

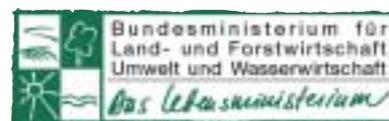
Pilotstudie

Verkehr und sensible Gebiete

am Beispiel der
Region Neusiedler See

Ein Beitrag zur
Wiener UNECE Deklaration
für Verkehr und Umwelt
und zur CEI Deklaration
für nachhaltigen Verkehr

Kurzfassung



Pilotstudie

Verkehr und sensible Gebiete am Beispiel der Region Neusiedler See

Ein Beitrag zur Wiener UNECE Deklaration
für Verkehr und Umwelt
und zur CEI Deklaration
für nachhaltigen Verkehr

Kurzfassung

im Auftrag des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft,
Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW)

Projektleitung im BMLFUW

Robert Thaler

unter Mitwirkung von

Eva Gleissenberger und Renate Nagy

alle Abteilung Verkehr, Mobilität, Raumordnung und Lärm

Projektleitung - Auftragnehmerin

Sibylla Zech, stadtländ

Projektgruppe

Alfred Eichberger, Wolfgang Holzner, Ingo Korner, Franz Leutgeb, Romain Molitor,
Hannes Schaffer

gemeinsam mit Expert/inn/en von BMLFUW, BMVIT, der Fachabteilungen des
Landes Burgenland und Vertreter/inn/en interessierter Gemeinden der Region
sowie der regionalen Institutionen im Bereich Naturschutz, Landwirtschaft,
Verkehr, Tourismus, Raumplanung, Regionalwirtschaft und -entwicklung

Wien, im Oktober 2001



Diese Pilotstudie und die in dieser Broschüre zusammengestellte Kurzfassung wurde im Auftrag des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Abteilung I/5U, als österreichischer Beitrag zur Implementierung der UNECE Wiener Deklaration für Verkehr und Umwelt und der CEI Deklaration für nachhaltigen Verkehr erstellt.

Projektleitung im BMLFUW:

Robert THALER, Dipl.-Ing., unter Mitwirkung von
Eva GLEISSENBERGER, Mag. und Renate NAGY,
alle Abt. I/5U Verkehr, Mobilität, Raumordnung und Lärm
Stubenbastei 5, 1010 Wien
tel +43 1 51522-1208, fax +43 1 51522-7208,
renate.nagy@bmu.gv.at

Projektleitung - Auftragnehmerin:

Sibylla ZECH, Dipl.-Ing., stadtländl. Ing.kons. für Raumplanung und Raumordnung, Landschaftsplaner, Landschaftsökologen,
Theobaldgasse 16/4, 1060 Wien,
tel +43 1 5862877-12 fax +43 1 5862877-9,
wien@stadtländl.at

Projektgruppe Kernteam:

Alfred EICHBERGER, Dipl.-Ing., Raumplaner, stadtländl., Wien, Wolfgang HOLZNER, Univ. Prof. Dr., Ökologe, ZUN (Universität für Bodenkultur Wien), Ingo KORNER, Dr., Ökologe, AVL, Arge Vegetationsökologie und Landschaftsplanung, Wien, Franz LEUTGEB, Dipl.-Ing., Umweltchemiker, Mannsdorf a.d. March, Romain MOLITOR, Dipl.-Ing. Dr., Verkehrsplaner, TRAFICO, Wien, Hannes SCHAFFER, Dipl.-Ing. Dr., Landschaftsplaner, mecca, Umweltconsulting, Wien
Organisation: Stefan KLINGLER, Dipl.-Ing., stadtländl.
Grafik, Technik: Annemarie FUCHS, stadtländl.

Die Studie basiert auf den Beiträgen der Expert/inn/en des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW), des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technik (BMVIT), der Fachabteilungen des Landes Burgenland und der Vertreter/inn/en interessierter Gemeinden der Region sowie der regionalen Institutionen im Bereich Naturschutz, Landwirtschaft, Verkehr, Tourismus, Raumplanung, Regionalwirtschaft und -entwicklung im Rahmen von drei Regions-Workshops sowie der Ergebnisse der Internationalen Konferenz „Sensible Gebiete - eine Herausforderung für Umwelt und Verkehr in Europa“, Eisenstadt, Schloss Esterhazy, 14.-15. März 2001 und des UNECE-Workshops „Sensitive Areas“, Eisenstadt, Schloss Esterhazy, 16. März 2001

Wir bedanken uns bei allen Personen und Institutionen, die uns bei der Vorbereitung und Durchführung der Regionsworkshops unterstützt haben, insbesondere bei jenen Expert/inn/en, die aktiv an den Workshops teilgenommen haben.

