

■ ROUND TABLE

Wir müssen uns hohe Ziele stecken

Die **Donauraumstrategie der EU** sorgt für **Diskussionsstoff bei Logistikern, Standort- und Infrastruktur-Strategen** sowie der **Politik**. Und sie legt die **Differenzen** offen. Gemeinsam luden via donau Wasserstraßengesellschaft und BUSINESS+LOGISTIC zu einer Diskussionsrunde. Es moderierten CR Hans-Joachim Schlobach und Joachim Horvath.

B+L: Herr Hasenbichler, Donauraumstrategie – wenn Sie das hören oder lesen: Wie geht es Ihnen grundsätzlich dabei? Ist es für Sie nur eine Willenserklärung von bestimmten Leuten aus der EU oder schon Realität?



H.-P. Hasenbichler: „Die Donauraumstrategie muss die verschiedenen Ansprüche einer Makroregion unter einen Hut bringen.“

Hasenbichler: via donau und Österreich beschäftigen sich schon seit vielen Jahren mit diesem Thema und wir arbeiten genauso lang daran, Infrastruktur-Projekte im Donauraum zu harmonisieren. Die EU hat sich vor gut zwei Jahren dazu entschlossen, eine eigene Strategie zu entwickeln. Diese Donauraumstrategie muss aus meiner Sicht die verschiedenen Ansprüche einer Makro-

region unter einen Hut bringen. Dabei sollte es so etwas wie eine Prioritätenreihung und eine Harmonisierung von Interessen geben. Wenn ich jetzt an die Binnenschifffahrt und Binnenhäfen denke, dann wird allein dieses Thema von Bereichen wie den Fremdenverkehr, Kraftwerksbau und vielen anderen Nutzungsformen sowie der Umweltproblematik an der Donau beeinflusst. Es ist daher eine große Herausforderung im Hinblick auf die Donauraumstrategie eine gemeinsame Sichtweise hier zu finden und aus dieser gemeinsamen Sichtweise heraus Projekte zu entwickeln. Vor diesem Hintergrund muss dann auch das Ziel der EU-Kommission betrachtet werden, bis 2020 rund 20 Prozent mehr Güterverkehr auf die Donau zu bringen. Dabei befindet sich die Donau nach wie vor im Mitbewerb zu anderen Verkehrsträgern wie Bahn oder Straße. So gesehen haben wir noch große Aufgaben vor uns.

B+L: Worin sehen Sie Ihre Aufgabe als via donau?

Hasenbichler: Wir als Unternehmen sehen unsere Rolle als Koordinator und Cluster-Manager im Bereich der Binnenschifffahrt. Diese Clusterung im Bereich der Donauraumstrategie hat stattgefunden. Wir haben das Ganze bereits in fünf Felder geclustert. Im Bereich der Binnenschifffahrt sind wir damit schon so weit gekommen, dass wir mit Projekten beginnen.

B+L: Herr Leitner, Sie sind als Unternehmer auf der Donau zumindest bis Budapest mit einem Linienschiff auch vertreten. 20 Prozent hört sich jetzt irrsinnig viel an bis 2020. Wie sehen Sie das als Unternehmer? Ist so etwas überhaupt möglich?

Leitner: Ja, natürlich ist es möglich. 20 Prozent ist ja nicht wirklich viel. Wir schreiben jetzt das Jahr 2011 und wir haben noch acht Jahre vor uns. Rein rechnerisch ergibt das irgendwo 1,5 Prozent Wachstum pro Jahr bis 2020.

B+L: Sehr gut. Und wo ist das Problem dabei, dies auch umzusetzen?

Leitner: Die Problemeorte ich in der Umsetzung der von Herrn Hasenbichler angesprochenen Projekte. Die 20 Prozent würden wir etwa dann locker schaffen, wenn Sie alleine nur die nautischen Engpässe beseitigen. Davon ist aber nur sehr wenig zu sehen. Somit fehlt derzeit die Voraussetzung dafür, um 20 Prozent Wachstum auf der Donau zu schaffen.

