalbeteiligung von 80 % der Investitionskosten durch den Staat. Dabei ist zu beachten, dass die Hafeninfrastruktur nach dem Bau in staatlichem Besitz ist und den privaten Partnern Nutzungsrechte gewährt werden. In Frankreich wird die Investition in wasserseitige Umschlagsanlagen durch staatliche Subvention unterstützt.

Tabelle 10: Übersicht über die untersuchten Fallstudien und deren Instrumenteneinsatz

Fallstudie	Land	Instrumenteneinsatz
Nationales Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen	**Deutschland**	**Instrument: Koordination durch öffentliche Stelle** Das Nationale Hafenkonzept ist eine Maßnahme des Masterplanes Güterverkehr und Logistik der deutschen Bundesregierung.
Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept Nordrhein Westfalen	**Deutschland**	**Instrument: Koordination durch öffentliche Stelle** Handlungskonzept der Landesregierung Nordrhein Westfalen zur Entwicklung der Binnenhäfen in der Region als Wirtschaftsstandorte und Logistikknoten.
Ansiedlungspolitik der Bayernhafen-Gruppe	**Deutschland**	**Instrumente:** **Information durch die Bayernhafen-Gruppe über Potenzial des Standortes** Identifikation von Branchen für die der Betriebsstandort, Hafen Aschaffenburg in Frage kommt. **Eigentumsspezifizierende Rechtsnorm** Ausweisung der Hafenflächen als „Sondergebiet Hafen“ im Flächennutzungsplan der Gemeinde Aschaffenburg.
Initiative Interports	**Deutschland**	**Instrumente:** **Geldtransfers in Form von Subventionen** **Koordination durch öffentliche Stellen**
Initiative ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC)	**Deutschland**	**Instrumente:** **Staatsausgaben in Form von „Einkauf der Dienstleistungen des SPC´s“** 50 % der Kosten werden vom Bundesministerium finanziert 25 % durch sechs deutsche Bundesländer, die restlichen 25 % von Privaten (Verbände, Häfen, Logistikunternehmen….) **Privatrechtliche Vereinbarungen zwischen privatem Wirtschaftssubjekt und öffentlichem Rechtsträger in dessen Eigenschaft als Träger von Privatrechten (vertragsrechtliche Norm) in Form eines PPP-Modells**
CIPROC/Holland Intermodal	**Niederlande**	**Instrumente:** **Privatrechtliche Vereinbarungen zwischen privatem Wirtschaftssubjekt und öffentlichem Rechtsträger in dessen Eigenschaft als Träger von Privatrechten (vertragsrechtliche Norm** Promotion Center die in Form von PPP-Modellen organisiert sind und im Zuge des Projektes kooperieren **Staatsausgaben in Form von „Einkauf der Dienstleistungen der Promotion Center von Bahn, Binnenschifffahrt und Küstenschifffahrt“**
Wasserbezogenes Grundstücksmanagement in der Region Flandern	**Belgien**	**Instrument:** **Privatrechtliche Vereinbarungen zwischen privatem Wirtschaftssubjekt und öffentlichem Rechtsträger in dessen Eigenschaft als Träger von Privatrechten (vertragsrechtliche Normen)** Vergabe von Nutzungsrechten an Grundstücken unter der Bedingung eine bestimmte Menge an Gütern auf der Wasserstraße zu transportieren.

Fortsetzung

Fortsetzung

Forschungsarbeit zur Binnenschifffahrt und ihren Einfluss auf die Raumordnung in Flandern	**Belgien**	**<u>Instrument:</u> Information in Form einer Bedarfsanalyse für Betriebsgebiete an den flämischen Wasserstraßen**
PPP für den Bau von Be- und Entladungsanalagen in Flandern	**Belgien**	**<u>Instrumente:</u>** **Privatrechtliche Vereinbarung zwischen privatem Wirtschaftssubjekt und öffentlichem Rechtsträger in dessen Eigenschaft als Träger von Privatrechten (vertragsrechtliche Norm)** Bis zu 80 % der Investition werden aus öffentlichen, der Rest aus privaten Mitteln finanziert. Umschlagsinfrastruktur bleibt im Besitz der öffentlichen Hand, welcher eine Nutzungslizenz an privaten Partner vergibt. **Staatsausgaben in Form einer Kapitalbeteiligung von bis zu 80 % der Investitionskosten**
Beihilfen für wasserseitige Umschlagsanlagen	**Frankreich**	**<u>Instrumente:</u>** **Geldtransfers in Form von Subvention von Investitionsmaßnahmen** Es werden Subventionen von max. 25 % der Investitionskosten gewährt. **Privatrechtliche Vereinbarungen zwischen privatem Wirtschaftssubjekt und öffentlichem Rechtsträger in dessen Eigenschaft als Träger von Privatrechten (vertragsrechtliche Norm)** Die Förderhöhe ist abhängig von der vertraglich vereinbarten, jährlich auf der Wasserstraße transportierten Tonnage sowie den Transportweiten.
Intermodaler Transport von Gütern/Entwicklung von Logistikzentren an Verkehrsknotenpunkten	**Großbritannien**	**<u>Instrumente:</u>** **Koordination durch „Policy for Sustainable Distribution“, die den intermodalen Güterverkehr befürwortet** Logistikzentren sollen an Häfen mit Schienenanschluss entwickelt werden. **Information über potenzielle Standorte für Logistikzentren (nach bestimmten Kriterien definiert) im Rahmen von „Development Plans“.**
West Yorkshire Local Transport Plan	**Großbritannien**	**<u>Instrumente:</u>** **Information über Potenzial von Flächen entlang von Wasserstraßen zur Betriebsansiedlung** **Information über Maßnahmen die einen nachhaltigen Gütertransport sicherstellen**
Kriterienbasierte Bewertung zur Sicherung von Häfen und Länden	**Großbritannien**	**<u>Instrument:</u> Eigentumsspezifizierende Rechtsnorm in Form von Einschränkungen der Nutzung oder Nachnutzung von Grundstücken an Häfen und Länden**
Geräuschsensible Nutzungen im Nahbereich von Häfen und Länden	**Großbritannien**	**<u>Instrument:</u> Eigentumsspezifizierende Rechtsnorm in Form von Flächenwidmung zur Vermeidung von immissionssensiblen Nutzungen im Nahbereich von Häfen und Länden**

Quelle: Eigene Darstellung

6 Ergebnisse aus den Fallstudien unter Berücksichtigung der Ausgangssituation in Österreich und abgeleitete Schlussfolgerungen

Die österreichischen Binnenhäfen und Länden verfügen zum Großteil über sehr gute Infrastruktur und haben Potenzial zur Weiterentwicklung als Betriebs- und Logistikstandorte. Der große Vorteil gegenüber anderen Unternehmensstandorten besteht darin, dass diese als Verkehrsknotenpunkte der drei Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße ausgebaut sind. Unternehmen können wählen mit welchem Verkehrsmittel sie ihre Güter transportieren und sind in der Lage flexibel auf sich ändernde Marktbedingungen zu reagieren, um möglichst rentabel zu wirtschaften. Des Weiteren ist das Angebot an logistischen Dienstleistungen meist groß. Durch die gezielte Ansiedlung von Betrieben die, sich gegenseitig ergänzen und die Wasserstraße für den Gütertransport nutzen oder diesen durch ihre Dienstleistungen begünstigen, können *„innovative Milieus und Netzwerke“*[188] geschaffen werden.

In Kapitel 3.3 werden die Branchen und Unternehmensfunktionen, die das größte Verlagerungspotenzial auf Standorte entlang der Wasserstraße Donau haben, aufgezählt. Vor allem für Unternehmen aus diesen Branchen könnte eine Einbindung der Binnenschifffahrt in die bestehenden Transportketten, unter bestimmten Rahmenbedingungen, die Qualität des Gütertransportes steigern und dessen Kosten senken. Voraussetzung dafür ist die Beseitigung von Faktoren, die den Gütertransport auf der Donau derzeit einschränken und erhöhte Transportkosten verursachen. Denn wie die in Punkt 2.1 angeführten Zahlen des jährlichen Transportaufkommens auf der österreichischen Donau sowie die derzeit noch freien Kapazitäten für den Gütertransport belegen, wird das Binnenschiff derzeit nur mäßig für den Gütertransport genutzt. Zu den hemmenden Faktoren zählen beispielsweise schlechte Planbarkeit der Transportzeiten aufgrund von zeitweise auftretenden Niedrigwasserperioden oder die Abhängigkeit von den Gegebenheiten an Brücken und Schleusen, die nicht selten lange Wartezeiten verursacht.[189]

Wie in Kapitel 2.3 angeführt wird, sind die von der Binnenschifffahrt verursachten negativen, externen Effekte (Unfälle, Lärm, Schadstoffausstoß, Klimaauswirkungen) bei weitem geringer als jene von Bahn und LKW. Verkehrsprognosen für den Donaukorridor weisen darauf hin, dass, sofern sich der Modal Split nicht zugunsten von Wasserstraße und Schiene verschiebt, das bestehende Verkehrsnetz in naher Zukunft überlastet sein wird. Die Folge wäre, dass die österreichische

[188] Vgl. Lucas, 1993, S. 65
[189] Vgl. via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2007, S.1-7

Wirtschaft aufgrund von Staus, vereinbarte Lieferzeiten nicht mehr einhalten könnte, was mit Zusatzkosten verbunden ist. Das Unfallrisiko würde ebenfalls steigen. Die Ressourcenallokation durch den Markt scheint an dieser Stelle nicht effizient zu sein. Da der Hauptverursacher dieser negativen externen Effekte, nämlich der Straßenverkehr, die Kosten für diese nicht tragen muss, wird dieser Verkehrsträger weiterhin vermehrt für den Gütertransport genutzt werden. Vor allem aus umweltpolitischen Gründen kann daher staatliches Eingreifen das eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Wasserstraße zum Ziel hat, gerechtfertigt werden. Die Weiterentwicklung der österreichischen Binnenhäfen und Länden als Betriebs- und Logistikstandorte ist die Basis, um zusätzliches Transportsaufkommen auf der österreichischen Donau zu generieren und um den Anteil der Binnenschifffahrt am gesamten jährlichen österreichischen Transportaufkommen zu erhöhen.

Wird die Binnenschifffahrt für den Transport von Gütern genutzt, so ist damit zu rechnen, dass im Zuge des Transportes von A nach B ein Vor- und/oder Nachlauf auf anderen Verkehrsträgern (Straße, Schiene) notwendig ist. Durch längere Transportzeiten und zusätzliche Güterumschläge erhöhen sich die Transportkosten. Betriebe die direkt an oder in unmittelbarer Nähe von Häfen und Umschlagsländen angesiedelt sind, können durch den Wegfall teurer Vor- und Nachläufe mit Bahn oder LKW, Kosten einsparen. Ein weiterer betriebswirtschaftlicher Vorteil ergibt sich daraus, dass aufgrund der Trimodalität als Standortfaktor, Distributionsketten unter Einbeziehung unterschiedlicher Verkehrsträger geplant und rasch an neue Marktbedingungen angepasst werden können.

Wie aus einer Fallstudie hervorgeht, beschäftigt sich in Deutschland das ShortSeaInlandWaterway Promotion Center, kurz SPC (vgl. 5.2.5), mit der Erstellung verkehrsträgerübergreifender Logistiklösungen. Auch in den Niederlanden möchte man eine ähnliche Dienstleistung anbieten (vgl. 5.3.1). Im Rahmen eines von der EU geförderten Projektes wurde getestet, ob und unter welchen Umständen die bestehenden Promotion-Agenturen der Binnenschifffahrt, der Bahn und der Küstenschifffahrt zu einer intermodalen Promotion-Agentur, die Beratung über mehrere Verkehrsträger hinweg anbietet, umfunktioniert werden könnten. Auch in Österreich könnten Überlegungen gemacht werden, in Zukunft eine vergleichbare Dienstleistung, nämlich Beratung über verkehrsträgerübergreifende Logistiklösungen für Betriebe, anzubieten.

Grundvoraussetzung für eine verstärkte Ansiedlung von Unternehmen schifffahrtsaffiner Branchen entlang der österreichischen Donau ist, dass ausreichend geeignete Flächen für diese vorhanden

sind. Neben Grundstücken für die Ansiedlung, ist es notwendig, Flächen für mögliche Standorterweiterungen anbieten zu können.