Referent/inn/en im Rahmen der Regions-Workshops

Sandor BÉKÉSI, Dr., Historiker, Wien, Bürgermeister Peter BRANDAUER, Werfenweng und Obmann des Gemeindeverbandes ÖPNV-Pongau, Stephan BRÜCKL, Dipl.-Ökonom, Süddeutsches Institut für nachhaltiges Wirtschaften und Oeko-Logistik, Augsburg, Attila CSEMEZ, Szent Istvan Universität, Budapest, Max HERRY, Verkehrsplaner, Wien, Bürgermeisterin Irene IZMENY, Pötttsching, Helmut KOCH, Dipl.-Ing., Amt der Burgenländischen Landesregierung, Abt. 8, Straßenbau/Verkehrsplanung, Thomas PERLAKY, Dipl.-Ing., Amt der Bgld. Lreg., Verkehrskoordinator, Robert THALER, Dipl.-Ing., BMLFUW, Leiter der Abt. Verkehr, Mobilität, Raumordnung und Lärm, Barbara TOBLER, Literaturhaus Mattersburg

Mitwirkende Expert/inn/en – Workshopteilnehmer/inn/en

Gerda BAUER, Amt der Bgld. Lreg., Hauptreferat Fremdenverkehr, Matthias BEITL, Ethnographisches Museum, Kittsee, Andrea BERGER, Dr., Volkshilfswerk, Halbturn, Bernhard DILLHOFF, Wirtschaftskammer Burgenland, Ingeborg FIALA, Mag., BMLFUW, Hermann FRÜHSTÜCK, Mag., Naturschutzbund Burgenland, Karl FUHRMANN, Dipl.-Ing., Bgld. Landwirtschaftskammer, Helfried GARTNER, Dipl.-Ing., BMLFUW, Rosi GROSZ, Plattform B50, Christian GRUBITS, Dipl.-Ing., Beratender Ingenieur für Verkehrswesen und Infrastrukturplanung, Eisenstadt, Hans HASIEBER, GR Donnerskirchen, Wolfgang HASLEHNER, Amt der Bgld. Lreg., Abt. 4b - Güterwegebau, Agrar- und Forsttechnik, Helmut HAUSER, ÖBB, Personennahverkehr, Eisenstadt, Helmut HERLICSKA, Dipl.-Ing. Dr., Amt der Bgld. Lreg., Abt. 9 - Wasser und Abfallwirtschaft, Bürgermeister Richard HERMANN, Ing., Purbach, Max HERRY, Dr., Verkehrsplaner, Wien, Ernst HOFER, GR Schützen/Gebirge, Vizebürgermeister Walter HOFHERR, Schützen/Gebirge, Richard HÖBAUSZ, Amt der Bgld. LReg., Abt. 4a - Agrar- und Veterinärwesen, Hubert IBY, Amt der Bgld. LReg., Abt. 4b - Güterwegebau, Hauptreferat Forsttechnik, Robert JELLER, Mag., Neusiedler See Tourismus GmbH, Neusiedl am See, Wolfgang KAITNA, Dipl.-Ing., Architekt, Purbach am Neusiedlersee und Wien, Johann KÖLLNER, Dr., Biologische Station Illmitz, Krisztina KOVACS, Dipl.-Ing., Szent Istvan Universität, Budapest, Michael LAMPL, Raab-Ödenburg-Ebenfurter-Eisenbahnen, Wulkaprodersdorf, Alois LANG, Nationalpark Neusiedler See Seewinkel Informationszentrum, Illmitz, Ernst LUNG, Dipl.-Ing., BMVIT, Hans LUNZER, Dr., Volkshilfswerk, Eisenstadt, Aysegül MALISSA, Österreichische Postbus AG, Karl MARACEK, Dipl.-Ing., Amt der Bgld. Lreg., Referat Hydrografie, Viktor RAUCH, Dipl.-Ing., Amt der Bgld. Lreg., Abt. 4b - Güterwegebau, Helmut RINGEL, Dipl.-Ing., Bgld. Landesjagdverband, Eisenstadt, Helmut ROJACZ, Dipl.-Ing., Amt der Bgld. Lreg., Landeswasserbaubezirksamt Schützen am Gebirge, Neusiedler See Koordination, Astrid SAMM, Mag., Wirtschaftsservice Burgenland AG (WIBAG), Eisenstadt, Walter SATTLER, Amt der Bgld. Lreg., Abt. 4b - Güterwegebau, Agrar- und Forsttechnik, Rupert SCHATOVICH, Amt der Bgld. Lreg., Hauptreferat Raumordnung, Markus SCHUSTER, Dipl.-Ing., Verkehrsplanungsbüro Dr. Herry, Wien, Herbert SZINOVATZ, Mag., Amt der Bgld. Lreg., Abt. 9 - Wasser und Abfallwirtschaft, Referat Gewässeraufsicht, Alois TRUCKSITZ, AR, Schützen/Gebirge