B+L: Herr Klacska, was erwarten Sie denn selber von der Donauraumstrategie als Vertreter der Transportwirtschaft? Es soll



H. Leitner: „Es fehlen derzeit die Voraussetzungen dafür, um 20 Prozent Wachstum auf der Donau zu schaffen.“

FOTOS: JAN GOTTF

ja alles schön möglich sein, aber wir haben durchaus auch gesehen, dass es nicht so einfach sein wird diese 20 Prozent Steigerung zu bekommen. Wie sieht die Sache für Sie aus?



A. Klacska: „Die Donau verbindet nicht nur Europa, sondern ist der direkte Zugang der Schwarzmeerregion zum Herzen Europas.“

Klacska: Über die Donauraumstrategie müssen Sie das „Weiße Buch Verkehr 2011“ der EU-Kommission legen. Dieses zeigt die Herausforderungen im Hinblick auf den Verkehr wie etwa Energieknappheit, CO₂-Reduktion, Umweltproblematik usw. auf. Wenn es nicht gelingt, diese Probleme effizient zu lösen, dann ist die Verkehrspolitik gescheitert. Die Donauraumstrategie sehe ich daher als ein sehr probates Mittel, an der nachhaltigen Gestaltung des Güterverkehrs mitzuwirken.

B+L: Wo sehen Sie die unmittelbaren Herausforderungen dabei, die EU-Strategie auch wirklich umzusetzen?

Klacska: Bei diesem Thema dürfen Sie eines nicht vergessen, Herr Schlobach: Nicht die Schifffahrtsunternehmen und die Häfen bringen die Güter auf das Wasser, sondern die Verlader, die Industrie. Wenn es uns daher nicht gelingt, die Industriekapazität – und da ist die Regionalpolitik intensiv gefordert, verkehrsmäßig gut an den Wasserweg Donau anzubinden, sei es in Österreich, in Rumänien oder in den anderen Donaustaaten – dann scheitert das Ganze. Denn wenn der LKW beladen ist, dann

fährt er auch. Auf der anderen Seite müssen die finanziellen Mittel zur Verfügung stehen, sodass die Donauraumstrategie wirklich mit Leben erfüllt wird.

B+L: Wie schätzen Sie als Logistiker die wirtschaftlichen Aussichten der Donauregion ein?

Klacska: Die Donau verbindet nicht nur Europa, sondern ist der direkte Zugang der Schwarzmeerregion zum Herzen Europas. Und die Schwarzmeerregion ist ein Markt mit über 140 Millionen Einwohnern, zu dem der Wirtschaftsmotor Türkei zählt. Die Schwarzmeerregion ist zwar in vielen Bereichen noch strukturschwach und hat einen enormen Aufholbedarf. Damit sind aber große Chancen für Europa allgemein und Österreich im Besonderen verbunden. Das allein schon zeigt die Potenziale, die sich der Wirtschaft öffnen, wenn sich die europäische Verkehrspolitik entschließt, die Güter von oder in diese Region über das Schwarze Meer und die Donau zu kanalisieren.

B+L: Frau Unterholzner. Die Wirtschaft ans Wasser zu bringen ist Ihr Business. Wie bringt man aber die Industrie ans Wasser?

Unterholzner: Wir bemühen uns natürlich intensiv darum, den Standort Wiener Hafen



M. Unterholzner: „Wir bemühen uns natürlich intensiv darum, den Standort Wiener Hafen für Industrie und Transportwirtschaft attraktiv zu machen.“

für Industrie und Transportwirtschaft attraktiv zu machen. Wir haben in Hochwasser-

schutz und Bahngleis-Anschlüsse investiert. Zudem läuft bei uns die Landgewinnung, mit der wir mehr Nutzfläche für Transport-



R. Mutz: „Die Flächenwidmung korreliert nicht immer mit den Planungen, welche den Wirtschaftsstandort Wien verbessern.“

wirtschaft und Industrie entwickeln. Gleichzeitig erschließen wir weitere Flächen. Und wir sind in ein EU-Projekt involviert, in dem wir u.a. Güter identifizieren, die man über Container auf der Donau transportieren kann um dann auch bei uns die Voraussetzungen dafür zu schaffen. Nichts desto trotz kommt bislang nur der geringste Teil, rund zehn Prozent, der Waren über die Donau bei uns an bzw. verlässt den Hafen. Der Löwenanteil geht über die Bahn und die Straße.