Ein Gespräch, das mit DI Thomas Rockenschaub und DI Andreas Mandlbauer vom Amt der OÖ Landesregierung geführt wurde, bekräftigt diesen Sachverhalt zusätzlich. In der Vergangenheit wurden große, hochwertige Grundstücke an Häfen, ohne Auflagen diese innerhalb eines bestimmten Zeitraums zu bebauen, an Unternehmen verkauft, die diese bis heute nicht nutzen, sondern brach liegen lassen. Es erweist sich als äußerst schwierig, diese Flächen für die Hafenentwicklung verfügbar zu machen bzw. zurückzukaufen.[190]

Die Erweiterungsmöglichkeiten der österreichischen Häfen und Ländenstandorte sind sehr unterschiedlich. Viele Unternehmen, die sich in Häfen ansiedeln wollen, fragen großflächige Grundstücke nach. [191] Es stellt zunehmend eine Herausforderung für die Häfen dar, solche Grundstücke anzubieten. Der Mierka Donauhafen in Krems verfügt beispielsweise am Hafengebiet selbst nur über geringe Flächenreserven.[192] Hier erscheint es als sinnvoll, Überlegungen anzustellen, wie man die in Hafennähe liegenden Gebiete zugunsten des Hafens nutzen kann.

Wie aus einem Gespräch, das mit Mag. Christian Steindl, Geschäftsführer der EHG Ennshafen GmbH, geführt wurde, hervorgeht, waren im Jänner 2009 im Ennshafen 45 ha an unbebauten, frei verfügbaren Grundstücken vorhanden. Laut Steindl gab es zu diesem Zeitpunkt zusätzlich 70 ha an unbebauten Grundstücken, die für die Hafenentwicklung nicht verfügbar waren, da sie von ihren Eigentümern weder bebaut bzw. genutzt, noch verkauft wurden.[193]

Die Abteilung Raumordnung beim Amt der OÖ Landesregierung steht einer raumverträglichen Erweiterung der bestehenden Hafenstandorte grundsätzlich positiv gegenüber. Anfragen aus der Vergangenheit haben gezeigt, dass eine Betriebsansiedlung an Häfen auch für große Leitunternehmen interessant ist. Eine solche Ansiedlung könnte weiträumige, neue Impulse für die Wirtschaftsregion nach sich ziehen und hätte Signalwirkung.[194] Will man in Zukunft eine geordnete Hafenentwicklung gewährleisten, so sind der Einsatz von wirkungsvollen Lösungen zur Flächenmobilisierung sowie zur Sicherung von Entwicklungsflächen verstärkt anzustreben.

[190] DI Andreas Mandlbauer, DI Thomas Rockenschaub, Amt der OÖ Landesregierung (2009): Persönliches Gespräch
[191] DI Andreas Mandlbauer, DI Thomas Rockenschaub, Amt der OÖ Landesregierung (2009): Persönliches Gespräch
[192] Hubert Mierka, Mierka Donauhafen Krems (2009): Persönliches Gespräch
[193] Mag. Christian Steindl, Geschäftsführer Ennshafen (2009): Persönliches Gespräch
[194] DI Andreas Mandlbauer, DI Thomas Rockenschaub, Amt der OÖ Landesregierung (2009): Persönliches Gespräch

Wie aus dem in Kapitel 4.2.1 beleuchteten, derzeitigen Einsatz staatlicher Instrumente zur Unterstützung von Betriebsansiedlungen entlang der Donau in Österreich hervorgeht, sollen Industrie- und Gewerbeansiedlungen künftig laut bestehender Rechtsnormen sowie Konzepten der Raumordnung in den Bundesländern Oberösterreich, Niederösterreich und Wien vorrangig an jenen Standorten erfolgen, die bereits über eine geeignete, hochwertige Infrastruktur verfügen. Eine leistungsfähige Verkehrsanbindung wird dabei vorausgesetzt. Ein Anspruch darauf, dass diese Infrastruktur einen Wasserstraßenanschluss beinhalten soll, besteht nicht. In Großbritannien wird im Rahmen von Konzepten (vgl. 5.5.1) angeregt, dass Logistikzentren direkt an Häfen entwickelt werden, was zu einer Verbesserung der Nachhaltigkeit der Transportketten beitragen soll. Eine Bevorzugung von Standorten mit Wasserstraßenanschluss ist in diesem Zusammenhang klar ableitbar. Potenzielle Standorte für Logistikzentren werden anhand bestimmter Kriterien bewertet und auf deren Eignung geprüft.[195]

Von Seiten des Amtes der OÖ Landesregierung wird betont, dass Betriebsflächen an Häfen und Länden ein knappes Gut darstellen, mit dem sorgsam umgegangen werden muss. Vielfach zählen diese zu den „TOP-Betriebsstandorten“ in Österreich, weil sie als USP (unique selling position) eine trimodale Verkehrserschließung aufweisen. Es ist wichtig, dass jene Betriebe an den bestehenden Häfen angesiedelt werden, von denen der Wasserstraßenanschluss auch tatsächlich genutzt wird, sprich die die Vorteile der Multimodalität nutzen. In der Vergangenheit kam es nicht nur in Oberösterreich, immer wieder zu Ansiedlungen von Betrieben, die wenig bis keine Güter über die Wasserstraße transportieren. Laut DI Andreas Mandlbauer fehlen an dieser Stelle klare raumordnungspolitische Ziele die definieren, welche Betriebe an den Hafen- und Ländenstandorten angesiedelt werden sollen und welche nicht. [196]

Es gibt zwar Beispiele wie den Mierka Donauhafen in Krems, an dem Betriebe zum Teil nur unter der Bedingung eine bestimmte Menge an Gütern wasserseitig umzuschlagen, angesiedelt werden. Jedoch kommen derartige vertragliche Vereinbarungen an den österreichischen Häfen und Länden nur selten zum Einsatz, was Beispiele für Betriebsansiedlungen ohne wasserseitigen Umschlag belegen. Ein gelungenes Beispiel für Grundstücksmanagement in Belgien wird in Kapitel 5.4 angeführt. Betriebe die sich an den vom staatlichen Unternehmen De Scheepvaart verwalteten Grundstücken niederlassen wollen, müssen sich vertraglich dazu verpflichten, eine bestimmte

[195] Vgl. Department for Transport, Department for Environment Food an Rural Affairs, 2004, S. 18-28
[196] DI Andreas Mandlbauer, DI Thomas Rockenschaub, Amt der OÖ Landesregierung (2009): Persönliches Gespräch

Gütermenge/Jahr auf der Wasserstraße zu transportieren. Ob es sich dabei um zusätzliches Verkehrsaufkommen handelt oder ob die transportierten Mengen auch ohne Ansiedlung entlang der Wasserstraße bzw. ohne vertragliche Vereinbarung zustande kommen würden, bleibt fraglich und kann an dieser Stelle nicht beantwortet werden.

Es gibt im Moment keine österreichische Rechtsnorm, innerhalb der Kriterien definiert werden, anhand derer der größtmögliche Nutzen einer Grundstücksnutzung für die Allgemeinheit bewertet werden kann. In Österreich wurden zudem bisher keine Hafenkonzepte, die sich mit der gesamthaften Entwicklung der österreichischen Häfen befassen ausgearbeitet, wohingegen dies in Deutschland durchaus praktiziert wird, wie das in dieser Arbeit beschriebene Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept Nordrhein Westfalen (vgl. 5.2.2) zeigt. Durch die Ausarbeitung ähnlicher Konzepte könnte eine geordnete Entwicklung der österreichischen Häfen und Länden, unter Berücksichtigung anderer Nutzungsinteressen an den Grundstücken entlang der Donau und den Entwicklungsplänen der Gemeinde, unterstützt werden.

Um Unternehmen vermehrt an oder in unmittelbarer Nähe von Häfen sowie Umschlagsländen anzusiedeln und dadurch zusätzliches Transportaufkommen auf der Donau zu generieren, ist eine intensive Vermarktung der Standortvorteile dieser Grundstücke unabdingbar. Im deutschen Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen (vgl. 5.2.1) wird intensivere Kooperation zwischen den Häfen bei Marketingaktivitäten, wodurch deren Wettbewerbsfähigkeit gesteigert werden soll, empfohlen. Es wird angeführt, dass kleinere Häfen oftmals nicht über die notwendigen Kapazitäten verfügen, die notwendig wären um professionelles Marketing für ihren Standort sowie ihre Dienstleistungen zu betreiben. Die ebenfalls beschriebene Vermarktungsinitiative „Interports“ stellt ein Beispielprojekt dar, im Zuge dessen derartige Kooperationen gefördert wurden (vgl. 5.2.4). In Österreich besteht mit der Interessensgemeinschaft öffentlicher Donauhäfen (IGÖD) eine Kooperationsplattform zwischen den österreichischen Häfen Linz, Enns, Krems und Wien. Durch verstärkte Zusammenarbeit im Zuge dieser Interessensgemeinschaft könnte auch hier zu Lande zu einer Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Häfen führen. Wie aus der beschriebenen Fallstudie zur Ansiedlungspolitik der Bayernhafen Gruppe in Deutschland (vgl. 5.2.3) hervorgeht, wird die Zusammenarbeit der Häfen mit den lokalen Wirtschaftsförderungsagenturen und der Standortgemeinde bei der Ansiedlung von Betrieben als sehr wichtig eingeschätzt. In Österreich bestehen Institutionen der Betriebsansiedlungsförderung auf den verschiedenen gebietskörperschaftlichen Ebenen, welche über die Standortvorteile von Betriebsstandorten entlang

der Donau in Österreich informiert sind, wodurch diese optimal vermarktet werden können. Durch eine intensive Zusammenarbeit bzw. persönlichen Kontakt zwischen den Mitarbeitern von Häfen, Wirtschafsförderungsagenturen und den Standortgemeinden kann dieses Wissen auf dem aktuellen Stand gehalten und eine erfolgreiche Zusammenarbeit gewährleistet werden.

Im Rahmen von Förderprogrammen mit Bezug zur Binnenschifffahrt (vgl. 4.2.2) werden in Österreich vor allem Maßnahmen, die die negativen externen Effekte des Gütertransportes verringern, finanziell gefördert. Dadurch dass die von Binnenschiff- und Bahntransporten verursachten negativen externen Effekte geringer sind, als jene von LKW-Transporten (vgl. 2.3), wird die Güterverkehrsverlagerung auf diese Verkehrsmittel unterstützt. Betriebsansiedlungen an Häfen und Länden werden zwar dadurch nicht gezielt gefördert, jedoch steigt die Attraktivität des Gütertransportes auf der Wasserstraße durch die zur Verfügung stehenden Förderungen. Gleichzeitig gewinnt der Standortfaktor „trimodaler Verkehrsanschluss“ an Bedeutung. Die derzeitige Fördersituation unterstützt indirekt eine Ansiedlung von Betrieben, die die Donau für den Transport ihrer Güter nutzen, da nicht die Ansiedlung selbst gefördert wird, sondern der Transport auf der Wasserstraße.

In Österreich werden zwar einige Förderungen für Betriebe die per Binnenschiff transportieren angeboten. Trotz allem konnte die Binnenschifffahrt in den letzten Jahren keine Erhöhung des Anteils am gesamten jährlichen Transportaufkommen (Straße, Schiene, Wasserstraße) auf dem Donaukorridor verbuchen (vgl. 2.1). Dies lässt darauf schließen, dass die eingesetzten Förderprogramme von Betrieben nicht angenommen werden. Ein Grund dafür könnte unzureichende Information der Unternehmer über die bestehenden Förderprogramme sein. In Österreich gibt es mehrere Stellen, die Beratung zum Thema Förderungen anbieten (Wirtschaftsförderungsagenturen, Bund, „via donau“ usw.). Es wird vermutet, dass ein Großteil der Unternehmen, vor allem der Klein- und Mittelbetriebe (KMU), nicht über ausreichende Ressourcen verfügt, um sich über die Vorteile alternativer Möglichkeiten zum Gütertransport auf der Straße zu informieren. Dies impliziert, dass diese auch nicht über die Förderungen, die im Zuge eines Binnenschiffgütertransportes lukriert werden können, informiert sind.

7 Ziel- und Maßnahmenvorschläge für die österreichische Ansiedlungspolitik

Hauptziel des staatlichen Instrumenteneinsatzes in Form von Maßnahmen, ist eine vermehrte Betriebsansiedlung entlang der österreichischen Donau, wodurch das Transportvolumen auf dieser erhöht werden soll.

Aufbauend auf den in Kapitel 6 dargestellten Ergebnissen und Schlussfolgerungen werden an dieser Stelle mögliche Unterziele für eine Ansiedlungspolitik an österreichischen Häfen und Länden definiert. Es werden Maßnahmen vorgeschlagen, die durch Instrumenteneinsatz diverser Akteure, zur Erreichung der Ziele eingesetzt werden können.

Tabelle 11 gibt einen Überblick über das Zusammenspiel von Zielen, Maßnahmenvorschlägen, Umsetzungsinstrumenten und Akteuren.

