

Editorial

centrope.news informiert ab sofort vierteljährlich zu ausgewählten Themen, die CENTROPE bewegen. Schwerpunkt der ersten Nummer: Mobilität und Verkehr. Ein Blick auf die aktuellen Projekte auf Straße und Schiene, im Flugverkehr sowie auf und entlang der Donau zeigt: CENTROPE macht mobil!

Aus eigener Erfahrung als CENTROPE-Reisende wissen wir: eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur vereinfacht Kooperationen und beschleunigt den Austausch zwischen Partnern. Das weitere Zusammenwachsen der Europa Region Mitte wird schon bald auf eine sehr konkrete Weise spürbar sein – nämlich in Form kürzerer Reisezeiten.

Eine anregende Lektüre wünscht

die Arbeitsgemeinschaft CENTROPE

Neue Verbindungen auf Straße und Schiene	2
CENTROPE's neue Bahnhöfe	5
Flughäfen im Aufwind	8
An der Donau viel Neues	10
Umweltfreundlich durchstarten	12
Projekt News: CENTROPE startet durch	13
Rubrik "CENTROPE-Tipps"	14

Neue Verbindungen auf Straße und Schiene

„Im Jahr 2015 ist CENTROPE aus allen Himmelsrichtungen problemlos und schnell erreichbar, und auch innerhalb der Region ist durch gut ausgebaute Verkehrsverbindungen ein rasches Vorankommen garantiert.“ So lautet die verkehrspolitische Vision für die Europa Region Mitte im Zukunftsbild „CENTROPE 2015“. Dass aus dieser Vision schon bald Realität werden könnte, zeigt ein Blick auf die aktuellen Verkehrsprojekte in der Region.

die „Magistrale“ – die Schienenachse Paris–Stuttgart–Wien–Győr–Budapest – als Verkehrskorridor von europäischer Bedeutung aufgewertet. Der 4-gleisige Neubau der Strecke St. Pölten-Wien soll bis 2012/13 fertiggestellt werden. Darüber hinaus ist die Errichtung einer zweiten leistungsfähigen Bahnverbindung zwischen Wien und Budapest (bzw. Szombathely) über den Raum Eisenstadt und Sopron geplant. Auf der Nord-Süd-Achse soll mit dem Ostsee-Adria-Korridor ein weiterer zentraler europäischer Verkehrsweg durch CENTROPE verlaufen. Geplant ist ein Ausbau sowohl auf der Strecke Brno-Wien-Semmering als auch zwischen Tnava, Bratislava und Szombathely.

Eine Autobahn zwischen Wien und Brno

Auch AutofahrerInnen werden in naher Zukunft schneller durch CENTROPE reisen können. Die österreichische Nordautobahn A5 zwischen Wien und der tschechischen Grenze bei Drasenhofen/Mikulov ist derzeit in Planung. Das erste „Public Private Partnership“-Modell (PPP) im Straßenbau sorgt jedoch bereits im Vorfeld für Aufsehen. Derzeit wird geprüft, ob die Vergabe des rund eine Mrd. teuren Projekts rechtens war bzw. ob die Ausschreibung neu aufgerollt werden muss. Der für Herbst 2006 geplante Spatenstich muss jedenfalls verschoben werden. Mit der Verkehrsfreigabe rechnet man seitens des Landes Niederösterreich 2010. Auf der südmährischen Seite wird inzwischen an der Verlängerung der Schnellstraße R52 von Brno Richtung Süden gebaut, der Lückenschluss bis zur Staatsgrenze soll nach Auskunft des Straßen- und Autobahndirektorats der Tschechischen Republik (Reditelstvi silnic a dálnic CR) zwischen 2010 und 2012 erfolgen.

In 35 Minuten von Wien nach Bratislava – und umgekehrt

So lässt sich das Ziel für den künftigen Ausbau der Verkehrsverbindungen zwischen den beiden Städten auf den Punkt bringen. Wirklichkeit werden könnte dies bereits im kommenden Jahr. Denn ab 2007 werden die Verbindungen zwischen den beiden Hauptstädten massiv verbessert – und zwar auf Schiene und Straße.