B+L: Mangelt es also an der Nachfrage der Unternehmen, direkt ans Wasser gehen? Am Rhein funktioniert ja deswegen die Schifffahrt sehr gut, weil sehr viele Industrien einen ziemlich direkten Zugang zum Wasser haben. Wie sieht das hier in Österreich aus?

Mutz: Wir bemühen uns im Zuge unseres Masterplanes, an dem wir jetzt seit rund einem Jahr arbeiten, wesentlich attraktiver für die Betriebe zu werden. Wir wollen Betriebe an die Donau bringen, indem wir z.B. kürzere Abläufe innerhalb des Areals ermöglichen oder entlang der neuen Bundesstraße B14 zusätzliche Betriebsansiedlungsflächen schaffen. Oder nehmen Sie unser Projekt der Landgewinnung. Hier entstehen 70.000 Quadratmeter Betriebs- und La-

gerflächen in den nächsten fünf bis sechs Jahren.

B+L: Also alles eitel Wonne? Oder doch nicht? Was steht den Plänen für Betriebsansiedlungen entgegen?

Mutz: Die Flächenwidmung korreliert nicht immer mit den Planungen, welche den Wirtschaftsstandort Wien insbesondere im Hafen Wien, verbessern. Wir haben jetzt zum Beispiel eine Bundesstraße B14, die gerade entlang unseres Hafens entsteht. Diese Bundesstraße ist so dimensioniert, dass sich jeder zweite Lkw die Reifen zerstört, weil die Schleppkurven zu eng sind. Oder noch ein Beispiel: Die Schallschutzwand an der B14 ermöglicht im Winter nicht einmal, seitlich Schnee zu lagern. Oder, und das setzt aus meiner Sicht einen bisherigen negativen Höhepunkt auf das Ganze, 200 Meter vor unserem Hafenareal wurden vor zwei Jahren neue Widmungen beschlossen, die Wohnbau zulassen. Derzeit entstehen dort Reihenhäuser. Hier sind Konflikte vorprogrammiert, welche vermieden werden



C. Steindl: „Wir haben jetzt die Chance, Österreich zu einer Art Logistikhub innerhalb der Donauraumstrategie aufzubauen.“

hätten können. Das könnte aus meiner Sicht Unternehmen abschrecken. Solche Widmungsentscheidungen betrachte ich daher für das Industriearreal Wiener Hafen als sehr gefährlich.

B+L: Herr Steindl, da ist Ihre Situation komfortabler. Oder etwa nicht?

Steindl: Ich kann die Probleme vom Kollegen Mutz sehr gut verstehen, denn die

Donauraumstrategie muss aus unserer Sicht mit einer nachhaltigen Standortentwicklung verbunden sein. Und dazu gehört auch die gesamte Raumplanung. Darum ist es bei einer weiteren Flächenentwicklung von zentraler Bedeutung, dass auch eine Abgrenzung von Betriebs- und Industriebaugebiet zu gemischter Nutzung oder zu Wohngebiet mit einem ausreichenden Abstand von Beginn an eingeplant wird. Sonst braucht man gar nicht erst anzufangen, einen Standort zu entwickeln. Wir haben das Glück als Industriebaugebiet gewidmet zu sein mit einem ausreichenden Abstand zu Wohngebieten. Uns steht sogar der Auwald als Lärmschutz Richtung Norden zur Verfügung.