Tabelle 11: Mögliche Ziele und Maßnahmen für einzelne Akteure zur Unterstützung von Betriebsansiedlungen entlang der österreichischen Donau

Ziel	Vorgeschlagene Maßnahme	Instrument	Akteure
Sicherung und Entwicklung von Betriebsflächen an bzw. im Nahbereich von Häfen und Länden	▪ Bevorzugung von Standorten, die über einen trimodalen Verkehrsanschluss verfügen gegenüber anderen Standorten bei der Ausweisung von Betriebsgebieten durch landesplanerische Festlegungen	▪ Hoheitliche Normen, die den Erwerb von Eigentums- und sonstiger Verfügungsrechte sowie von Befugnissen und die Arten ihrer Ausübung regeln	▪ Länder
	▪ Anpassung der Flächenwidmungspläne und örtlichen Entwicklungskonzepte der Gemeinden, zur Sicherung von Betriebsgebieten an bzw. im Nahbereich von Häfen und Länden	▪ Hoheitliche Normen, die den Erwerb von Eigentums- und sonstiger Verfügungsrechte sowie von Befugnissen und die Arten ihrer Ausübung regeln	▪ Gemeinden
Mobilisierung von derzeit nicht verfügbaren hochwertigen Hafenentwicklungs-flächen	▪ Schaffung der Möglichkeit eine Bebauungsfrist bei Revision des Flächenwidmungsplanes einzuführen durch Festlegung in den Raumordnungsgesetzen	▪ Setzen einer verhaltenslenkenden Rechtsnorm (Bebauungsfrist)	▪ Länder ▪ Gemeinden
Vermeidung von Konflikten bei konkurrierenden Nutzungsansprüchen für Grundstücke an Häfen und Länden	▪ Ausarbeitung von Entwicklungsplänen für Häfen und Länden	▪ Hoheitliche Normen, die den Erwerb von Eigentums- und sonstiger Verfügungsrechte sowie von Befugnissen und die Arten ihrer Ausübung regeln	▪ Länder
	▪ Ausarbeitung eines verbindlichen Kriterienkataloges über die Nutzung von Flächen an der Donau in Österreich	▪ Hoheitliche Normen, die den Erwerb von Eigentums- und sonstiger Verfügungsrechte sowie von Befugnissen und die Arten ihrer Ausübung regeln	▪ Länder
	▪ Bewusstseinsbildung über die Bedeutung der Häfen und Länden für die Stadt- bzw. Gemeindeentwicklung	▪ Information durch öffentliche Stellen	▪ Bund ▪ Länder ▪ Gemeinden ▪ Hafenbetreiber

Fortsetzung

Fortsetzung

Ziel	Vorgeschlagene Maßnahme	Instrument	Akteure
Erstellung eines logistischen Gesamtangebotes für die verladende Wirtschaft zur besseren Einbindung der Wasserstraße in die Transportketten	▪ Förderung des Angebotes einer Dienstleistungen, deren Gegenstand die Ausarbeitung verkehrsträgerübergreifender Logistiklösungen für Unternehmen ist	▪ Information und Koordination durch öffentliche Stellen ▪ Staatsausgaben in Form von „Einkauf von Dienstleistungen“ ▪ Privatrechtliche Vereinbarungen in Form eines PPP-Modells	▪ Bund ▪ „via donau“ ▪ Häfen bzw. Hafenbetreiber
Information und Beratung von ansiedlungs-fördernden Institutionen über die Standortvorteile von Betriebsgebieten entlang der österreichischen Donau	▪ Organisation regelmäßiger Informationsveranstaltungen zum Thema „Betriebsansiedlung an Häfen und Länden“ für die Wirtschaftsagenturen	▪ Information und Koordination durch öffentliche Stellen	▪ Wirtschafts-fördungs-agenturen von Bund, Ländern, Gemeinden ▪ Häfen bzw. Hafenbetreiber ▪ Länder ▪ „via donau“
Vermarktung der Leistungen von Betriebsstandorten an der Wasserstraße Donau in Österreich zur Akquisition neuer Unternehmen	▪ Effektivere Vermarktung durch Kooperation	▪ Information und Koordination durch öffentliche Stellen	▪ Hafenbetreiber ▪ Wirtschafts-förderungsagenturen von Bund, Ländern, Gemeinden
Verstärkte Inanspruchnahme bestehender finanzieller Förderprogramme	▪ Intensive Information über bestehende Förderprogramme	▪ Information und Koordination durch öffentliche Stellen	▪ Öffentliche Binnenhäfen ▪ Wirtschafts-förderungsagenturen von Bund, Ländern, Gemeinden ▪ „via donau“

Quelle: Eigene Darstellung

7.1 Sicherung und Entwicklung von Betriebsflächen an bzw. im Nahbereich von Häfen und Länden

Wie die vorangegangenen Kapitel zeigen, eignen sich die österreichischen Häfen und Länden durchaus für die Ansiedlung von Betrieben bestimmter Branchen. Aufgrund von Vorteilen (vgl.2.4) die sich aus der Ansiedlung an Grundstücken an Häfen und Länden ergeben, ist zu erwarten, dass die Nachfrage nach diesen Flächen, vor allem im Zuge der Verlagerung einzelner Betriebsfunktionen (z.B. Lager) und Dienstleistungen, künftig steigen wird. Daneben sind diese Standorte zunehmend für Industrieansiedlungen interessant. Wo wenn nicht an diesen „TOP-Standorten" sollte sich Industrie in Österreich ansiedeln? Ziel der österreichischen Ansiedlungspolitik sollte es sein, die Weiterentwicklung von Häfen und Umschlagsländen als Betriebsstandorte, unter Berücksichtigung von Hochwasserschutz, Naturschutz und Anrainerinteressen zu sichern.

7.1.1 Bevorzugung von Standorten mit trimodalem Verkehrsanschluss bei der Ausweisung von Betriebsgebieten

Bevorzugung von Standorten, die über einen trimodalen Verkehrsanschluss verfügen, gegenüber anderen Standorten bei der Ausweisung von Betriebsgebieten durch landesplanerische Festlegungen

Aus Sicht der Landesplanungen der Bundesländer Oberösterreich, Niederösterreich und Wien sind Betriebsgebietsausweisungen an Standorten die über einen möglichst hochrangigen Verkehrsanschluss verfügen, zu bevorzugen. Da der Handlungsspielraum hier sehr weitgefasst ist, kann dies in der Praxis bedeuten, dass ein Anschluss an die Autobahn ausreicht. Es wird daher vorgeschlagen, dass vor allem für großflächige Betriebsgebiete eine verbindliche Bevorzugung von Standorten mit Bahn- und/oder Wasserstraßenanschluss in den Rechtsnormen der Raumplanung festgelegt wird.

<u>Akteure</u>

Für die Erlassung entsprechender Raumplanungsgesetze sind die Länder (Landtage) zuständig. Die für Raumplanung zuständigen Ämter bei den Landesregierungen können außerdem überörtliche Raumpläne (Landes- und Regionalplanung) erstellen.

7.1.2 Anpassung der Flächenwidmungspläne und örtlichen Entwicklungskonzepte zur Sicherung von Betriebsgebieten an Häfen und Länden

Anpassung der Flächenwidmungspläne und örtlichen Entwicklungskonzepte der Gemeinden zur Sicherung von Betriebsgebieten an bzw. im Nahbereich von Häfen und Länden

Für die österreichischen Häfen und Länden ist es wichtig, dass sie sich in Zukunft flächenmäßig weiterentwickeln können. Das Konfliktpotenzial zwischen einzelnen Nutzungen soll dabei möglichst minimiert werden. Durch das Setzen geeigneter Rahmenbedingungen wie der Ausweisungen von Flächen im Flächenwidmungsplan und Festlegungen im örtlichen Entwicklungskonzept, sollen zum einen Erweiterungsflächen für Häfen und Länden gesichert, zum anderen aber auch der Bestand geschützt werden (Vermeidung von Einschränkung des Hafenbetriebes durch Nutzungskonflikte).

Für die Ausweisung von Betriebsgebieten kommen drei unterschiedlichen Standortbereiche in Frage:

- Flächen direkt am Wasser
- Flächen im Hafen, die nicht direkt am Wasser gelegen sind
- Flächen in Hafennähe (außerhalb des Hafens)

Flächen, die sich zwar im Hafen befinden, jedoch nicht direkt am Wasser liegen, eignen sich vor allem für die Ansiedlung von Logistikunternehmen, die für die Stärkung der Standorte als Knotenpunkte des kombinierten Verkehrs wichtig sind.

Nicht alle österreichischen Häfen haben ausreichend Flächen für Erweiterungen am Standort selbst zur Verfügung. Als Beispiel wäre hier der Hafen Krems zu nennen, der nur mehr über geringe Flächenreserven im Hafen selbst verfügt.[197] Es ist daher zu prüfen, ob es außerhalb des Hafengebietes geeignete Flächen für die Ansiedlung von Betrieben gibt und ob diese verfügbar gemacht werden können. Diese Flächen könnten gegebenenfalls über eine kurze Entfernung hinweg, z.B. durch eine Hafenbahn, mit dem Hafen verbunden werden.

<u>Akteure</u>

Für die Erstellung der örtlichen Raumpläne (Flächenwidmungsplan, Örtliche Entwicklungskonzepte und Bebauungspläne) ist der Gemeinderat zuständig.

[197] Michael Plöch, Verkauf, Mierka Donauhafen Krems (2009): Persönliches Gespräch

7.2 Mobilisierung von derzeit nicht verfügbaren hochwertigen Hafenentwicklungsflächen durch Festlegung von Bebauungsfristen für gewidmetes Bauland

In den österreichischen Häfen gibt es teilweise Flächen die vor Jahren an Unternehmen, ohne Auflagen diese innerhalb einer bestimmten Zeit zu bebauen, verkauft wurden, von diesen aber bis heute nicht bebaut bzw. genutzt werden. Wie bereits mehrmals erwähnt, ist es nicht einfach, diese Flächen für die Hafenentwicklung zurückzugewinnen. Mit zunehmender Verbauung und Nutzung des Hafens sowie Verbesserung der Hafeninfrastruktur wird der Druck auf diese Lagen immer größer, was die Grundstückspreise steigen lässt. Dessen sind sich auch die Eigentümer bewusst.

Ohne konkreten Neuinvestor für die Flächen ist es für die Hafenbetreiber vermutlich schwierig diese Grundstücke zu erwerben, da dies mit hohem finanziellem Aufwand verbunden ist.

Die Tatsache, dass große Grundstücke zum Teil nicht verfügbar sind, könnte dazu führen, dass Ansiedlungen, zum Beispiel von Leitbetrieben, nicht erfolgen. Im konkreten Fall könnte es zu lange dauern, bis man sich mit den Besitzern über eine Ablöse des Grundstückes geeinigt hätte. Bei der betrieblichen Standortentscheidung spielt der Faktor Zeit jedoch eine erhebliche Rolle. Kann einem Unternehmen beispielsweise bei der Standortanfrage kein geeignetes Grundstück angeboten werden, so wird sich dieses sehr wahrscheinlich für einen anderen Standort entscheiden.[198]

Maßnahme

Schaffung der Möglichkeit eine Bebauungsfrist für bereits gewidmetes Bauland bei jeder Revision des Flächenwidmungsplanes, durch Festlegung in den Raumordnungsgesetzen, einzuführen

Im Rahmen der befristeten Baulandwidmung sollte das betroffene Grundstück innerhalb einer vereinbarten Zeit (in der Regel fünf Jahre) einer, der Widmung entsprechenden, Nutzung zugeführt werden. Wird dies nicht getan, so sollte die Möglichkeit einer entschädigungslosen Widmungsänderung bestehen. Dadurch kann die widmungskonforme Verwendung des Grundstückes erwartet werden. Das Raumordnungsgesetz der Steiermark bietet die Möglichkeit diese Maßnahme nicht nur bei der Neuwidmung von Bauland anzuwenden, sondern im Zuge jeder gesetzlich vorgeschriebenen Überarbeitung des Flächenwidmungsplanes, sprich alle fünf Jahre, auch für bereits gewidmetes Bauland zu erlassen.[199]

[198] DI Andreas Mandlbauer, DI Thomas Rockenschaub, Amt der OÖ Landesregierung (2009): Persönliches Gespräch
[199] Vgl. Kanonier, 2008, S. 2

§26b Stmk ROG:

„Zur Sicherung einer Bebauung von unbebauten Grundflächen hat die Gemeinde anlässlich einer Revision des Flächenwidmungsplanes eine Bebauungsfrist für eine Planungsperiode (§ 30 Abs. 2 und 4) festzulegen, wenn es sich um Grundflächen eines Eigentümers handelt, die

a) Bauland gemäß § 23 Abs. 1 und 3 darstellen,
b) für die keine privatwirtschaftliche Vereinbarung abgeschlossen oder keine Vorbehaltsfläche festgelegt wurde und
c) zusammenhängend mindestens 3000 m2 umfassen.“[200]

Bei Ablauf der festgelegten Frist ist von der Gemeinde zu bestimmen, ob die betroffenen Grundstücke entschädigungslos als Freiland oder für eine andere Nachfolgenutzung zu widmen sind oder ob die Eigentümer eine Investitionsabgabe zahlen müssen. Bei dieser Abgabe handelt es sich um eine reine Gemeindeabgabe, die von der Gemeinde zum Zweck der Baulandbeschaffung eingesetzt wird. Sie beträgt jährlich 11 Euro/m² der Grundfläche. Bei entschädigungsloser Rückwidmung des Grundstückes bzw. bei Stellung eines Einlösungsantrages seitens des Eigentümers, darf die Gemeinde keine Abgabe einheben.[201]

Eine ähnliche Regelung wie die in der Steiermark könnte auch in den Bundesländern Oberösterreich, Niederösterreich und Wien getroffen werden. Diese setzt eine entsprechende Änderung des jeweiligen Raumordnungsgesetzes voraus.