Vorwort	4
---------	---



Hintergrund und Aufgabenstellung	9
----------------------------------	---



Leitmotive für sensible Verkehrslösungen in sensiblen Gebieten	11
--	----



Sensible Gebiete – ein Markenzeichen für umweltverträgliche und nachhaltige Entwicklung	13
--	----



Die Region Neusiedler See - ein besonders sensibles Gebiet	15
--	----



Sensible Verkehrslösungen als Potenziale für die Zukunft sensibler Regionen	17
---	----



Empfehlungen: Masterplan und Leitprojekte für innovative Mobilität und nachhaltige Regional- und Verkehrsentwicklung	19
---	----



Verkehr und Sensible Gebiete – am Beispiel der Region Neusiedler See

Sensible Gebiete, ihre Bedeutung, ihre Empfindlichkeit und vor allem ihre Zukunftspotentiale für nachhaltige Regionalentwicklung sind große Herausforderungen nicht nur für die Umweltpolitik, sondern für alle Politikfelder, insbesondere für Verkehr und Raumordnung. Hier sind maßgeschneiderte Verkehrslösungen gefragt, die auf die außerordentliche Situation besonders sensibler Gebiete Rücksicht nehmen und die Nutzung ihrer besonderen Zukunftspotentiale für eine nachhaltige Regionalentwicklung sichern. Es gilt, die Risiken dieser Herausforderungen zu minimieren und die Chancen sensibler Gebiete zu nutzen. Sie können Impulse für Innovationen und intelligente Lösungen etwa im Verkehr, im Tourismus, in der Wirtschaft sein.

Die Pilotstudie für den Raum Neusiedler See, deren Ergebnisse in dieser Broschüre zusammengefasst sind, ist ein wichtiger österreichischer Beitrag zur Implementierung der Wiener UNECE-Deklaration für Verkehr und Umwelt und der Deklaration für nachhaltigen Verkehr in den Ländern der Zentral-Europäischen-Initiative, wo erstmals der Schutz Sensibler Gebiete als prioritäres umwelt- und verkehrspolitisches Handlungsfeld auch auf paneuropäischer Ebene anerkannt wurde. Der Raum Neusiedler See wurde für diese Pilotstudie ausgewählt, da er zu den bedeutendsten Landschaftsräumen in Europa gehört. Einzigartige Naturschätze und Landschaftsschönheiten, eine alte Kultur- und Siedlungslandschaft und die Freizeitangebote einer Tourismusregion machen den Raum Neusiedler See zu einem besonders sensiblen Gebiet mit außergewöhnlichen Chancen für nachhaltige Lebens- und Wirtschaftsweisen inmitten eines dynamischen Wirtschaftsraumes und vor dem Hintergrund der europäischen Integration mit steigenden Ost-West Verkehrsbeziehungen.

Diese Pilotstudie soll Vorbildcharakter haben, ein Modell dafür sein, wie Verkehrsprobleme in sensiblen Räumen gelöst und Zukunftschancen für eine nachhaltige umweltverträgliche Entwicklung des Verkehrs eröffnet und genutzt werden können.

Aufbauend auf der ausgezeichneten Zusammenarbeit mit Verkehrsministerium, Land Burgenland, interessierten Gemeinden und Akteuren aus der Region und vor allem mit unseren ungarischen Nachbarn soll nun eine grenzüberschreitende Kooperation für die Entwicklung und Umsetzung eines Pilotprojekts zu nachhaltigem Verkehrs- und Mobilitätsmanagement in sensiblen Regionen am Beispiel der Region Neusiedler See/Fertő-tó starten. Ziel unserer Zusammenarbeit soll es sein, gemeinsam nachhaltig umweltverträgliche Lösungen der Verkehrsprobleme in dieser wertvollen mitteleuropäischen Region zu entwickeln.