Rund 40.000 Menschen werden, laut Berechnungen der ÖBB, im Jahr 2020 täglich zwischen den Großräumen Wien und Bratislava unterwegs sein, 10.000 davon zu

einem der beiden Flughäfen. Um den zu erwartenden Verkehrsströmen gerecht zu werden, muss ausgebaut, erweitert, modernisiert und investiert werden.

Autobahnverbindungen

Mit der „Spange Kittsee“ durch das Burgenland und Niederösterreich soll die neu errichtete österreichische Nordost-Autobahn A6 die Ostautobahn A4 mit dem Grenzübergang Kittsee und der bestehenden slowakischen Autobahn D2 verbinden. Die beiden Grenzübergänge Berg (SK/A) und Hegyeshalom/Nickelsdorf (HU/A) können dadurch entlastet werden. Wesentlich profitieren wird von der neuen Autobahn vor allem die Transport- und Logistik-Branche in den Regionen Bratislava, Trnava, Győr-Moson-Sopron, Niederösterreich und Wien, die bisher auf die überlastete Bundesstraße angewiesen war. Aber auch die Gemeinden Parndorf, Neudorf, Gattendorf und Kittsee haben guten Grund aufzuatmen. Die Ortskerne hatten bisher mit enormen Lärm- und Schadstoffbelastung zu kämpfen. Auf die 22 km lange neue Autobahnstrecke wird man an vier Anschlussstellen auffahren können. Die Gesamtkosten des Projektes belaufen sich auf rund 154 Millionen Euro. Alle notwendigen behördlichen Bewilligungen liegen bereits vor, und mit der Freigabe für den Verkehr kann laut ASFINAG, der österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, mit Ende 2007 gerechnet werden.

Ringe verbinden Bratislava und Wien

Nördlich der Donau soll die Marchfeld-Schnellstraße (S8) die neue Schnellverbindung zwischen Wien und der österreichisch-slowakischen Staatsgrenze bei Marchegg werden. Geplant wird die Schnellstraße wie eine Autobahn – mit zwei Fahrspuren pro Richtung und einem 130 km/h Limit. Der Baubeginn ist für 2010 avisiert. Auf slowakischer Seite ist geplant, die S8 auf dem „Null-Ring“ von Bratislava weiter zu führen. Geplant ist, bis 2012 je ein Ringsystem auf Straße und Schiene zwischen den beiden Hauptstädten zu errichten.

Auch mit der Bahn sollen Wien und Bratislava bald besser verbunden sein. Mit der Strecke Gänserndorf – Marchegg – Devínska Nová Ves wird derzeit eine leistungsfähige Güterzugsverbindung zum slowakischen Automobilcluster nordwestlich von Bratislava geplant, die besonders für Zuliefererfirmen interessant sein wird. Auch die Modernisierung des „Marchegger Astes“, der direkten Verbindung zwischen Wien und Bratislava über Marchegg, ist derzeit im Planungsstadium. Die Strecke könnte, so es zu keinen Problemen mit der Umweltverträglichkeitsprüfung kommt, 2011 in Betrieb gehen.

Mit dem City Airport Train zu den Flughäfen Wien und Bratislava

Über eine direkte Zugsverbindung zwischen den Flughäfen Wien und Bratislava dürfen sich Reisende voraussichtlich ab 2012 freuen. Bis dahin soll eine Hochleistungsstrecke („Götzendorfer Schleife“) den Flughafen Wien-Schwechat mit der österreichischen Ostbahn verbinden und damit eine direkte Schienenanbindung zum Flughafen Bratislava schaffen. Auch der schnelle und komfortable City Airport Train (CAT) könnte dann zwischen den beiden Flughäfen verkehren.

Weiterführende Links

Straßen- und Autobahndirektorat der Tschechischen Republik (Ředitelství silnic a dálnic ČR): www.rsd.cz

Slowakische Straßenverwaltung (Slovenská správa ciest): www.ssc.sk

Ungarisches Autobahnenportal: www.autopalya.hu

Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ASFINAG: www.asfinag.at

Tschechische Eisenbahnen (České Dráhy): www.cd.cz

Eisenbahnen der Slowakischen Republik (ŽSR): www.zsr.sk

Ungarische Staatsbahnen (MÁV): www.mav.hu

Österreichische Bundesbahnen (ÖBB): www.oebb.at

City Airport Train: www.cityairporttrain.com

CENTROPE´s neue Bahnhöfe

Leistungsfähiger und moderner sollen sie werden, um den neuen Anforderungen als attraktive Verkehrsknoten im europäischen Eisenbahnnetz gerecht zu werden. Dass es bei der Neugestaltung von Bahnhöfen aber nicht nur um den Transit geht, macht ein Blick auf die aktuellen Bahnprojekte in Wien, Brno und Bratislava deutlich.