Akteure

Für die Erlassung entsprechender Raumplanungsgesetze sind die Länder (Landtage) zuständig. Die Erstellung von Flächenwidmungsplänen, in denen die Bebauungsfristen festgelegt werden, fällt in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinden.

7.3 Vermeidung von Konflikten bei konkurrierenden Nutzungsansprüchen für Flächen an Häfen und Länden

Die Bedeutung der Flächensicherung von zur Betriebsansiedlung geeigneten Standorten gegenüber Nutzungen, die eine Entwicklung als Betriebsstandort einschränken, wird in den österreichischen Planungsgrundlagen immer wieder erwähnt, jedoch in den Plänen und Konzepten nicht konkretisiert.

[200] § 26b Z1 lit a (Stmk ROG)
[201] Vgl. Kanonier, 2008, S. 2

Flächen für Hafeninfrastruktur und Betriebsansiedlung sind die Grundlage für eine Stärkung der Rolle der Binnenschifffahrt im Gütertransport. Wohn-, Freizeit-, oder andere Nutzungen rücken immer näher an die Häfen heran. Im Einzelfall mag dies auch sinnvoll sein, jedoch sollen den Häfen und Länden dadurch keine Entwicklungschancen weggenommen werden. Das Angebot von Betriebsflächen an der Wasserstraße Donau ist nur begrenzt vermehrbar. Widmungen zugunsten von Wohn- oder Freizeitnutzungen sind nur sehr schwer wieder rückgängig zu machen. Daher sind diese im Vorhinein genau zu prüfen.

7.3.1 Ausarbeitung von Entwicklungsplänen für Häfen und Länden

Im Zug der Ausarbeitung von Hafen-, bzw. Ländenentwicklungsplänen könnte man den künftigen Flächenbedarf der Häfen bzw. Länden und ihrer Logistik erheben. Die Pläne würden Auskunft darüber geben, ob dieser durch die Mobilisierung der vorhandenen Flächen befriedigt werden kann oder ob zusätzliche Erweiterungsflächen benötigt werden. Durch genaue Kenntnis des künftigen Flächenbedarfs, können mögliche Nutzungskonflikte im Vorhinein erkannt und die unterschiedlichen Nutzungsinteressen gegenüber einander abgewogen werden. Damit sind beste Voraussetzungen für eine geordnete Hafenentwicklung gegeben.

Akteure

Überörtliche Raumpläne (Landes- und Regionalplanung) werden von den für Raumordnung zuständigen Ämtern bei den Landesregierungen erstellt.

7.3.2 Ausarbeitung eines verbindlichen Kriterienkataloges für die Nutzung von Flächen an der Donau in Österreich

In Österreich fehlen klare Ziele, die sich mit der Frage befassen, welche Branchen und Unternehmensfunktionen an Häfen und Länden angesiedelt werden sollen und welche nicht. Wie bereits erwähnt sind Betriebsflächen an Häfen und Länden nur in begrenztem Ausmaß vermehrbar. Daher sollen sich an diesen Standorten nur jene Betriebe niederlassen, die der Wasserstraße neues Transportaufkommen zuführen oder Logistikdienstleistungen anbieten. Durch die Festlegung von Nutzungskriterien für die Flächen am Hafen oder an einer Lände kann dies gewährleistet werden. Auf Länderebene könnte ein solches Instrument eingeführt werden. Es wird vorgeschlagen, dass Gespräche, in die Gemeinden, Länder und Bund involviert sind und deren Inhalt die unterschiedlichen Interessen von Verkehrspolitik, Hafen- und Gemeindeentwicklung sind, geführt werden. Dabei sollen Bedeutung und Potenziale der Häfen und Länden für die Entwicklung der

einzelnen Gemeinde bzw. die gesamte Region, verdeutlicht werden. Ziel der Gespräche ist einen verbindlichen Kriterienkatalog für die Nutzung von Flächen an der Wasserstraße Donau auszuarbeiten. Als Kriterium für die Ansiedlung an Grundstücken, die über einen direkten Wasserzugang verfügen, kann zum Beispiel der Transport einer bestimmten Menge an Gütern per Binnenschiff festgelegt werden. Weiters könnte im Rahmen dieses Instruments fixiert werden, dass eben genannte Grundstücke nicht verkauft werden dürfen, sondern im Eigentum der Häfen und Länden bleiben müssen und lediglich vermietet oder verpachtet werden dürfen.

Akteure

Die Erstellung eines Kriterienkataloges, der die Nutzung von Flächen entlang der österreichischen Donau regelt, sollte durch die zuständigen Abteilungen bei den Ämtern der Landesregierungen, unter Einbeziehung von Bund und Standortgemeinden, erfolgen.

7.3.3 Information der Gemeinden über die Bedeutung der Häfen und Länden für die Stadt-, bzw. Gemeindeentwicklung

Die österreichischen Häfen und Länden haben einen hohen Wert für die Standortgemeinde. Durch Steuereinnahmen, Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte profitiert diese von den Häfen. Auch das Image der Kommune kann von den Häfen und Länden stark positiv beeinflusst werden. Standorterweiterungen und die damit verbundene Flächensicherung zugunsten des Betriebsstandortes verbessern zum einen die Qualität des Standortes zur Betriebsansiedlung, können aber auch die Qualität der Gemeinde als Wohnstandort verbessern, da mehr Arbeitsplätze zur Verfügung stehen. Es wird daher empfohlen, dass den Gemeinden genau diese Punkte in Gesprächen verdeutlicht werden. Durch das Erkennen der Wichtigkeit von Erweiterungsflächen für die Hafenentwicklung wird gewährleistet, dass diese in den kommunalen Planungen Berücksichtigung finden.

Akteure

Es wird vorgeschlagen, dass sowohl Vertreter des Bundes („via donau“), der Länder (Abteilungen bei den Ämtern der Landesregierungen), der Hafenbetreiber bzw. der Gemeinden, in die Gespräche mit einbezogen werden. Als koordinierende Stelle könnte „via donau“ fungieren.

7.4 Förderung des Angebotes von verkehrsträgerübergreifenden Logistiklösungen für Unternehmen zur besseren Einbindung der Wasserstraße in die Transportketten

Wie aus Gesprächen mit Binnenschifffahrtsexperten aus Deutschland und Vertretern des Amtes der OÖ Landesregierung hervorgeht, ist ein Großteil der Unternehmen, die Verlagerungspotenzial auf das Binnenschiff haben, nicht über die Vorteile eines solchen Gütertransportes informiert. Demnach werden auch Betriebsflächen entlang der Wasserstraße nur selten aufgrund der Tatsache nachgefragt, dass diese über eine direkte Anbindung an die Wasserstraße verfügen. Daraus resultiert, dass immer wieder Betriebe an den Hafenflächen angesiedelt werden, die nicht auf der Wasserstraße transportieren.

Der Schiffstransport macht meist nur einen Teil der gesamten Transportkette aus. Fast immer sind Vor- und Nachläufe per LKW oder per Bahn notwendig. Da mehrere Verkehrsträger in die Logistikkette eingebunden sind und Logistikketten individuell organisiert sind, ist es nicht möglich ein allgemeines Angebot für einen Gütertransport in dem das Binnenschiff mit eingebunden ist, zu erstellen. Angebote müssen individuell auf den jeweiligen Betrieb und dessen Anforderungen zugeschnitten werden. Eine Angebotserstellung kann demnach nur über direkte und individuelle Information und Beratung gemacht werden.

Bei via donau - Österreichischen Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, ist eine eigene Abteilung „Transportentwicklung“ eingerichtet. Diese informiert und berät Unternehmen über einen Gütertransport auf der Donau. Hier wird Potenzial gesehen, die bestehende Beratungstätigkeit, in Form einer intensiveren Zusammenarbeit mit Vertretern anderer Verkehrsträger, auszuweiten. Es könnte zum Beispiel eine Institution geschaffen werden, die Unternehmen individuell über verkehrsträgerübergreifende Logistiklösungen berät. Weiters bestünde für den Staat die Möglichkeit eine derartige Dienstleistung von anderen Wirtschaftsakteuren zuzukaufen.

<u>Maßnahme</u>

Förderung des Angebotes von verkehrsträgerübergreifenden Logistiklösungen für Unternehmen

Die deutsche Organisation ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (vgl. 5.2.5), kurz SPC, berät Unternehmen individuell über verkehrsträgerübergreifende Logistiklösungen. Das SPC ist beim deutschen Verkehrsministerium angesiedelt und stellt kostenlose und verkehrsträgerunabhängige Beratung zur Verfügung. Eine ähnliche Initiative wurde auch in Holland

gestartet (vgl. 5.3.1). Will man die Binnenschifffahrt in Österreich vermehrt in die Logistikketten von Unternehmen einbinden, so wird die Implementierung eines vergleichbaren Dienstleistungsangebots für die österreichische Wirtschaft empfohlen. Eine Zusammenarbeit mit dem deutschen SPC wäre im Zuge dessen möglich.

Zur Umsetzung dieser Maßnahme kommt der Einsatz mehrerer staatlicher Instrumente in Frage. Beispielsweise könnte die öffentliche Hand diese Dienstleistung in Form von „Information und Koordination durch öffentliche Stellen" selbst anbieten. Die Dienstleistung könnte weiters vom Staat zugekauft werden. Im Falle des SPCs in Deutschland wurde ein PPP-Modell ausgearbeitet, das im Zuge eines privatrechtlichen Vertrages zwischen privaten Wirtschaftssubjekten und öffentlichem Rechtsträger, in dessen Eigenschaft als Träger von Privatrechten, rechtlich verankert wurde. Demnach wird die Organisation zu 75 % von der öffentlichen Hand und zu 25 % von privaten Akteuren finanziert.

Akteure

Als Hauptakteur für die Umsetzung kann an dieser Stelle der Bund genannt werden. Von ihm könnte eine derartige Initiative in Auftrag gegeben und finanziert werden. Dabei sollten Vertreter aller Verkehrsträger eingebunden werden. Die Binnenschifffahrt könnte durch „via donau" repräsentiert werden.

7.5 Information und Beratung im Zuge von regelmäßigen Informationsveranstaltungen zum Thema „Betriebsansiedlung an Häfen und Länden" für Wirtschaftsförderungsagenturen

Information und Beratung von ansiedlungsfördernden Institutionen über die Standortvorteile von Betriebsgebieten entlang der Donau in Österreich

Wie im deutschen Fallbeispiel „Nationales Hafenkonzept für die See- und Binnenschifffahrt" angeführt wird, ist die Qualität der Zusammenarbeit einzelner, in den Betriebsansiedlungsprozess involvierter Institutionen oft ausschlaggebend dafür, ob sich ein Unternehmen niederlässt oder nicht. In Kapitel 4.2.3.1 werden Institutionen, die sich mit der Förderung von Betriebsansiedlungen in Österreich beschäftigen und im Zuge dessen über die Standortvorteile der Betriebsgebiete entlang der Donau informiert sind, genannt. Um eine aktive und zielorientierte Vermarktung von Betriebsgebieten entlang der österreichischen Donau gewährleisten zu können, ist es notwendig, dass das Wissen dieser Organisationen, beispielsweise über die Flächenkapazitäten, möglichst aktuell gehalten wird.