Mag. Wilhelm Molterer

Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft



Hintergrund und Aufgabenstellung

In der Wiener Deklaration der UNECE-Konferenz für Verkehr und Umwelt (Wien 1997) wurden „Sensible Gebiete“ (Sensitive Areas) zum Aufgabenfeld einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung erklärt. In diesen Gebieten soll besonderes Augenmerk auf die Erhaltung und Erreichung akzeptabler Limits für verkehrsbedingte Gesundheits- und Umweltwirkungen gelegt werden. Österreich ist „Lead Country“ für die Umsetzung des Kapitels IV der Deklaration. Die Initiative wird gemeinsam getragen vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft (BMLFUW) und dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT).

Sensible Gebiete als Aufgabenfeld der Verkehrs- und Umweltpolitik

Die Pilotstudie für den Raum Neusiedler See ist ein wichtiger österreichischer Beitrag zu den Aktivitäten auf UNECE-Ebene. Sie wendet die Grundlagenstudie des BMLFUW „Kriterien für ökologisch besonders sensible Gebiete“ im Verkehrsbereich an und spricht die besonderen Entwicklungsspielräume sensibler Gebiete an: Sensible Gebiete haben besondere Zukunftschancen für eine nachhaltige Entwicklung – in ökonomischer, ökologischer und sozialer Hinsicht.

Der Raum Neusiedler See wurde für diese Pilotstudie ausgewählt, da er zu den bedeutendsten Landschaftsräumen in Europa gehört. Hier treffen wir auf engstem Raum auf eine hohe Vielfalt der natürlichen Lebensbedingungen, eine alte Kultur-

Modellregion Neusiedler See Fertő-tő

und Siedlungslandschaft und die Freizeitangebote einer Tourismusregion. Die ökologischen und kulturellen Werte sowie das zugleich labile Nutzungs- und Ökosystem machen den Raum

Neusiedler See zu einem sensiblen Gebiet mit außergewöhnlichen Chancen für nachhaltige Lebens- und Wirtschaftsweisen – und dies inmitten eines dynamischen Wirtschaftsraumes und vor dem Hintergrund steigender Ost-West- und Nord-Süd-Verkehrsbelastungen.

Die Pilotstudie wurde von einem interdisziplinären Expert/inn/enteam in enger Zusammenarbeit mit Expert/inn/en aus der Region, dem BMLFUW, dem BMVIT, den

Fachabteilungen des Landes Burgenland sowie Vertretern interessierter Gemeinden und der regionalen Institutionen im Bereich Naturschutz, Landwirtschaft, Verkehr, Tourismus, Regionalwirtschaft, Raumplanung und Regionalentwicklung erarbeitet. Die Studie baut insbesondere auf den Ergebnissen von drei Regions-Workshops (in Neusiedl/See, Purbach, Schützen am Gebirge) und der internationalen Konferenz „Sensible Gebiete – eine Herausforderung für Umwelt und Verkehr in Europa, 14.–15. März 2001, Eisenstadt“ auf, die gemeinsam von Österreich (BMLFUW, BMVIT, Land Burgenland) und der UNECE in Kooperation mit der CEI veranstaltet wurde und mehr als 200 Expert/inn/en aus ganz Europa und EntscheidungsträgerInnen zusammenführte.



Im Rahmen dieser Konferenz unterzeichneten der österreichische und der ungarische Umweltminister eine Absichtserklärung zur Durchführung eines grenzüberschreitenden Pilotprojektes für nachhaltigen Verkehr in sensiblen Regionen am Beispiel der österreichisch – ungarischen Region Neusiedler See/ Fertő-tő.

Beim UNECE-Workshop am 16. März 2001 in Eisenstadt, an dem Vertreter/innen aus 25 Staaten teilnahmen, wurden die Zielsetzungen und der methodische Ansatz der Studie äußerst positiv bewertet und als zentrale Grundlage für die weiteren Arbeiten auf UNECE-Ebenen für das Aufgabenfeld „sensitive Areas“ aufgenommen.