Ein Hauptbahnhof für Wien

Mit dem Hauptbahnhof Wien wird in Österreichs Hauptstadt derzeit an dem wohl wichtigsten und größten verkehrspolitischen Bauprojekt der nächsten Jahre gearbeitet. Grundgedanke beim Neubau des Bahnhofs ist die Auffassung der derzeitigen Kopfbahnhöfe Süd- und Ostbahnhof und die Realisierung eines sogenannten Durchgangsbahnhofes, der es Zügen ermöglicht, aus allen vier Himmelsrichtungen einzulaufen und weiterzufahren. Aus verkehrsplanerischer Sicht ein absolutes Muss, schließlich soll Wien sein Potenzial als Verkehrsdrehscheibe Europas optimal nutzen können. Zentrale Bedeutung bei der Planung des neuen Hauptbahnhofes hatte daher die Schaffung einer hochleistungsfähigen West-Ost-Eisenbahnverbindung sowie die Verknüpfung mit den Bahnverbindungen nach Nord und Süd. Der Hauptbahnhof Wien wird zudem ein neuer, hochwertiger Knoten im öffentlichen Stadtverkehr, der Reisenden das Umsteigen zwischen Zug, S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Autobus in einem einzigen Bahnhofsgebäude ermöglicht. Der im Jahr 2004 vorgelegte Masterplan sieht darüber hinaus die Entwicklung eines neuen Stadtteils auf dem Gelände des heutigen Frachtenbahnhofs Wien Süd vor. Wohnungen, Büros, Grünflächen, Geschäfte, Gastronomie- und Dienstleistungsbetriebe sollen das Bahnhofsareal aufwerten und dem Gebiet zu neuer Urbanität verhelfen. Ein Park und Hochhäuser setzen Akzente im neuen Stadtviertel. Gestartet wird bereits 2007 mit dem Umbau des Südtiroler Platzes, der Baubeginn für den Bahnhof selbst ist für 2009 avisiert. Dann könnte auch schon die alte Bahnhofshalle der Vergangenheit angehören. Mit einer Teilinbetriebnahme des neuen Bahnhofs rechnet man seitens der Stadt Wien im Jahr 2012.

Eine Reihe von Informationskampagnen begleitet den Umbau. Bereits zwei Ausstellungen informierten die PassantInnen direkt am Ort des Geschehens über das geplante Bauvorhaben. „Große Proteste blieben bisher aus, doch Großprojekte wie dieses können natürlich nicht völlig konfliktfrei ablaufen. Prinzipiell wird das Projekt aber positiv wahrgenommen“, ist Christoph Hrnčir, in der Magistratsabteilung für Stadtteilplanung und Flächennutzung für das Projekt zuständig, überzeugt. Mit Beginn der Bauarbeiten will man die Öffentlichkeitsarbeit fortsetzen. „Die Bürgerinnen und Bürger sollen zu jedem Zeitpunkt wissen, was gerade passiert“, so Hrnčir.

Europoint Brno – mehr als ein Bahnhof

Auch in Brno wird bald alles anders sein. Der historische Hauptbahnhof wird verlegt und die Züge sollen inmitten eines neu gestalteten Stadtteils einlaufen. Der neue Bahnhof wird ein wesentlich höheres Zugsaufkommen bewältigen können und die an der Innenstadt vorbeigeführte Bahntrasse ist dann Teil der transeuropäischen Hochleistungsstrecke Berlin-Prag-Wien-Budapest. „Das Hauptargument für die Verlegung des Brünner Bahnhofs ist seine Vereinfachung“, berichtet Marie Zezulková, Leiterin der Abteilung für Städtestrategie im Magistrat Brno. Konkret heiße das vor allem Vergrößerung und Modernisierung der Bahntrasse, was mit einer Trassenführung durch den derzeitigen Bahnhof nicht möglich wäre, so die Stadtplanerin. Mit dem Umbau beginnen will man im März 2007. Finanziell soll sich das Großprojekt mit 24,4 Milliarden Tschechischen Kronen (rund 800 Mio Euro) zu Buche schlagen. Die Kosten für die technische Infrastruktur wird die Stadt Brno übernehmen (3 Mrd CZK, das sind rund 100 Mio Euro). Neben der Region Südmähren schießen auch Staat und EU Gelder zu. Die Entwicklung des neuen Stadtteils ist dagegen fest in den Händen privater Investoren.