Maßnahme

Organisation regelmäßiger Informationsveranstaltungen zum Thema „Betriebsansiedlung an Häfen und Länden" für die Wirtschaftsagenturen

Die Zeit die Betriebe mit der Standortsuche verbringen, wird immer kürzer. Die Schnelligkeit der Ansiedlungsfördernden Institutionen einen geeigneten Standort für ein Unternehmen zu finden bzw. diesen anbieten zu können, kann als Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Standorten gewertet werden.[202] Aus diesem Grund ist es wichtig, dass die Kommunikation zwischen den Standortanbietern und den ansiedlungsfördernden Institutionen gut ist. Nur so können diese schnell auf Anfragen von Unternehmen reagieren und gegebenenfalls ein Betriebsgebiet am Hafen oder an einer Lände empfehlen bzw. anbieten. Es wird vorgeschlagen, dass regelmäßige Informationsveranstaltungen für die ansiedlungsfördernden Institutionen in Österreich organisiert werden, im Rahmen derer über die Möglichkeiten zur Betriebsansiedlung an den einzelnen österreichischen Häfen und Länden gesprochen wird. Die Durchführung entsprechender Exkursionen, im Zuge derer auf freie Grundstücke an Häfen und Länden hingewiesen wird, wird ebenfalls als sinnvoll erachtet.

Akteure

Die Durchführung derartiger Veranstaltungen könnte von „via donau" in Zusammenarbeit mit den österreichischen Häfen und Länden organisiert werden. Als teilnehmende Akteure können Vertreter der Wirtschaftsförderungsstellen von Bund, Ländern und Gemeinden sowie Vertreter der für Raumordnungsangelegenheiten zuständigen Abteilungen bei den Ämtern der Landesregierungen genannt werden.

7.6 Effektivere Vermarktung der Leistungen von Betriebsstandorten an der Wasserstraße Donau in Österreich durch verstärkte Kooperation

Häfen haben im Rahmen der Vermarktung ihrer Betriebsflächen und Dienstleistungen zahlreiche Funktionen wahrzunehmen. Die Ressourcen, die ihnen zur Bewältigung ihrer Aufgaben zur Verfügung stehen, reichen oftmals nicht aus, um bestimmte Aktionen umzusetzen.

[202] DI Andreas Mandlbauer, DI Thomas Rockenschaub, Amt der OÖ Landesregierung (2009): Persönliches Gespräch

Maßnahme

Effektivere Vermarktung durch Kooperation

Im Rahmen der Organisation IGÖD – Interessensgemeinschaft Öffentlicher Donauhäfen, einer Kooperationsplattform zwischen den österreichischen Häfen Linz, Enns, Krems und Wien, werben diese gemeinsam im In- und Ausland mit ihren Dienstleistungen. Im Vordergrund stehen dabei der multimodale Güterumschlag, Lagerhaltung, Logistik sowie die Ansiedlung von Betrieben bzw. die Verpachtung von Grundstücken an diese.[203] Neben einem gemeinsamen Internetauftritt, der die Außenwirkung stärken soll, wurden in der Vergangenheit gemeinsame Messeauftritte von IGÖD-Häfen organisiert (vgl. 4.2.3.3).

Durch den Ausbau und konkrete Projekte dieser Interessensgemeinschaft könnten bestehende Marktpotenziale besser erschlossen werden. Mehr Kooperation zwischen den Häfen bewirkt einen effizienteren Umgang mit den knappen Ressourcen (finanziell und personell) die jedem einzelnen Hafen zur Verfügung stehen. Vor allem aus ökonomischen Gründen kann der Ausbau der gemeinsamen Aktivitäten der Interessensgemeinschaft IGÖD daher als zukunftsfähig eingestuft werden.

Maßnahmenvorschläge für verstärkte Kooperation innerhalb der Interessensgemeinschaft IGÖD:

- Gemeinsame Vermarktung von Leistungen
- Ausbau der Website zu einer gemeinsamen Informationsplattform für Verlader und Logistiker
- Hafenübergreifende Flächenentwicklung und –vermarktung

Gemeinsame Vermarktung von Leistungen

Häfen bieten Leistungen an die aufgrund fehlender Ressourcen nur schwer von jedem Hafen einzeln vermarktet werden können. Durch verstärkte Kooperation bzw. die Bündelung der vorhandenen Ressourcen, kann ein effektives Marketing sichergestellt werden.

Durch die Kooperation der Häfen mit anderen Leistungsanbietern soll es erleichtert werden, neue Marktpotenziale zu erschließen. Dabei muss man sich auf die neuen Marktgegebenheiten einstellen.

[203] Vgl. http://www.hafen.co.at/ (28.09.2009)

Tendenziell werden die Transporte von Gütern aus den traditionell schiffsaffinen Branchen immer weniger (vgl. 3.3.2). Aus diesem Grund sind Häfen immer mehr damit konfrontiert neue Märkte zu erschließen. Im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern ist es wichtig, die bestehenden Märkte aktiv zu betreuen. Durch einen intensiven, stetigen Austausch mit Verladern und Spediteuren kann gewährleistet werden, dass neue Marktpotenziale frühzeitig erkannt werden und bestmöglich und schnell darauf reagiert wird. Es ist davon auszugehen, dass von den Häfen in Zukunft mehr Marktorientierung gefragt ist. In Deutschland wird am Beispiel der Bayernhafen-Gruppe (vgl. 5.2.3) eindrucksvoll gezeigt, wie Hafenflächen aktiv von den Häfen vermarktet werden können.

Die Vermarktungsinitiative „Interports" (vgl. 5.2.4) zeigt wie die Zusammenarbeit von Häfen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit aussehen kann. Durch Kooperation konnte deren Marktätigkeit forciert werden. Dies wäre auch für die österreichischen Häfen wünschenswert. Von via donau – Österreichische Wasserstraßen Gesellschaft mbH und dem Österreichischen Institut für Raumplanung (ÖIR) werden derzeit potentielle Verlader im Einzugsbereich der österreichischen Häfen identifiziert. Aufbauend auf dieser Analyse könnte man, frei nach dem Beispiel der Initiative Interports, eine Verladerveranstaltung organisieren (vgl. 5.2.4).

<u>Ausbau der Website zu einer gemeinsamen Informationsplattform für Verlader und Logistiker</u>

Unter anderem sollen auf der IGÖD-Website Best-Practice Beispiele über innovative Logistiklösungen, die das Binnenschiff mit einschließen, abrufbar sein. Dabei sollte nicht die Binnenschifffahrt als einzelner Verkehrsträger angepriesen werden, sondern verkehrsträgerübergreifende Transportketten im Vordergrund stehen.

<u>Hafenübergreifende Flächenentwicklung und –vermarktung</u>

Durch die gemeinsame Vermarktung von Flächen, z.B. über die IGÖD-Website, kann die Verhandlungsposition gegenüber Betrieben, die einen Standort suchen, gestärkt werden. Kann in einem Hafen keine geeignete Fläche angeboten werden, so wird der Betrieb an einen anderen Standort weitervermittelt. Die gemeinsame Vermarktung von Hafenflächen kann soweit gehen, dass die einzelnen Häfen sich untereinander abstimmen und sich auf bestimmte Warengruppen oder Branchen spezialisieren. Einzelne Häfen müssten dabei zwar auf bestimmte Marktsegmente verzichten, könnten die vorhandene Infrastruktur jedoch besser auslasten. Es ist wahrscheinlich, dass dadurch Synergieeffekte zwischen den Unternehmen entstehen und genutzt werden können.

Zusätzlich könnten dadurch Hafenflächen gespart werden, da nicht jeder Hafen alles anbieten muss. Im Deutschen Hafenkonzept wird eine solche Spezialisierung ebenfalls thematisiert.

7.7 Verstärkte Inanspruchnahme bestehender finanzieller Förderprogramme durch intensive Information und Beratung

In Österreich werden bei der „reinen" Betriebsansiedlung an Grundstücken an Häfen oder Länden keine finanziellen Fördervorteile gegenüber hafenfernen Standorten gewährt. Es werden jedoch einige Förderungen, die den Gütertransport per Binnenschiff begünstigen und dadurch positive Auswirkungen auf die Standortqualität von Häfen und Länden haben, angeboten. Wie Statistiken zeigen(vgl. 2.1), hat das bestehende Förderangebot bisher nicht dazu geführt, dass das jährliche Transportaufkommen auf der österreichischen Donau signifikant angewachsen wäre. Aufgrund des Umstandes, dass das bestehende Förderangebot sehr weitreichend ist, wird an dieser Stelle von der Implementierung neuer Förderprogramme abgeraten. Vielmehr sollte der staatliche Instrumenteneinsatz, in Form von Maßnahmen, dazu führen, dass die bestehenden Förderprogramme verstärkt in Anspruch genommen werden.

Maßnahme

Intensive Information und Beratung über bestehende finanzielle Förderprogramme, die einen Gütertransport per Binnenschiff unterstützen

Im Rahmen der bereits in Punkt 7.6 beschriebenen Maßnahme, zur besseren Vermarktung der Leistungen von Betriebsstandorten an der Wasserstraße Donau, sollten die bestehenden finanziellen Förderprogramme, die den Gütertransport mit dem Binnenschiff unterstützten, Berücksichtigung finden. Beispielsweise könnte im Zuge der erwähnten „Verladerveranstaltungen" über verfügbare Förderungen informiert werden.

Akteure

Kooperationsplattform IGÖD – Interessensgemeinschaft öffentlicher Binnenhäfen
Wirtschaftsförderungsagenturen auf den verschiedenen gebietskörperschaftlichen Ebenen
via Donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH

8 Ausblick

Die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen ist in der Praxis mit erheblichem finanziellem Aufwand verbunden, weshalb eine ökonomische Rechtfertigung dieser unabdingbar ist. Die ökonomische Bewertung der Maßnahmenvorschläge wäre der nächste logische Schritt, auf dem Weg eine integrative Ansiedlungsstrategie zu entwickeln. Da dies nicht Gegenstand der vorliegenden Arbeit ist, werden an dieser Stelle kurz Beispiele gegeben, wie die vorgeschlagenen Maßnahmen ökonomisch bewertet werden könnten.

Zunächst sollte eine sogenannte „Multikriterielle Wirkungsanalyse (MKW)“ erstellt werden. Erst danach können die Maßnahmen durch Kosten-Nutzen-Untersuchungen beurteilt werden. Ziel der Multikriteriellen Wirkungsanalyse (MKW) ist die Erfassung und Messung der überbetrieblichen Wirkungen, die die vorgeschlagenen, staatlichen Maßnahmen zur Folge haben. Die Ziele die der Maßnahmen vorangehen stehen dabei im Vordergrund.[204] Einzig und allein interessant sind die wahrscheinlichen Effekte die durch die Umsetzung der Maßnahmen auftreten können. Welche Betriebstypen werden beispielsweise durch die Maßnahmen angesprochen? Würden sich tatsächlich Betriebe aufgrund der Förderung ansiedeln oder würde es zu Mitnahmeeffekten durch Unternehmen die sich auch ohne Unterstützung angesiedelt hätten, kommen? Wie stark würde sich der Modal Split verändern? Würde Neuverkehr verursacht werden?

Als ein Ziel der Betriebsansiedlung entlang der Wasserstraße Donau kann die Ansiedlung von Branchen, die schiffsaffine Güter zu transportieren haben, genannt werden. Eine nachrangige, messbare Wirkung einer Maßnahme wäre z.B. die Auswirkung auf die Branchenstruktur im Hafen (ordinal) oder auf das Transportaufkommen auf der Donau (in Tonnen messbar).

Zu den im Anschluss an die Multikriterielle Wirkungsanalyse durchführbaren Möglichkeiten der Kosten-Nutzen-Untersuchung zählen:[205]

- Kosten Wirksamkeitsanalyse (KWA)
- Kosten-Nutzen-Analyse (KNA)
- Nutzwert-Analyse (NWA)

[204] Vgl. Schönbäck, 2006, S. 26
[205] Vgl. Schönbäck, 2006, S. 26

Im Zuge von Kosten-Nutzen-Untersuchungen werden im Grunde alle die Gesellschaft betreffenden, wesentlichen Auswirkungen berücksichtigt.

Regionalpolitisches Handeln, in Form von Ansiedlungsförderung ist nur dann zu rechtfertigen, wenn ein Zusammenhang der Maßnahmen und des gesamtwirtschaftlichen Zieles, zusätzliches Transportsaufkommen auf der Wasserstraße zu generieren und dabei den Anteil der Binnenschifffahrt am gesamten Transportaufkommen im österreichischen Donaukorridor zu erhöhen, nachweisbar ist. Die maßnahmeninduzierte Ansiedlung von Unternehmen an Häfen oder Länden reicht nicht aus, um die Maßnahmen zu rechtfertigen. Vertretbar ist die staatliche Förderpolitik erst dann, wenn der Förderaufwand annehmbar ist und tatsächlich eine Erhöhung des Güterverkehrsaufkommens, was Ziel der Maßnahmen des Nationalen Aktionsplanes Donauschifffahrt (NAP) ist, im gewünschten Ausmaß erreicht wird.