B+L: Wie soll die Entwicklung aus Ihrer Sicht weiter gehen, damit Industrie an die Donau kommt?

Steindl: Wir sehen für die weitere Entwicklung innerhalb der Donauraumstrategie zur Gewinnung von Industriebetrieben als Direktkunden zweierlei Strategien. Die erste Strategie ist, die wasserseitige Infrastruktur weiter auszubauen. Hier sind wir als Hafen Enns einer der wenigen Standorte im gesamten Donauraum Vorreiter mit dem weiteren Ausbau der Kaianlagen. Wir haben kürzlich wieder 360 Meter in Betrieb genommen und es wird jetzt auch auf niederösterreichischer Seite ein neuer Kai mit neuen Gleisanlagen entstehen. Unternehmen, die sich dahinter ansiedeln, haben so die Möglichkeit, einerseits die Wasserstraße und andererseits die Schiene direkt zu nutzen. Die zweite Strategie ist, im Zuge der Donauraumstrategie, die Hinterlandanbindungen zu forcieren. Österreich hat seine Industrie teilweise aus geografischen Gründen im Hinterland. Es geht darum, ganz Österreich als Logistikstandort neu zu positionieren. Wir haben jetzt die Chance, Österreich zu einer Art Logistikhub innerhalb der Donauraumstrategie mit dem Verkehrsträger Donau in Richtung Schwarzes Meer aufzubauen. Dabei soll Österreich ein leistungsfähiger Anfangs- und Endpunkt im Zentrum Europas werden. Über den neu formierten österreichischen Wasserstraßen-Schiffahrtverein, den wir jetzt neu ausrichten, wollen wir einen wesentlichen Beitrag dazu leisten.

B+L: Am Beispiel des Wiener Hafens entsteht der Eindruck, dass bei der Stadtplanung die rechte Hand nicht weiß, was die linke tut. Auch Niederösterreich positioniert sich einerseits als Logistikstandort und andererseits als Wohn- und Tourismusland. Kommt man da nicht in ein Dilemma?

Ecker: Nein. Denn die Anforderungen an einen modernen Logistikstandort und jene an ein Wohn- und Tourismusland mit hoher Lebensqualität sind durchaus miteinander

in Einklang zu bringen. Gerade in Niederösterreich arbeiten wir im Logistik Cluster intensiv an nachhaltigen Logistiklösungen.



C. Ecker: „Die Donauraumstrategie ist keine rein österreichische Binnenwasserstraßenstrategie, sondern eine ganzheitliche, europäische. Und als solche muss sie auch gesehen werden.“

Darüber hinaus haben wir in Niederösterreich eine ganz spezifische Wirtschaftsstruktur. Rund 99 Prozent unserer Unternehmen sind klein- und mittelstrukturierte Betriebe mit einem oft regional angesiedelten Kundenkreis. Genau daher ist es für uns ja von besonderer Bedeutung, dass die Donauraumstrategie eine ganzheitliche, europäische Strategie mit unterschiedlichen Prioritätsfeldern ist, die ineinander greifen. Die Clusterbildung und die Vernetzung der Unternehmen im gesamten Donauraum als weiterer wichtiger Schwerpunkt kann wiederum für Zielsetzungen wie die Steigerung des Güterverkehrs auf der Donau um 20 Prozent dienlich sein. Dennoch: Wir können uns daher zwar in Niederösterreich, Oberösterreich und Wien bzw. Österreich generell gut aufstellen und die Infrastruktur entsprechend entwickeln. Um mehr Güter aufs Wasser zu bringen, benötigen wir aber auf jeden Fall mehrere ebenbürtige Partner in den anderen Ländern. Und genau diese internationale Zusammenarbeit wird durch die Donauraumstrategie forciert.