In Zukunft wollen Wien und Brno in Sachen Eisenbahnverkehr verstärkt zusammenarbeiten. Mit der Unterzeichnung des „Eisenbahn-Memorandums“ im Juni 2006 setzten Wiens Verkehrsstadtrat Rudi Schicker und der Vizebürgermeister der südmährischen Hauptstadt Miroslav Hošek dafür ein deutliches politisches Signal. Die beiden Städte vereinbarten gegenseitige Unterstützung und ein koordiniertes Vorgehen bei wichtigen Entscheidungen in bezug auf den weiteren Ausbau der Bahn-Infrastruktur.

Bratislava Filiálka – Bahnhof in Tiefelage

In Bratislava plant man im Zuge der Errichtung einer neuen Nord-Süd-Schienenverbindung mit der Station Filiálka einen neuen Bahnhof in Tiefelage. Die Bahnstrecke wird mehrere Kilometer unterirdisch im Stadtgebiet und unter der Donau verlaufen und die Durchfahrtszeit durch Bratislava wesentlich verkürzen. Der neue Bahnhof soll in unmittelbarer Zentrumsnähe und mit optimaler Anbindung an das innerstädtische öffentliche Verkehrsnetz entstehen. Bratislava Filiálka verbindet die Bahnstrecke des Transeuropäischen Korridors V – von Venedig in die Ukraine – mit der bisherigen Station Bratislava Petralka. Vom neuen Wiener Hauptbahnhof aus gelangen Reisende dann ohne Umweg ins Stadtzentrum von Bratislava. Umgesetzt werden soll das Projekt zwischen 2010 und 2014. Das slowakische Verkehrsministerium hofft auf maßgebliche Förderungen seitens des europäischen Kohäsionsfonds.

Newsletter 01
Verkehr und Mobilität in CENTROPE

Weiterführende Links

Hauptbahnhof Wien: Österreichische Bundesbahnen (ÖBB) www.oebb-immobilien.at
Stadt Wien – Stadtentwicklung www.stadtentwicklung.wien.at
Europoint Brno: www.europointbrno.cz
Bahnhof Bratislava Filiálka: Eisenbahnen der Slowakischen Republik (ZSR)
www.zsr.sk

Flughäfen im Aufwind

Knapp über 17 Millionen Flug-Passagiere pro Jahr frequentieren bereits heute die beiden größten Flughäfen in CENTROPE, Tendenz steigend. Gemeinsam könnten die Flughäfen Wien und Bratislava zum bedeutendsten Luftverkehrsknotenpunkt Zentraleuropas wachsen. Doch nach Platzen des Flughafen-Deals im August 2006 ist nun statt Kooperation erst einmal Konkurrenz angesagt.

Anfang 2006 erhielt der Flughafen Wien (gemeinsam mit seinen Konsortialpartnern Raiffeisen-Zentralbank und der slowakischen Investorengruppe Penta) den Zuschlag für den Kauf der Mehrheit an den slowakischen Flughäfen Bratislava und Kosice. Ziel: Durch eine koordinierte Entwicklung der beiden Flughäfen sollten Wettbewerbsvorteile gegenüber anderen „Hubs“ wie München, Prag oder Zürich erzielt werden. Nach dem in der Slowakei erfolgten Regierungswechsel dürfte die Übernahme nun aber gescheitert sein: während der Kauf von Kosice bestätigt wurde, heißt es vorerst Stopp für die Privatisierung des Flughafens Bratislava.