*Vorbildwirkung für
Verkehr in
sensiblen Gebieten*

Die Pilotstudie soll Vorbildcharakter haben, ein Modell dafür sein, wie Verkehrsprobleme in sensiblen Räumen gelöst werden und Zukunftschancen für eine nachhaltige umweltverträgliche Entwicklung des Verkehrs generell, aber auch in der Region selbst eröffnet und genutzt werden können.



Die internationale Eisenstadt Konferenz brachte wichtige Ergebnisse für nachhaltigen Verkehr in sensiblen Gebieten ...



und führte mehr als 200 Expert/innen/en aus mehr als 25 Ländern zusammen



Leitmotive: sensible Verkehrslösungen in sensiblen Gebieten

Da ökologisch besonders sensible Gebiete das schwächste Glied in der Kette der Ökosysteme und Landschaften darstellen, stellen sie auch besondere Herausforderungen an die Verkehrspolitik und die Verkehrsabwicklung, insbesondere auch an die Ausgestaltung der Verkehrsinfrastrukturen.



Sensible Gebiete sind vielfältig: wertvolle Küsten ...

Internationale und nationale Leitlinien

Internationale Übereinkommen und nationale Rahmenprogramme fordern maßgeschneiderte Verkehrslösungen für sensible Gebiete:

- Auf europäischer Ebene erfolgte erstmals in der Wiener UNECE Deklaration für Verkehr und Umwelt und der CEI (Zentral-Europäische Initiative) Deklaration „Towards Sustainable Transport in the CEI Region“ (beide 1997) die Aufnahme von sensiblen Gebieten als Handlungsschwerpunkt für eine nachhaltig umweltverträgliche Verkehrspolitik.
- Die Alpenkonvention enthält eine klare Zielvorgabe für nachhaltig umweltverträglichen Verkehr in der sensiblen Alpenregion.
- Auch auf EU-Ebene spielt die Frage von spezifischen Regelungen für sensible Gebiete eine zunehmend wichtigere Rolle (z.B. EU-Richtlinie zur Kraftstoffqualität).
- Der Nationale Umweltplan Österreich enthält ebenfalls Grundsätze und Anforderungen an die nachhaltige Verkehrsgestaltung, die für die Verkehrsabwicklung in ökologisch besonders sensiblen Gebieten besonders relevant sind.



... empfindliche Feuchtgebiete ...

Die Leitmotive für sensible Verkehrslösungen in sensiblen Gebieten können aus den drei Eckpfeilern einer nachhaltigen Entwicklung abgeleitet werden:

- ökologisch verträglich durch Einhaltung von Umweltqualitätszielen und Gesundheitszielen,
- ökonomisch profitabel durch effiziente Verkehrsabwicklung und gute Erreichbarkeit,
- sozial gerecht durch verkehrssichere Verkehrsabwicklung und ausgewogene Mobilitätschancen.

*Verkehrsbild:
ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltig*

Aufbauend auf den international und national existierenden Programmen und Vereinbarungen und im Sinne der Kriterien für Sensible Gebiete wie „Wert“, „Labilität“ und „Potenzial“ lassen sich folgende Hauptanforderungen an die Verkehrsabwicklung generell und an die in ökologisch sensiblen Gebieten besonders bedeutsame Infrastrukturfrage ableiten:

Zukunftsbild für eine nachhaltig umweltverträgliche Verkehrsabwicklung entsprechend den Erfordernissen von sensiblen Gebieten entwerfen:

Als Rahmenbedingung für die Verkehrsentwicklung sollten zunächst Zielvorgaben und Qualitätsstandards für Umwelt und Gesundheit anhand der Erfordernisse der ökologisch besonderen Sensibilität festgelegt werden. Diese Umwelt- und Gesundheitsziele wären im Sinne der Integration von



sensible Berg- und Seenlandschaften

nachhaltiger Entwicklung und Verkehr gleichrangig mit ökonomischen und sozialen Zielen zu behandeln.

Verkehrsoptionen klären und Maßnahmenmix für Verkehr in sensiblen Gebieten festlegen:

Verkehr sollte in sensiblen Gebieten den regionalen Erreichbarkeits- und Mobilitätsbedürfnissen dienen und sich daher auf den regionalen Binnen- und den regionalen Ziel- und Quellverkehr beschränken. Regionsfremde Transitverkehre und Verkehrskorridore mit hohen Verkehrsbelastungen - insbesondere im Straßengüterverkehr und bei überregionalen Verkehrsströmen (Autobahnen, Schnellstraßen, Hochgeschwindigkeitsstrecken, Großflugplätze) – sollten nicht durch sensible Gebiete geleitet werden.