B+L: Man kann aber mit gutem Beispiel voran gehen, denn es ist ja auch eine Standortfrage, ob ein Industriebetrieb eine multimodale Infrastruktur vorfindet. Dazu müsste man sich auch seitens der Politik klar deklarieren, dass man Industrie haben möchte, die Arbeitsplätze bringt, aber natürlich auch Verkehre. Frau Vogl! Auch Sie sind als Geschäftsführerin von Tina Vienna

FOTOS: JAN GOTTF



A. Vogl: „Es gibt ja nicht nur die Donauraumstrategie sondern auch europäische Initiativen zum Thema Smart Energies und Smart Cities.“

regelmäßig mit dem Dilemma konfrontiert, dass Wien auf der einen Seite Industrie haben möchte, die Arbeitsplätze schafft und auf der anderen Seite aber die Ansprüche des Wohnens irgendwie berücksichtigt werden müssen. Sie wollen ja zum Beispiel auch Headquarters in Wien haben?

Vogl: Die Stadtplanung ist immer am Abwägen zwischen verschiedensten Interessen und Begehrlichkeiten. Ich denke was die Donauraumstrategie dazu jetzt auch tun kann, ist zum Einen die Aufmerksamkeit der Stadtplaner auf das Thema „Schifffahrt“ verstärkt zu lenken und dort die Anforderungen verstärkt wahrzunehmen. Auf der anderen Seite ist Wien eine der wenigen Großstädte Europas, die wachsen, d.h. der Druck auf den Wohnungsmarkt steigt. Die Stadt ist also auch aufgefordert, ausreichend Wohnungen zu bauen um den Menschen auch eine Möglichkeit zu geben, in der Nähe ihres Arbeitsplatzes zu wohnen. Darum gibt es ja nicht nur die Donauraumstrategie, sondern auch europäische Initiativen zum Thema „Smart Energies“ und „Smart Cities“. Gerade die Schifffahrt mit ihren vergleichsweise geringen Emissionen kann hier einen guten Beitrag liefern und man wird verstärkt darauf Rücksicht nehmen.

B+L: Herr Schäffer, Sie sind Vertreter des Hafen Krems. Gemeinsam mit Rhenus wollen Sie die Geschäfte Donau abwärts entwickeln. Wie sind denn da Ihre Erfah-

FOTOS: JAN GOTTF

rungen – etwa mit Hafen-Kooperationen entlang der Donau?

Schäffer: Alle Häfen haben Interesse, Geschäfte zu machen und ihre Geschäfts-entwicklungen auszubauen. Wenn wir in der Rhenus-Mierka-Struktur in der Lage sind, Geschäfte zu bringen, dann sind wir herzlich willkommen. Wir bauen dabei auf Partnerschaften, wollen aber auch eigene Standorte entwickeln. Wir gehen hier mehrere Wege. Generell ist zu sagen, dass wir bei der Donauentwicklung die aktuellen politischen Bemühungen natürlich unterstützen, uns aber keineswegs darauf verlassen. Ich denke unsere Aufgabe in der Transport- und Logistikbranche ist, Aufklärungsarbeit entlang der Donau darüber zu leisten. Zum Anderen verkaufen wir Gesamtlogistikkonzepte, worin die Donau und der Donau-transport ein Segment ist. Und zum Dritten forcieren wir Expansion in Richtung Schwarzes Meer und hier ganz konkret in die Türkei. Ich war kürzlich eine ganze Woche in der Türkei, um für die Donau Werbung zu machen, neue Potenziale aufzutun und Kaltakquisition zu betreiben. Dabei wurde deutlich, dass die Potenziale da sind, wir aber noch einen weiten Weg gehen müssen. Ich denke, dass wir als Logistik- und Schiffahrtunternehmen einfach



P. Schäffer: „Alle Häfen haben Interesse, Geschäfte zu machen und ihre Geschäfts-entwicklungen auszubauen.“

auch unseren Teil dazu beitragen müssen und wirklich ganz stark in die Akquisition, in die Aufklärungsarbeit gehen müssen und wirklich solide, plausible Projekte verkau-

fen müssen. Natürlich sind wir angewiesen auf Politik und Wirtschaft, aber auch wir müssen unsere Hausaufgaben machen.