Rasanten Wachstum. Der Airport Bratislava zählt zu den am schnellsten wachsenden Flughäfen Europas: Reisten im Jahr 2001 knapp über 290.000 Passagiere über Bratislava, waren es 2005 bereits 1,3 Millionen. Mit dem Privatisierungsstopp für den Flughafen Bratislava liegen nun auch die Ausbaupläne vorerst auf Eis. Rund 9,37 Mrd. Slowakische Kronen (240 Mio. Euro) wollte das Miteigentümer-Konsortium innerhalb der ersten 5 Jahre investieren.

Orientierung nach Osten. Der Wiener Flughafen hingegen kündigte eine offensive Investitionsstrategie an, um sich – mehr denn je – als internationales Drehkreuz für den Langstreckenverkehr sowie als Transferknoten vor allem Richtung Osteuropa positionieren. Schon heute setzt Wien Schwechat wie kaum ein anderer europäischer Flughafen seinen Schwerpunkt auf Destinationen östlich von Wien: Mehr als 40 Städte werden direkt angeflogen. Zum aktuellen Wachstum des Wiener Airports tragen daneben vor allem die Billig-Airlines bei, allen voran Air Berlin, Niki und Germanwings, die im Vorjahr bereits fast zwei Millionen Menschen von und nach Wien transportierten. Um den auch für die nächsten Jahre vorhergesagten Zuwächsen gerecht zu werden, wird in den kommenden Jahren massiv ausgebaut: Kernstück ist „Sky Link“, ein weiterer Terminal mit vorerst einem Pier und 17 zusätzlichen Andockstationen, der 2008 fertig gestellt werden soll. Nach der geplatzen Übernahme des Flughafens Bratislava soll nun auch der Bau der dritten Start- und Landepiste in Wien-Swechat früher erfolgen. Noch im Jahr 2006 wird die Umweltverträglichkeitsprüfung eingeleitet.

Gut für CENTROPE: Am Ausbau der Erreichbarkeitsverhältnisse zwischen den Flughäfen Wien und Bratislava will man festhalten. Ab 2009 soll der Flughafen-Express CAT in unter einer Stunde zwischen dem Flughafen Bratislava und dem

Newsletter 01
Verkehr und Mobilität in CENTROPE

Wiener Stadtzentrum verkehren. Zur Überbrückung bis dahin ist vorgesehen, dass man – vielleicht schon ab Ende 2006 – in Bratislava für Flüge ab Wien einchecken kann, der Transport erfolgt mit Shuttlebussen.

Mit dem Brno-Turany Airport verfügt CENTROPE über einen weiteren internationalen Flughafen mit Entwicklungspotenzial. Der 120 km nördlich von Wien und 130 km nordwestlich von Bratislava gelegene Airport bietet für das Einzugsgebiet Südmähren sowie die benachbarten Grenzregionen zu Österreich und der Slowakei sein Service an: Im Linienbetrieb werden München, Prag und London angefliegen, dazu kommen zur Sommer- bzw. Wintersaison rund 25 Charterdestinationen, wie Palma de Mallorca, Korfu und Antalya. Innerhalb der vergangenen zehn Jahre hat sich das Passagieraufkommen von ca. 100.000 Flug-Reisenden auf über 315.000 mehr als verdreifacht.

Weiterführende Links

Bratislava Airport: www.letiskobratislava.sk

Vienna International Airport: www.viennaairport.com

Brno Airport: www.airport-brno.cz

An der Donau viel Neues

Sie ist ein Verkehrskorridor mit Symbolcharakter: die Donau, verbindendes Band und leistungsfähige Wasserstraße. Ein Blick auf den in CENTROPE liegenden Flussabschnitt zeigt rege Betriebsamkeit auf und entlang der Donau: Häfen werden zu Logistikzentren ausgebaut, neue Linienverbindungen zwischen Städten aufgenommen und Städte-Partnerschaften initiiert.