Abschließend ist zu sagen, dass die in dieser Arbeit vorgeschlagenen Maßnahmen lediglich einen Teilbereich der gesamten Strategie zur Stärkung der Donauschifffahrt darstellen. Nur durch eine sukzessive Realisierung aller im Nationalen Aktionsplan Donauschifffahrt (NAP) ausgearbeiteten Maßnahmen kann die Attraktivität des Binnenschiffes als Gütertransportmittel gesteigert werden. Nicht zuletzt ist diese stark von der Qualität des Verkehrsträgers in Österreich und in anderen Ländern abhängig. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass alle Donauanrainerstaaten, die in ihrem Land erforderlichen Maßnahmen setzen, um die Wettbewerbsfähigkeit der Wasserstraße zu erhöhen und um schlussendlich eine Steigerung des Transportaufkommens zu erzielen.

9 Zusammenfassung

Wie aus dem „Nationalen Aktionsplan Donauschifffahrt (NAP)“ hervorgeht, ist es Ziel der österreichischen Verkehrspolitik, das Transportaufkommen auf der österreichischen Donau bis zum Jahr 2015, von ca. 11 Mio. Tonnen im Jahr 2008 auf 25 bis 30 Mio. Tonnen zu erhöhen und den Anteil der Binnenschifffahrt am gesamten Transportaufkommen auf dem Donaukorridor auf bis zu 30 % zu steigern. Eine Möglichkeit den Transport per Binnenschiff für Unternehmen attraktiver zu gestalten, ist die Ansiedlung dieser in unmittelbarer Nähe der österreichischen Donau. In der vorliegenden Arbeit werden geeignete staatliche Instrumente genannt, die dazu eingesetzt werden können, Betriebsansiedlungen an den österreichischen Häfen und Länden zu unterstützen. Des Weiteren werden Maßnahmenvorschläge gemacht, die von der öffentlichen Hand durch den Einsatz der genannten Instrumente oder deren Kombination realisiert werden können.

Häfen und Länden entlang der österreichischen Donau weisen erhebliches Potenzial zur Ansiedlung von Unternehmen auf. Sie zeichnen sich vor allem durch ihre meist trimodale Verkehrsanbindung (Straße, Schiene, Wasserstraße) aus. Da an diesen Standorten, begründet durch ihre begrenzte Verfügbarkeit, vorwiegend jene Betriebe angesiedelt werden sollen, die per Binnenschiff transportieren oder einen Binnenschiffsgütertransport durch ihre Dienstleistungen begünstigen, werden in der vorliegenden Arbeit Unternehmensfunktionen und Branchen mit dem größten Verlagerungspotenzial auf diese Standorte genannt.

Die öffentliche Hand hat mehrere Möglichkeiten die Standortqualität von Häfen und Länden zu beeinflussen. Es wurden drei staatliche Instrumente identifiziert, die sich besonders dafür eigenen, Betriebsansiedlungen entlang der österreichischen Donau zu fördern. Dies sind:

- Rechtsnormen
- Transaktionen in Budgets öffentlicher Rechtsträger
- Information und Koordination durch öffentliche Stellen

Eine Betrachtung des derzeitigen Einsatzes eben angeführter Instrumente in Österreich zeigt, dass die bestehenden Rechtsnormen der Raumordnung, Standorte entlang der Donau bei der Betriebsgebietsentwicklung nicht konkret bevorzugen und die Sicherung von Erweiterungsflächen für Häfen und Länden nur eingeschränkt gewährleistet ist. Neben staatlichen Institutionen die Betriebsansiedlungen allgemein unterstützten, besteht in Österreich eine Kooperation zwischen den

öffentlichen Binnenhäfen, die sich in der sogenannten IGÖD – Interessensgemeinschaft öffentlicher Donauhäfen, lose zusammengeschlossen haben, um ihre Standorte gemeinsam zu vermarkten. Im Zuge von Clusterinitiativen, beispielsweise von der Wirtschaftsförderungsagentur des Landes Niederösterreich „ecoplus“, zum Thema Logistik initiiert, wird auf Einsparungspotenziale im Bereich des Gütertransports aufmerksam gemacht.

Unternehmen, die sich an den Häfen und Umschlagsländen entlang der Donau ansiedeln erhalten in Österreich keine speziellen finanziellen Förderungen, da die selben Regelungen gelten wie für jeden anderen Betriebsstandort. Unternehmen können allerdings z.B. im Rahmen des „klima:aktiv mobil“-Programmes finanzielle Förderungen für Maßnahmen im Transportbereich, die eine Reduktion von klimarelevanten Gasen, Stickoxid- und Feinstaubemissionen zur Folge haben lukrieren oder im Rahmen des „Innovationsprogrammes Kombinierter Güterverkehr“ Unterstützung für die Durchführung von kombinierten Verkehren erhalten. Zudem wird im Rahmen des sogenannten „Terminalförderprogrammes“ finanzielle Unterstützung für die Errichtung von Umschlagsanlagen für den intermodalen Verkehr gewährt. „Marco Polo II“, ein Förderprogramm der EU, unterstützt die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße.

Eine im Rahmen der vorliegenden Arbeit durchgeführte Auswertung von Fallstudien aus dem Ausland zeigt exemplarisch, wie die ausgewählten staatlichen Instrumente in anderen europäischen Ländern zur Förderung von Betriebsansiedlungen an Wasserstraßen eingesetzt werden. Um ihre Ressourcen effizienter einsetzen zu können, wird vermehrte Kooperation zwischen öffentlichen Häfen angestrebt. Teilweise werden Promotion Center gegründet, die kostenlos verkehrsträgerübergreifende Logistiklösungen, in denen das Binnenschiff integriert ist, für Verlader ausarbeiten. Die Ansiedlung von Betrieben an Grundstücken entlang von Wasserstraßen ist zum Teil an den Transport vertraglich vereinbarter Gütermengen gekoppelt. Finanzielle Förderungen für den Bau von Umschlagsanlagen fallen in anderen Ländern höher aus als in Österreich und sind in manchen Fällen von der transportierten Tonnage abhängig.

Aufbauend auf den Ergebnissen aus den beschriebenen Fallstudien werden, unter Berücksichtigung der Ausgangssituation in Österreich, Schlussfolgerungen für zukünftiges staatliches Handeln in Österreich gezogen. Daraus abgeleitet, werden schließlich Ziele für eine mögliche Ansiedlungsstrategie sowie Maßnahmen, die in Zukunft zu einer vermehrten Ansiedlung von

Unternehmen an der österreichischen Donau beitragen und von den Gebietskörperschaften umgesetzt werden können, vorgeschlagen.

Als Grundvoraussetzung für eine verstärkte Ansiedlung von Unternehmen die schiffsaffine Güter transportieren wird das Vorhandensein ausreichend geeigneter Grundstücke, sowohl für die Ansiedlung als auch für spätere Standorterweiterungen, gesehen. Eine Möglichkeit Flächen für die Hafenentwicklung zu sichern, ist Festlegungen in den Rechtsnormen der Raumordnung zu treffen, die eine Bevorzugung von Standorten, die über einen trimodalen Verkehrsanschluss verfügen gegenüber anderen Standorten bei der Ausweisung von Betriebsgebieten sicherstellen. Eine geordnete Entwicklung der Flächen entlang der österreichischen Donau ist dadurch gekennzeichnet, dass sie den größtmöglichen Nutzen für die Allgemeinheit zum Ziel hat. Möchte man verhindern, dass Grundstücke, die für die Hafenentwicklung von Bedeutung sind, anderweitig genutzt werden (z.B. Wohnen), so sollte eine entsprechende Verankerung in den Flächenwidmungsplänen und Entwicklungskonzepten der Gemeinden getroffen werden können. Dies würde hinreichende Festlegungen in den Raumordnungsgesetzten der Länder voraussetzen. Landesplanerische Festlegungen in den Raumordnungsgesetzen die erlauben, dass Bebauungsfristen nicht nur wie bisher für neu gewidmetes, sondern auch für bereits bestehendes Bauland bei jeder Revision des Flächenwidmungsplans festgelegt werden können, könnten dazu beitragen derzeit nicht verfügbare hochwertige Grundstücke in Zukunft für die Hafenentwicklung mobilisieren zu können.

Wird mit dem Binnenschiff transportiert, so müssen meist zusätzlich zum Schiffstransport passende Anschlusstransporte für Vor- und Nachlauf mit anderen Verkehrsträgern organisiert werden, was den Koordinationsaufwand erhöht, Informationen über mehrere Verkehrsträger voraussetzt und zusätzliche Kosten verursacht. Für Betriebe, die direkt an oder in unmittelbarer Nähe von Häfen und Länden angesiedelt sind, entfallen Vor- und Nachläufe zwar zumindest für ein Teilstück, können aber meist nicht zur Gänze eingespart werden. Will man die Kosten des Gütertransportes senken, so wird neben der Ansiedlung von Betrieben entlang der Wasserstraße Donau die Optimierung der Transportketten, die die Verkehrsträger Straße und Schiene miteinschließt, empfohlen. In diesem Zusammenhang könnte künftig eine Dienstleistung angeboten werden, die verkehrsträgerübergreifende Logistikberatung für Unternehmen umfasst.

Um Unternehmen vermehrt entlang der Donau in Österreich anzusiedeln und dadurch zusätzliches Transportaufkommen auf der Donau zu generieren, ist eine intensive Vermarktung der

Standortvorteile, der zur Verfügung stehenden Grundstücke unabdingbar. Durch vermehrte Kooperation zwischen den Gebietskörperschaften und den öffentlichen Binnenhäfen sowie der Binnenhäfen untereinander könnte eine effektivere Vermarktung sichergestellt werden, was zu einer Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit führen könnte.

Um den erwarteten Nutzen aus der Ansiedlung von Betrieben an Standorten entlang der österreichischen Donau, nämlich eine Erhöhung des Transportaufkommens auf der Wasserstraße sowie des Anteils der Binnenschifffahrt am Modal Split auf dem Donaukorridor zu erzielen, ist es wichtig, dass die öffentliche Hand auch weiterhin finanzielle Förderungen für Maßnahmen, die die negative externen Effekte des Gütertransportes verringern, vergibt. Dadurch steigt die Attraktivität der Wasserstraße für den Gütertransport und der Standortfaktor „Anbindung an die Wasserstraße“, über den Häfen und Länden verfügen, gewinnt an Bedeutung. In diesem Zusammenhang erscheint es als sinnvoll, die bestehenden Förderprogramme intensiver zu vermarkten bzw. vermehrte Beratung darüber anzubieten.

A Glossar

Donaukorridor

Im Rahmen der TEN Netze der EU im Jahr 1997 als Pan-Europäischer Verkehrskorridor VII festgelegt. Spricht man vom Donaukorridor, so umfasst dieser auch andere Verkehrsträger, die parallel zur Donau verlaufen.[206]

DoRIS

Das Donau River Information Service ist das österreichische Schifffahrtsinformationssystem, in dem Schiffe auf einer elektronischen Wasserstraßenkarte dargestellt werden.[207]

Externe Kosten

Kosten bzw. Nachteile die der Allgemeinheit entstehen, ohne dass der Verursacher für diese aufkommt (z.B. Luftverschmutzung). Im Verkehrswesen werden diese auch als negative externe Effekte des Verkehrs bezeichnet.[208]

Güterverteilzentrum (GVZ)

Standort der über einen Anschluss an mehrere Verkehrsträger verfügt und an dem verschiedene Logistikdienstleistungen angeboten werden.[209]

Intermodalität

Verkehrsträgerwechsel innerhalb eines Transportes[210]

Internalisierung externer Kosten

Externe Kosten, die bisher von der Allgemeinheit getragen wurden, werden dem Verursacher angelastet (Verursacherprinzip).