B+L: Herr Capatu! Was sagen Sie zur Dis-



A. Capatu: „Wir stecken uns mit den 20 Prozent Wachstum auf der Donau zu kleinen Zielen.“

kussion um die Donauraumstrategie der EU? Reicht Ihnen das?

Capatu: Nein! Wir stecken uns zum Beispiel mit den 20 Prozent Wachstum auf der Donau zu kleinen Zielen. Wenn wir minimale Ziele haben, haben wir auch wenig Erfolg. Wir müssen uns hohe Ziele stecken, um hier voran zu kommen. Die Projekte, über die im Bereich der Donauraumstrategie gesprochen wird, sind daher meiner Meinung nach zu weit von der Industrie entfernt, denn die Industrie hat nicht genug Leute, um an solchen Projekten zu arbeiten. Und die Ministerien haben nicht genug Ahnung, was die Industrie braucht und verzettelt sich in Kleinkram, Ausschreibungen und Bürokratismus. Dadurch verlieren wir sehr viel ungenutzte Zeit.

B+L: Herr Watzl. Sie beraten Industrieunternehmen. Ist denn das Thema Donauraumstrategie überhaupt dort angekommen? Glaubt die Industrie an den Verkehrsträger Donau?

Watzl: Die Donau ist noch nicht in der Industrie angekommen, abgesehen von den großen klassischen Unternehmen, die eh schon sehr lange Zeit den Verkehrsträger Binnenschiff benutzen, wie etwa die voest.

Die Industrie muss aber von der Wasserstraße Donau überzeugt sein. Aber es ist mindestens genauso wichtig, die Speditions- wirtschaft zu überzeugen. In Industrie und Transportwirtschaft gilt die Donau eben nicht als akzeptabler Verkehrsträger. Wenn Sie Inhabern, Logistikleitern und Supply Chain Managern in der Industrie zu diesem Thema Fragen stellen, kommen regelmäßig zwei stereotypische Antworten: „Das haben wir alles schon diskutiert!“ oder „Das liegt in der Hand unseres Spediteurs!“. Und vom Spediteur kommt regelmäßig der Verweis auf die Schiffbarkeit und Unsicherheit. Aus der Sicht des Beraters kann man jedoch jeden Verkehrsträger für den Transport in Erwägung ziehen. Es müssen nur Qualität, Leistung und die preisliche Komponente passen. Dann ist alles möglich.

B+L: Was fehlt der Industrie?

Watzl: Ich glaube, der Industrie fehlen wasseraffine Spediteure oder Logistiker, denen sie vertrauen, dass sie diese Komponente ins Spiel bringt. Und der Spediteur



O. Schwetz: Wir brauchen ein Gesamtkonzept, um die trimodalen Knoten im Hinterland so weit wie möglich schienenseitig und straßenseitig mit den Häfen zu vernetzen.“

oder Logistiker braucht wiederum ein Produkt, um es voranzutreiben und dann natürlich Preisstabilität. Dabei trifft man dort regelmäßig auf die durch nichts zu rechtfertigende Erwartung, dass die Donauschiffahrt grundsätzlich erheblich billiger sein muss, als alle anderen Verkehrsträger. Die wenigsten Unternehmen sind so binnenschiffaffin wie Rhenus es ist. Die Spediteure

haben grundsätzlich die Erwartung, wenn man die Donau ins Spiel bringt, dann muss es billiger sein als alles andere. Jeder erwartet sich, dass das der günstigste Verkehrs- träger überhaupt ist.

B+L: Herr Schwetz, Sie sind ein langjähriger Experte auf dem Gebiet „Wasserstraße Donau“. Die Diskussion um die Donauraumstrategie der EU ist noch ziemlich heiß. Wie schnell muss denn etwas passieren, damit sich das nicht im Sande verläuft, wie so vieles?