Start der virtuellen Donau-Fahrt ist die Mündung der Enns in die Donau an der Landesgrenze zwischen Nieder- und Oberösterreich. Erste Station Ennschafener Hafen: eine moderne Logistikkreuzung von europäischer Bedeutung. Seine Lage am Schnittpunkt der Rhein-Main-Donau Wasserstraße mit der Eisenbahnverbindung von Stockholm über Berlin, Prag und Enns nach Triest und Koper ist im internationalen Wettbewerb der Wirtschaftsstandorte besonders attraktiv. Mit den beiden Wirtschaftsparks Ennsdorf und Enns ist das Hafengebiet das größte zusammenhängende Industriegebiet an der oberen Donau und einer der wichtigsten Güterumschlagplätze Österreichs. Ganz aktuell wurde in eine neue Kaianlage investiert, sie schafft optimale Bedingungen für den Wasser-Land-Umschlag, der durch die neue Anlage auf mehr als 50.000 Tonnen im Jahr verdoppelt werden soll. In Zukunft will man vor allem neue Verbindungen Richtung Südosteuropa im Bereich des Containertransports aufbauen.

Vom Hafen zum Logistikzentrum. Ein Stück weiter flussabwärts: der Wiener Hafen, größter öffentlicher Donauhafen Österreichs. Er soll schon bald zur modernsten Logistikkreuzung Mitteleuropas ausgebaut werden. Noch 2006 will man mit den Bauarbeiten starten. Rund 122 Millionen Euro investieren Stadt Wien, ÖBB und Wiener Hafen insgesamt in den Ausbau. Mit der Errichtung eines hochmodernen Containerterminals soll der Wiener Hafen bis 2008 zu einem der leistungsfähigsten und größten Binnen-Containerterminals Europas werden. Auch die Bahn- und Straßeninfrastruktur im und um den Hafen wird im Zuge der Ausbauoffensive erweitert. Mit einer neuen Brücke über den Donaukanal will man das Hafengebiet an die Ostautobahn A4 anbinden und so die Erreichbarkeit weiter verbessern.

Von City zu City. Für die Weiterfahrt in die nahegelegene slowakische Hauptstadt Bratislava bietet sich der „Twin City Liner“ an. Seit Juni 2006 ist mit dem Schnellkatamaran eine direkte City-to-City-Verbindung auf der Donau möglich. In nur 75 Minuten gelangt man vom Stadtzentrum Wiens direkt in die City von Bratislava und retour. Besonders attraktiv für TagesbesucherInnen sind die zentralen Anlegestellen – der Schwedenplatz in Wien und die unmittelbar an der Bratislavaer Altstadt gelegene Donaulände. Realisiert wurde das Projekt von Central Danube, einer gemeinsamen Entwicklungsgesellschaft von Raiffeisen und der Stadt Wien, in Form einer Public Private Partnership.

Die Idee, auf der Donau von Stadtzentrum zu Stadtzentrum zu fahren fand auch bei den ExpertInnen der Wasserbehörde von Győr Anklang. Angedacht ist, eine Personenschiffsverbindung zwischen Wien und Győr, ähnlich dem Twin City Liner aufzubauen. Details dazu müssen erst ausgearbeitet werden.

Ein Stück weiter östlich: der Donauhafen in Bratislava. Er hat für die Wirtschaft der gesamten Slowakei eine Schlüsselposition inne. Durch den EU-Beitritt rechnet man mit einem verstärkten Gütertransportaufkommen auf der Donau. Um mit der verschärften Konkurrenz am Gebiet der Hafendienstleistungen mithalten zu können, will man seitens der Slowakischen Schifffahrtsgesellschaft SpaP ein internationales Logistikzentrum aufbauen, um ein umfassendes Service anbieten zu können, vom Umschlag der Güter über den Transport und die Lagerung bis hin zur Information für die Geschäftsleute.

Am Mittelpunkt des Wasserweges. An der Mündung der Mosoner Donau, unweit des geografischen Mittelpunkts des Wasserwegs Donau-Rhein-Main liegt der Hafen Győr-Gönyű. Rotterdam ist von Győr-Gönyű nahezu gleich weit entfernt wie Sulina am Schwarzen Meer. Mit einer optimalen Anbindung an das europäische Bahn- und Straßennetz ist der Hafen von Győr ein bedeutender Verkehrsknotenpunkt und Güterumschlagplatz für die gesamte Region. Der im Jahr 1992 gegründete Hafen wurde bereits mehrmals erweitert, zum Teil mit finanzieller Unterstützung der EU. Mit den aktuellen Ausbauarbeiten will man auch diesen Hafen zur bedeutenden Logistik-Zentrale entwickeln und ein umfassendes Servicepaket im Bereich Transport, Lagerung und Verzollung von Gütern anbieten.