Kombinierter Verkehr

Intermodaler Verkehr, bei dem komplette Ladeeinheiten, wie z.B. Container oder ganze LKW, von zumindest zwei unterschiedlichen Verkehrsträgern transportiert werden.[211]

Liniendienst

Schiffsverkehr mit fixen Be- und Entladehäfen sowie gleichbleibenden Ankunfts- und Abfahrtszeiten.[212]

[206] Vgl. http://www.donauschifffahrt.info/oeffentlichkeit/schifffahrt_in_europa/korridor_vii/, (24.01.2010)
[207] Vgl. via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2005, S. f3
[208] Vgl. via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2005, S. f4
[209] Vgl. via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2005, S. f5
[210] Vgl. via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2005, S. f7
[211] Vgl. via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2005, S. f7

Logistikdienstleister

Unternehmen, die die gesamte logistische Kette von der Produktionsstätte bis zum Kundenlager organisieren und auch über Transportressourcen verfügen können.[213]

Logistikkette

Unter Logistikkette (Supply Chain) versteht man alle Beziehungen zwischen Lieferanten, Produzenten und Kunden, in Form von Material, Information und Geldflüssen. Die Logistikkette verdeutlicht die Kunden-LieferantenBeziehung.[214]

Multimodaler Verkehr

Gütertransport mit mindestens zwei unterschiedlichen Verkehrsträgern[215]

Massengut

Transportgut das sich für Massengutumschlag und Transport eignet und mengenmäßig einen großen Teil der Schiffsladung einnimmt. Kann in flüssige (z.B. Erdöl, Gas) und feste Massengüter (Schüttgüter wie Erz, Kohle und Stückgüter wie Baumstämme, Papier) unterschieden werden.[216]

Modal Split

Unter Modal Split Verkehrsträger- bzw. Verkehrsmittelanteile an der Gesamtnachfrage nach bestimmten Verkehrsdiensten. Aufteilung der Transportleistung oder des Transportaufkommens auf die unterschiedlichen Verkehrsträger bzw. -mittel.[217]

Niedrigwasser

Wasserstand eines Gewässers der deutlich unter dem als normal definierten Wasserstand liegt.

Öffentlicher Hafen

Hafen dessen Eigentümer die öffentliche Hand ist und dessen Benutzung für jeden Schifffahrtstreibenden zu gleichen Bedingungen erfolgt.[218]

Öffentliche Hand

Bezeichnung für Körperschaften öffentlichen Rechts, vor allem im Zusammenhang mit ihrer Tätigkeit als öffentliche Unternehmer oder im Hinblick auf ihr Vermögen (Fiskus).[219]

---

[212] Vgl. via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2005, S. f8
[213] Vgl. via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2005, S. f8
[214] Vgl. http://www.vnl.at/Logistikkette.368.0.html (26.01.2010)
[215] Vgl. via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2005, S. f9
[216] Vgl. http://www.wirtschaftslexikon24.net/d/massengut/massengut.htm (01.02.2010)
[217] Vgl. http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/78671/modal-split-v5.html, (11.02.2010)
[218] Vgl. via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2005, S. f10
[219] Vgl. http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/15262/oeffentliche-hand-v5.html, (24.01.2010)

Ressourcenallokation

Zufälliges wie gesteuertes (z. B. durch Rahmenbedingungen) Verteilen von Ressourcen (materielle wie immaterielle Ressourcen) innerhalb einer Organisationsform z. B. Volkswirtschaft.[220]

RoRo-Verkehr

Transport rollender Güter wie PKW, LKW usw. mittels RoRo-Schiffen.[221]

Stückgut

In Verpackung (z.B. Kisten, Säcke) oder stückweise (z.B. Baumstämme) befördertes Gut.[222]

Stuffing und Stripping

Be- und Entladen von Containern.[223]

TEU

Die Abkürzung „TEU" steht für „**T**wenty-Foot **E**quivalent **U**nit" und ist eine internationale Zähleinheit für ISO-Container. Die Abkürzung ergibt sich aus den international normierten Abmessungen von ISO-Containern. Ein ISO-Container mit einer Breite von 8 Fuß (2.438 mm) sowie einer Länge von 20 Fuß (6.058 mm) entspricht 1 TEU. Ein 40 Fuß (12.192 mm) langer ISO-Container entspricht 2 TEU.[224]

Tonnenkilometer (tkm)

Beförderung einer Tonne an Gütern über die Distanz von einem Kilometer.[225]

Transeuropäische Netze (TEN)

Die Transeuropäischen Netze, kurz TEN, haben zum Zweck, die Regionen Europas und deren nationale Netze mit leistungsfähiger Infrastruktur zu verbinden. Sie tragen dazu bei, den Binnenmarkt sowie den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt innerhalb der EU zu gewährleisten. Die TEN wurden von der EU in den drei Bereichen Verkehr, Energie und Telekommunikation festgelegt. Deren Ausbau wird hauptsächlich von den Mitgliedstaaten, aber auch durch Förderung der Gemeinschaft finanziert.[226]

Transportaufkommen

Über einen Zeitraum transportierte Gütermenge (Nutzlast-) Tonnen/Zeiteinheit: t/T[227]

[220] Vgl. http://www.uni-protokolle.de/Lexikon/Ressourcenallokation.html, (24.01.2010)
[221] Vgl. via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2005, S. f11
[222] Vgl. via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2005, S. f13
[223] Vgl. via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2005, S. f13
[224] Vgl. http://www.containerhandbuch.de/chb/glossar_zentral/glossar_gesamt.html (07.03.2010)
[225] Vgl. via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2005, S. f14
[226] Vgl. http://europa.eu/scadplus/glossary/ten_de.htm, (22.04.2009)
[227] Vgl. Cerwenka et al, 2003, S. 3-1

Umschlagslände

Umschlagsstelle ohne eigenes künstliches Hafenbecken.[228]

Verkehrsträger

Infrastruktur, die für den Einsatz eines bestimmten Verkehrs- oder Transportmittels vorhanden sein muss (z.B. Straße, Schiene, Wasserstraße).

Verlader

Auftragsgeber eines Transportes[229]

Vor- und Nachlauf

Zu Beginn bzw. am Ende liegende Teilstrecken einer Transportkette. Dazwischen liegt der Hauptlauf.[230]

[228] Vgl. via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2005, S. f15
[229] Vgl. via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2005, S. f15
[230] Vgl. via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, 2005, S. f15

B Abbildungsverzeichnis und Tabellenverzeichnis

Abbildungen

Abbildung 1: Inhaltlicher Aufbau der Arbeit 8

Abbildung 2: Güterverkehrsaufkommen im österreichischen Donaukorridor 2007 in 1000 Tonnen/Jahr 11

Abbildung 3: Zusammensetzung von Binnenschiffstransportkosten und Frachtkosten 15

Abbildung 4: Ausgewählte Relation für den Vergleich der Kosten pro Verkehrsmittel 18

Abbildung 5: Betriebswirtschaftliche Transportkosten im Verkehrsmittelvergleich 19

Abbildung 6: Externe Kosten (Unfall, Lärm, Schadstoff und Klima) im Verkehrsträgervergleich 20

Abbildung 7: Bedeutung von harten und weichen Standortfaktoren bei der Standortentscheidung 28

Abbildung 8: Bestimmungsfaktoren für die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmensstandorten 29

Abbildung 9: Zusammenhang zwischen Betriebsstandort, Standortakteuren und Zielgruppe der Ansiedlungsstrategie 30

Abbildung 10: Grundfunktionen von Binnenhäfen 32

Abbildung 11: Gemeinsame Website von IGÖD 55

Abbildung 12: Lage der wichtigsten Industriezentren im europäischen Wasserstraßennetz 64

Abbildung 13: Verkehrsaufkommen pro Verkehrsmittel und Jahr in den Niederlanden 78

Tabellen

Tabelle 1: Transportaufkommen auf der österreichischen Donau in Tonnen im Jahresvergleich 12

Tabelle 2: Infrastrukturinvestitionskosten im Donaukorridor pro Verkehrsmittel in €/1.000 tkm 25

Tabelle 3: Wasserseitige Umschlagsmengen in den Donauhäfen- und Länden in Österreich 2008 31

Tabelle 4: Beispiele für traditionell schifffahrtsaffine Gütergruppen 35

Tabelle 5: Verteilung der Beschäftigten je Branche auf die Einzugsgebiete der Häfen entlang der Donau in Österreich 35

Tabelle 6: Überblick über die staatlichen Instrumente zur gemeinwohlorientierten Beeinflussung des Mitteleinsatzes für Produktion, Investition und Konsum 39

Tabelle 7: Güterverkehrsleistung nach Verkehrsträgern in den Vergleichsländern 2006 (in Mio.tkm) 63

Tabelle 8: Güterverkehrsaufkommen der Landverkehrsträger in Deutschland (in Mio. Tonnen) 66

Tabelle 9: Übersicht über die Anzahl der geförderten Projekte 85

Tabelle 10: Übersicht über die untersuchten Fallstudien und deren Instrumenteneinsatz 93

Tabelle 11: Mögliche Ziele und Maßnahmen für einzelne Akteure zur Unterstützung von Betriebsansiedlungen entlang der österreichischen Donau 102

C Literaturverzeichnis

Amt der NÖ Landesregierung. (2004). Landesentwicklungskonzept Niederösterreich. St. Pölten.

Amt der OÖ Landesregierung. (1999). Regionalwirtschaftliches Entwicklungsleitbild Oberösterreich - Ein Leitfaden für die Entwicklung des Landes und seiner Regionen. Linz.

Amt der OÖ Landesregierung.(1998). Verordnung der Oö. Landesregierung betreffend das Oö. Landesraumordnungsprogramm (Oö. Landesraumordnungsprogramm 1998). Linz.

Amt der OÖ Landesregierung. (1999). Raumordnungsprogramm für die Region Linz-Umland LGBl. für Oö Nr. 30/99. Linz, Oberösterreich: OÖ Landesregierung.Linz.

Amt der OÖ Landesregierung. (2007). Regionales Raumordnungsprogramm für die Region Eferding LGBl. für Oö. Nr. 114/2007. Oberösterreich: OÖ Landesregierung.Linz.

Austria Wirtschaftsservice Gesellschaft mbH. (2009). Allgemeine Bestimmungen für die ERP-Programme der Sektoren Industrie- und Gewerbe. Wien.

Austria Wirtschaftsservice Gesellschaft mbH. (2009). ERP Verkehrsprogramm - Kurzinformation für Förderwerber. Wien

Balderjahn, I. (2000). Standortmarketing. Stuttgart: Lucius und Lucius Verlagsgesellschaft mbH.

Bayernhafen GmbH & Co KG. (12/2006). Zu Lande und zu Wasser dicht in Europa vernetzt. kurs bayernhafen - Magazin der bayernhafen Gruppe .

Bayernhfen GmbH & Co.KG. (12/2007). Häfen als Produktionsstandorte. kurs bayerhafen - Magazin der bayernhafen Gruppe .

Binner, H. F. (1998). Organisations- und Unternehmensmanagement. Hannover: Karl Hanser Verlag.

Bökemann, D. (1999). Theorie der Raumplanung: Regionalwissenschaftliche Grundlagen für die Stadt-, Regional- u. Landesplanung. Wien: Oldenbourg Verlag.

Bundesministerium für Verkehr Innovation und Technologie. (2009). Innovationsförderprogramm Kombinierter Güterverkehr. Wien.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. (2002). Generalverkehrsplan Österreich 2002. Wien.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. (2006). Nationaler Aktionsplan Donauschifffahrt - Endbericht. Wien.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. (2007). Verkehr in Zahlen 2007. Wien.

Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB). (2009). Geschäftsbericht 2008/2009. Duisburg.

Bureau Voorlichting Binnenvaart. (2009). Binnenschifffahrt - Gütertransport mit Power - Die Zukunft des Güterverkehrs und der Binnenschifffahrt in Europa 2010-2011. Rotterdam.

Busso, Grabow, D. H.-G. (1995). Weiche Standortfaktoren . Stuttgart, Berlin, Köln: Verlag W. Kohlhammer GmbH / Deutscher Gemeindeverlag.

Cerwenka, Hauger, Hörl, Klamer. (2003). Grundlagen der Verkehrssystemplanung. Wien: Österreichischer Kunst- und Kulturverlag.

Dortmunder Hafen AG. (2009). Dortmund Hafen - Logistik mit System. Dortmund.

Eigruber, S. (2009). Hödlmayr startet mit Güter-Liniendienst auf der Donau. Wirtschaftsblatt .

Dallhammer, E. (2007). Den Räumen mehr Ordnung. Verlag der Grünen Bildungswerkstatt.

Europäische Gemeinschaft. (2008). Inland Waterway Transport Funding. Brüssel: Europäische Kommission, Energie und Transport DG.

Europäische Kommission. (2008). Staatliche Beihilfe – N 31/2008 – Österreich: Pilotprojekt zur Entwicklung von intermodalen Verkehren auf des. Brüssel.

Götz, C. (1999). Wirtschaftsförderung zwischen Wettbewerb und Kooperation. Hamburg: Verlag Dr. Kovac.

Sommer, W. (5/2009). Nutzen und Kosten des Verkehrs. Die Volkswirtschaft - Das Magazin für Wirtschaftspolitik , S. 6-11.

Holderied, C. (2005). Güterverkehr, Spedition und Logistik - Managementkonzepte für Güterverkehrsbetriebe, Speditionsunternehmen und logistische Dienstleister . München; Wien: Oldenbourg.

Kanonier, A. (2008). Regionale Betriebsgebiete - Institutionen und Maßnahmen zur Entwicklung von Betriebsgebieten. Wien.