Schwetz: Es stimmt! Wir wiederholen uns permanent und es bewegt sich nichts oder nur wenig. Einen Grund dafür hat mir einmal ein Oberbürgermeister auf einer Konferenz dazu genannt: „Es gibt keine österreichische Verkehrspolitik!“ Es gibt hier seit fast schon Jahrzehnten keine Visionäre, nach denen man sich richten kann. Es ist alles nur Stückwerk. Jeder kocht da sein eigenes Süppchen, ob Verkehrsträger oder Gebietskörperschaft. Dort müssen wir also ansetzen. Das Verkehrsministerium muss hier die Akzente setzen. Dabei ist es ja nicht so, dass überhaupt nichts passierte, es fehlt aber seit langem an der Orientierung und an Konzepten, welche die einzelnen Verkehrswege nicht als Mitbewerber zueinander begreifen, sondern als Möglichkeit, einen optimalen Transportweg von A nach B zu finden, also das von der EU forcierte Schlagwort von der Intermodalität.

B+L: Wie realistisch ist es denn, wirklich Logistikkonzepte unter der Einbindung der Häfen und Vertretern der anderen Verkehrsträger zu erstellen?

Schwetz: Wir hätten jetzt, mit der Supersektion von Ursula Zechner im Verkehrsministerium, die für alle Verkehrsträger zuständig ist, die organisatorischen Voraussetzungen dafür. Ihr zur Seite könnte noch eine Stabstelle oder eine übergeordnete Koordinationsstelle gestellt werden, welche alle Infrastrukturausbauten, sei es Schiene, Wasserstraße, immer unter dem Aspekt der Donauraumstrategie bewertet. Was uns jedoch derzeit fehlt ist, zum Beispiel bezogen auf das Angebot Schiene, eine klare Strategie für die weitere Vernetzung der Hot Spots. Wir haben etwa das Problem in der Obersteiermark, dass hier national keine qualitative Anbindung über ein nationales Zugsystem angeboten wird. Wir haben A-C Verbindungen von Graz nach Linz und damit ist der Verkehr auf der Schiene tot, weil der auf der Straße läuft. Wir brauchen daher ein Gesamtkonzept, um die trimodalen Knoten im Hinterland so weit wie möglich schienenseitig und auf der kurzen Strecke natürlich straßenseitig mit den Häfen zu vernetzen, wie das beim neuen Terminal Freudenberg geschieht. Und das alles muss natürlich in Verbindung mit einer entspre-



G. Watzl: „Ich glaube der Industrie fehlen wasseraffine Spediteure oder Logistiker.“

chenden Raumplanung stehen. Für solche Konzepte bietet die Donauraumstrategie aus meiner Sicht die große Chance, einen Sprung vorwärts zu machen.

B+L: Vielen Dank für diese Diskussionsrunde!

Die Diskussionsteilnehmer

DI Alexandru Capatu, Navromsa
(Hafen Constantza)

Mag. Christian Ecker, ecoplus Logistik Cluster Niederösterreich

Dipl.-Ing. Hans-Peter Hasenbichler, GF via donau - Österreichische Wasserstraßen- gesellschaft

Mag. Alexander Klacska, Wirtschaftskammer Österreich - Bundessparte Transport & Verkehr

Herfried Leitner, GF Helogistics Holding

Ing. Rudolf Mutz, GF Hafen Wien

Patrick Schäffer, GF Rhenus Logistics (Donau) & Mierka Donauhafen

Mag. Otto Schwetz, Vorsitzender Korridor VII, die Donau bei TINA VIENNA

Mag. Christian Steindl, GF Ennshafen OÖ

Mag. Monika Unterholzner, Prokuristin Hafen Wien

DI Alexandra Vogl, GF TINA VIENNA

Günter Watzl, GF Beratung Skillz

Es moderierten:

Hans-Joachim Schlobach, CR BUSINESS + LOGISTIC

Joachim Horvath, CR Österreichische Verkehrszeitung