Städtenetzwerk im Donauroaum. Damit die Städte entlang der Donau künftig besser zusammenarbeiten, wurde das INTERREG-Projekt „Donauhase“ ins Leben gerufen. Rund 20 Städte sind als Projektpartner mit dabei – vom bayrischen Ulm über Wien, Győr und Bratislava bis zum ukrainischen Odessa. Das Städtenetzwerk will die wirtschaftliche Prosperität der Donau-Städte festigen und den Fluss stärker in die Stadtentwicklung einbeziehen. Auch die Donauhäfen sollen über das Netzwerk zu einer besseren Zusammenarbeit finden. Optimieren will man zudem das touristische Angebot auf und entlang des Stromes sowie die Entwicklung der städtischen Uferbereiche. Es wird sich also auch weiterhin einiges tun an der Donau.

Weiterführende Links

Ennshafen: www.ennshafen.at
Wiener Hafen: www.wienerhafen.com
Twin City Liner: www.twincityliner.com
Hafen Bratislava: www.spap.sk
Hafen Győr: www.portofgyor.hu
Projekt Donauhase: www.donauhase.net

Umweltfreundlich durchstarten

Dass Mobilität oft auf Kosten der Umwelt geht, ist wohl bekannt. Wie man aber eine gute Erreichbarkeit im Einklang mit der Natur verwirklichen kann, zeigt das Projekt „Nachhaltig umweltfreundlicher Verkehr und Tourismus in sensiblen Gebieten“ in der Region Neusiedlersee/ Fertő-tó.

Im Dreiländereck zwischen Ungarn, der Slowakei und Österreich, wo sich nationale und internationale Verkehrsrouten kreuzen, liegen große Ballungsräume und wertvolle Naturschutzgebiete in unmittelbarer Nähe. Die ökologisch sensible Weltkulturerbe-Region Neusiedlersee/ Fertő-tó verlangt deshalb auch einen behutsamen Umgang mit Verkehr und Infrastruktur. In einem grenzüberschreitenden Projekt erarbeiten nun ExpertInnen aus den drei Ländern maßgeschneiderte Verkehrs-Lösungen für die Region. Der Aufbau einer Mobilitätszentrale steht dabei genauso auf dem Plan wie die Umsetzung innovativer Lösungen für den öffentlichen Verkehr oder die Entwicklung ökotouristischer Angebote.

Bedarfsorientierte Mobilität. Besonders stolz ist man im Burgenland auf die Mitte Oktober 2006 eröffnete Mobilitätszentrale im Zentrum von Eisenstadt. Hier sollen künftig alle Fäden in Mobilitätsfragen zusammenlaufen. Neben individueller Fahrplanauskunft will Mobilitätsmanager Roman Michalek auch den Gemeinden eine Anlaufstelle bieten. Gemeinsam sollen etwa alternative Anreisekonzepte für regelmäßige Stauverursacher, etwa Großevents wie die Seefestspiele in Mörbisch, entwickelt werden. Alternativen zum Auto finden Einheimische und TouristInnen bereits in den See-Gemeinden Breitenbrunn, Mörbisch und Purbach. Hier bieten die „Gmoabuse“, seit April 2006 im Probebetrieb, ihr bedarfsorientiertes Service an. Um rund einen Euro pro Fahrt werden etwa PendlerInnen zum Bahnhof, TouristInnen zum nächsten Strandband oder PensionistInnen zum Arzt gefahren, von Tür zu Tür versteht sich und nach individuellen Zeitbedürfnissen. Auf reges Interesse stößt das umweltfreundliche Bussystem nicht nur bei den BurgenländerInnen, im Rahmen einer Exkursion konnten sich auch die BürgermeisterInnen der Projektpartnergemeinden in Ungarn und der Slowakei vom Nutzen der Gemeindebusse überzeugen. Mit der Umsetzung müssen sich die Partner allerdings noch gedulden – derzeit hängt das ungarische Spiegelprojekt in der Warteschleife.