Krause, A. (2009). Diplomarbeit. Potentiale für Industrie- und Gewerbeansiedlungen an der österreichischen Donau - eine internationale Vergleichsstudie . Wien.

Miernicki, H. (07. 04 2008). Niederösterreich Wirtschaft im Wandel - Leistungen der ecoplus. Wien.

Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. (2008). Wasserstraßenverkehr, Binnenhäfen und Logistik in Nordrhein-Westfalen - Fortschreibung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzeptes Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf.

Niederösterreichisches Raumordnungsgesetz 1976, LGBl 1976/8000 idgF

Oberösterreichisches Raumordnungsgesetz 1994, LGBI 1994/114 idgF

Österreichische Nationalbank (2008). Direktinvestitionen. Wien.

Österreichisches Institut für Raumplanung (ÖIR). (2009). Potenzial für Betriebsansiedlungen an der österreichischen Donau, geeignete Standortbereiche (Arbeitspaket I - Analyse auf regionaler Ebene). Wien.

Pohl, R. (1998). Ansiedlungsförderung als Strategie der Regionalpolitik, Theoretische Grundlagen, instrumentelle Möglichkeiten und Grenzen. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft.

Porter, M. (1993). Nationale Wettbewerbsvorteile. Wien.

Promotie Binnenvaart Vlaanderen. (2008). Public Private Partnership (PPP) for the construction of loading and unloading facilities. Hasselt.

PTV Planung Transport Verkehr AG. (2005). Präsentation CIPROC. Karlsruhe.

Richard, J. (1996). Untersuchungen zur Bedeutung der Verkehrserschließung für Standortqualitäten. Stuttgart.

Scheepvaart, N. D. (2009). Geschäftsbericht 2008. Hasselt.

Scheibenhofer, M. (2001). Die nachhlaltige Nutzung der Donau als Verkehrsweg der Zukunft. Dipl.-Arb. Wu Wien . Wien.

Schubert. (02/2009). Die Donau als Verkehrsweg. Das österreichische Verkehrsjournal - Miteinander statt gegeneinander , S. 58-80.

Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18. (2006). Masterplan Verkehr Wien 2003 - Kurzfassung (aktualisierter Nachdruck). Wien.

Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung. (2005). Stadtentwicklungsplan STEP 05. Wien: Friedrich – Vereinigte Druckereien und Verlagsgesellschaft Linz.

Steiermärkisches Raumordnungsgesetz 1974, LGBl. 127/1974, idgF.

Pauwels, Van de Voorde, Vanelslander, Verhetsel. (2009). Integrating Inland Navigation Developments and Land use - A case study for Flanders. Antwerpen: Department of Transport and Regional Economics - University of Antwerp.

VCÖ. (09/2004). VCÖ Studie: Güterverkehr kann stärker auf Donau verlagert werden. Verkehr aktuell

via donau - Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH . (2002). Mittel- und langfristige Entwicklung der Binnenschifffahrt auf der R-M-D-Wasserstraße am Beispiel des österreichischen Donauabschnittes. Wien.

via donau - Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH. (2005). Handbuch der Donauschifffahrt. Wien.

via donau - Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH. (2006). COLD - Container Liniendienst Donau Endbericht. Wien.

via donau - Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH . (2007a). DoRIS - Donau River Information Services. Wien.

via donau - Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH. (2007b). Das Problem Straubing-Vilshofen aus österreichischer Sicht. Wien.

via donau - Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH. (2009). Donauschifffahrt in Österreich - Jahresbericht 2008. Wien: Starmühler Agentur & Verlag.

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost (WSD Ost). (2007). Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße. Essen.

Wien Holding GmbH. (2009). Geschäftsbericht 2008. Wien.

Schönbäck, W. (2004). Skriptum zur Vorlesung "Finanzwissenschaft". Wien.

Schönbäck, W. (2006). Skriptum zur Vorlesung "Ökonomische Bewertungsmethoden". Wien

Schönbäck, W. (2009). Skriptum zur Vorlesung "Infrastrukturökonomie und öffentliche Unternehmen". Wien.

WWF. (2002). Schiffahrt auf Europas Lebensader, der Donau. Wien.

Online-Quellen

Amt der NÖ Landesregierung. Abgerufen am 01.12.2009 von http://www.noe.gv.at/Umwelt/Klima/Klimawandel-Klimaschutz/klimapolitik.pdf

Amt der NÖ Landesregierung. (25. 09 2008). *„Das Land Niederösterreich“*. Abgerufen am 04.08.2009 von http://www.noe.gv.at/Umwelt/Umweltschutz/Foerderungen/betriebliche_umweltfoerderung_antrag.html

Amt der OÖ Landesregierung. (2009). *„Land Oberösterreich Regionalentwicklung“*. Abgerufen am 27.07.2009 von http://www.ooe.gv.at/cps/rde/xchg/ooe/hs.xsl/25706_DEU_HTML.htm

Austrian Business Agency . (06 2009). *„Österreichs Ansiedlungsberater ABA“.* Abgerufen am 15.10.2009 von http://www.aba.gv.at/uploads/logistik_d_0609_10700_DE.pdf

Deutsche Bank. *„Deutsche Bank.de“.* Abgerufen am 07.08.2009 von http://www.firmenkunden.deutsche-bank.de/docs/Ran_an_die_Toepfe.pdf

Bayernhafen GmbH & Co. KG. (2009). *„Bayernhafen Aschaffenbur“..* Abgerufen am 10.08.2009 von http://www.bayernhafen.de/cms/index.php/81fe3e/114/1007/-

Bayernhafen GmbH & Co. KG. (2009). *„Bayernhafen Aschaffenburg“*. Abgerufen am 07.08.2009 von http://www.bayernhafen.de/cms/index1.php/81fe3e/108/1008/-

Bayernhafen GmbH& Co.KG. (2009). *„Bayernhafen Aschaffenburg“*. Abgerufen am 07.08.2009 von http://www.bayernhafen.de/cms/index1.php/81fe3e/134/1328/

Bayrisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie. (08.07.2007). Abgerufen am 07.08.2009 von http://www.stmwivt.bayern.de/presseinfo/pressearchiv/2007/06/pm706117.html

Beyer Baumaschinen & Arbeitsbühnen. (2007). Abgerufen am 07.08.2009 von http://www.beyer-baumaschinen.de/wir_in_der_Presse/Teleskopstapler_Aschaffenburg_/teleskopstapler_aschaffenburg_.html

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft. *„lebensministerium.at“*. Abgerufen am 07.04.2009 von http://wasser.lebensministerium.at/article/articleview/62743/1/14151

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. (2009). *„BMVIT - EU Förderprogramme“*. Abgerufen am 20.08.2009 von http://www.bmvit.gv.at/verkehr/international_eu/eu_programme/marcopolo.html

Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend. (07/2009). *„Clusterplattform“.* Abgerufen am 15.10.2009 von Cluster in Österreich: Bestandsaufnahme und Perspektiven: http://www.clusterplattform.at/fileadmin/user_upload/studien/Endversion_Cluster_in_OEsterreich_-_Bestandsaufnahme_und_Perspektiven_080809.pdf

Dortmunder Hafen AG. (06.12.2007). *„Dortmund Hafen“.* Abgerufen am 11.08.2009 von http://www.dortmunder-hafen.de/index.php?siteID=9&newsID=10

ecoplus. Niederösterreichs Wirtschaftsagentur GmbH. *„Logistik Cluster Niederösterreich“*. Abgerufen am 19.01.2010 von http://www.logistikcluster.at/ecoplus/cluster/lc/LC_R5.htm

CDM Rulebook – *“Clean Development Mechanism Rules, Practice & Procedures”*. Abgerufen am 07.03.2009 von http://cdmrulebook.org/84

E**uropäische Gemeinschaft**. (25.04.2008). *Europa: Zusammenfassung der EU Gesetzgebung*. Abgerufen am 15.07.2009 von http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/l24450_de.htm

Europäische Gemeinschaften 1995 - 2009. *„Europa Glossar“*. Abgerufen am 22. 04 2009 von http://europa.eu/scadplus/glossary/ten_de.htm

Frankfurter Allgemeine. (29.03.2006). *„FAZ.net“.* Abgerufen am 10.08.2009 von http://www.faz.net/s/Rub8D05117E1AC946F5BB438374CCC294CC/Doc~EF1D5189C37754827A7AF11590BC95CD2~ATpl~Ecommon~Scontent.html

HERZIG Marketing Kommunikation GmbH. (04.05.2009). *DiaLOG45*. Abgerufen am 11.08.2009 von http://www.herzigmarketing.de/blog/tag/e-port-dortmund/

Holland Intermodal. (2009). Abgerufen am 03.08.2009 von http://www.hollandintermodal.com/content.php?rid=22&tab=content%20&mi=40

IGÖD - Interessensgemeinschaft öffentlicher Donauhäfen in Österreich. *„IGÖD“*. Abgerufen am 28.09.2009 von 2009: http://www.hafen.co.at/

Klima:aktiv. Abgerufen am 04.08.2009 von http://www.klimaaktiv.at/article/articleview/39276/1/12198/

Logistikplattform Hafen Aschaffenburg. *„www.binnenschifffahrtswelt.de“.* Abgerufen am 01.12.2009 von http://www.binnenschiffahrtswelt.de/downloads/hafen_aschaffenburg.pdf

oekonews.at. (05.09.2008). Abgerufen am 07.04.2009 von Tageszeitung für erneuerbare Energie und Nachhaltigkeit: http://oeko-news.com/index.php?mdoc_id=1032793

ÖROK Österreichische Raumordnungskonferenz. (2008). *„INTERREG IV C“*. Abgerufen am 15.07.2009 von http://www.oerok.gv.at/contact-point/interreg-iv-c.html

ÖROK Österreichische Raumordnungskonferenz. (2008). *„Transnationale und Interregionale Kooperation“*. Abgerufen am 15.07.2009 von http://www.oerok.gv.at/eu-regionalpolitik/eu-strukturfonds-in-oesterreich-2007-2013/ziel-etz-transnational-interregional.html

Pollmeier Massivholz GmbH & Co.KG. (15.11.2005). *Pressemeldung - Pollmeier baut zwei Sägewerke in Deutschland.* Abgerufen am 22.0. 2009 von http://www.pollmeier.com/web/admintool/downloads/pressemeldung_pollmeier_aschaffenburg.pdf

Stadt Neuss.Abgerufen am 23.02.2010 von http://www.neuss.de/stadtrat/ratseinladungen/2004_12_17/top12.pdf

Stadt Wien. *„Webservice der Stadt Wien“*. Abgerufen am 23.09.2009 von http://www.magwien.gv.at/stadtentwicklung//07/01/01/urbexchange2.htm

Statistik Austria. (27.03.2009). *„Statistik Austria“.* Abgerufen am 06.03.2010 von http://www.statistik.at/web_de/statistiken/verkehr/binnenschifffahrt/index.html

Verein zur Föderung des Kurzstreckenseeverkehrs e.V.. *„ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center“.* Abgerufen am 21.10.2009 von http://www.shortseashipping.de/de/referenzen/kyrill.php

via donau - Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH. *„via donau Donauschifffahrt“*. Abgerufen am 18. 04.2009 von http://www.donauschifffahrt.info/oeffentlichkeit/vorteile_der_binnenschifffahrt/sicherheit/

via donau- Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH. (2009).“*via donau“*. Abgerufen am 14.01.2010 von http://www.via-donau.org/unternehmen/leistungen/

Wirtschaftslexikon. Abgerufen am 14.06.2009 von http://www.wirtschaftslexikon24.net/d/massengut/massengut.htm

WKO Niederösterreich. (2009). *„WKO.at“*. Abgerufen am 04.08.2009 von http://portal.wko.at/wk/format_detail.wk?AngID=1&StID=373387&DstID=951

Ziwny, P. K. (07.05.2009). *„Wiener Hafen hält Kurs auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten“*. Abgerufen am 14..10.2009 von ots.at: http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20090507_OTS0278

<u>Persönliche Gespräche</u>

Dieter Berlinghof, Niederlassungsleiter Bayernhafen Regensburg (13.05.2009).

DI Andreas Mandlbauer, DI Thomas Rockenschaub, Abteilung Raumordnung beim Amt der OÖ Landesregierung (30.10.2009).

Dipl. Kfm. Karl Michael Probst, Geschäftsführer Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen/Deutschland (14.05.2009).

Mag. Christian Steindl, Geschäftsführer EHG Ennshafen GmbH (21.01.2009).

MBA Hubert Mierka, Geschäftsführer Mierka Donauhafen Krems (21.01.2009).

Michael Plöch, Verkauf Mierka Donauhafen Krems (21.01.2009).