Gänzlich „ökologisch korrekt“ können Schulklassen und interessierte Öko-TouristInnen mit dem Solarboot die besonders sensiblen Bereiche des Neusiedlersees erkunden. Der Katamaran wird durch Sonnenenergie betrieben und soll – nach Abschluss des Probebetriebs – die Nationalparkzentren in Illmitz und Sarród ansteuern.

Weiterführende Links

www.sensiblegebiete.at

Projekt News: CENTROPE startet durch

CENTROPE Businessplan. Die Zusammenarbeit in CENTROPE ist in eine neue Phase eingetreten. Bei der politischen CENTROPE-Konferenz im März 2006 haben die Bürgermeister und Landeshauptleute aller Partnerregionen erstmals ein gemeinsames Leitbild für die Entwicklung der Europa Region Mitte vorgestellt – das „Zukunftsbild CENTROPE 2015“. Zur Konkretisierung und Umsetzung der darin vorgeschlagenen Strategien und Maßnahmen ist nun mit Anfang Juli 2006 das Projekt „CENTROPE 2006 plus“ (wieder gefördert über das EU-Programm INTERREG IIIA) angelaufen. Ziel: Bis Ende 2007 soll ein detaillierter „Businessplan“ für die Realisierung der nächsten Kooperationschritte vorliegen.

Spiegelstrukturen. Das von den österreichischen Bundesländern Wien, Niederösterreich und Burgenland initiierte Projekt wird eng mit dem slowakischen Spiegelprojekt „CENTROPE“ zusammenarbeiten, das im Oktober 2006 seine Arbeit aufgenommen hat – ebenfalls für einen Zeitraum von eineinhalb Jahren. Das Projektteam mit Sitz in Bratislava wird in Zukunft die Positionen und Aktivitäten der slowakischen CENTROPE-Partnerstädte und Regionen Bratislava und Trnava koordinieren. Vorbereitungen für ähnliche Schritte sind auch in den anderen Partnerregionen im Gange. Ein wichtige Etappe auf dem Weg in Richtung der für die Europa Region Mitte vorgesehenen Kooperationsstruktur: Bis 2008 sollen Koordinationsstellen in allen vier Partnerstaaten existieren, die das Grundgerüst für eine enge und fruchtbare Zusammenarbeit bilden.

Rubrik „CENTROPE-Tipps“

In CENTROPE unterwegs zu sein wird immer unkomplizierter: Fahrplanauskunft, Routenberechnung und Besuchertipps übers Internet, EURegio Züge und Night-Liner – machen Sie sich auf den Weg!

Service grenzenlos

Ohne lange Grenzwarzeiten dürfen Bahnreisende mit den EURegio Zügen über die Grenze. Paradebeispiel für den EU-Bahnverkehr ist die Zugverbindung Wien – Bratislava. 89 Züge fahren täglich zwischen den beiden Städten. Die Fahrzeit beträgt derzeit knapp eine Stunde. Für NachtschwärmerInnen ist der "Night-Liner" Wien – Bratislava angesagt. Der Zug fährt an Samstagen und Sonntagen von Wien Meidling um 00:17 Uhr nach Bratislava und von Bratislava um 00:50 Uhr nach Wien.

Von Tür zu Tür. Neben den besten Verbindungen zwischen Bratislava und Wien ermöglicht eine Fahrplanauskunft des österreichischen Verkehrsverbunds Ostregion (VOR) auf www.regiotours.net auch die Planung der innerstädtischen Fahrtrouten bis zur gewünschten Adresse. Daneben bietet die Website Tipps betreffend Kultur, Shopping und Tourismus in den beiden Städten. Das Service wird in allen vier CENTROPE-Sprachen angeboten.

Ihr Zugticket als Fahrschein. Eine aktuelle Kooperation zwischen Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und dem Verkehrsverbund Bratislava bringt BesucherInnen der slowakischen Hauptstadt ab Dezember 2006 den Vorteil, die sog. „EURegio-Tarife“ nutzen zu können: Das Zugticket gilt auch als Fahrschein für die städtischen Verkehrsmittel von Bratislava. Man erspart sich dadurch das Anstellen am Fahrkartenschalter bzw. das Bedienen des Fahrkartenautomaten. Eine entsprechende Regelung für Wien (Kernzone 100) wird am 1. Mai 2007 in Kraft treten, ähnliche Angebote für Südmähren und Westungarn sind derzeit in Planung.