Die weniger umweltverträglichen Verkehre wie Lkw und Pkw sollen möglichst auf mehr umweltverträglichere Verkehre wie Bahn und Öffentlichen Verkehr verlagert werden.

Besondere Anforderungen an Infrastrukturen in sensiblen Gebieten:

In ökologisch besonders sensiblen Gebieten ist die Infrastrukturverbesserung für den Umweltverbund vorrangiges Anliegen, gleichzeitig soll auch die Ausgestaltung der Straßen-



infrastruktur und des Straßenverkehrs in einer Art und Weise erfolgen, dass eine verträgliche Verkehrsabwicklung ermöglicht wird.

Für alle Infrastrukturen gilt, dass sie gerade in sensiblen Gebieten möglichst immissionsvermeidend, flächensparend und



landschaftsschonend errichtet werden müssen. Der Flächenverbrauch und die Beeinträchtigung der Landschaften sind auf ein Minimum zu reduzieren.



Sensible Gebiete beherbergen seltene oft gefährdete Pflanzen und Tiere ...

Sensible Gebiete: Markenzeichen für umweltverträgliche und nachhaltige Entwicklung

Besonders sensible Gebiete sind wertvoll

Gebiete – wie z.B. seltene Landschaften und Lebensräume, unberührte (naturnahe) Gebiete, intakte alte Kulturlandschaften oder Schutzgebiete – sind wertvoll, weil sie materielle (z.B. Reinigung von Wasser und Luft; Biodiversität, Schutz vor Gefahren, mildernder Klimaeinfluss etc.) und immaterielle (z.B. Stressabbau und Erholung, Freizeit und Naturgenuss, Identität und Heimat etc.) Leistungen für die Gesellschaft erbringen.

*Sensible Gebiete
... sind wertvoll,
... leicht verwundbar
... haben Zukunft*

Besonders sensible Gebiete sind leicht verwundbar

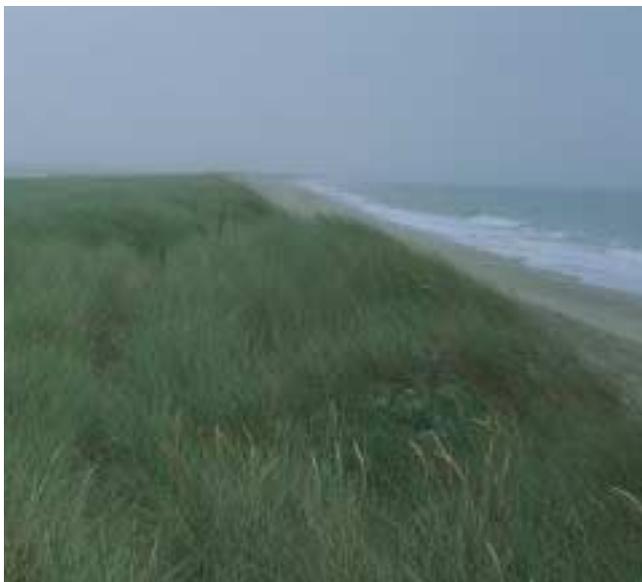
„Sensibel“ bedeutet im allgemeinen Sprachgebrauch „empfindlich, verletzlich, leicht verwundbar“. Gebiete bzw. die sie bewohnenden Individuen sind also dann sensibel, wenn schon geringe Eingriffe in das Öko- bzw. Nutzungssystem gravierende und/oder weitreichende Auswirkungen mit sich bringen. Labil sind beispielsweise:

- Gebiete mit geringer Pufferkapazität – in räumlicher und/oder ökologischer Hinsicht,



Sensible Gebiete beherbergen seltene oft gefährdete Pflanzen und Tiere ...

- Gebiete mit kritisch vorbelasteten Schutzgütern oder
- Gebiete mit Bedingungen, die Belastungen verstärken.



... empfindliche Küstenlandschaften und einzigartige Berggebiete ...

Ökologisch besonders sensible Gebiete haben Zukunft

Die Hauptaufgabe eines Instrumentariums für ökologisch besonders sensible Gebiete ist es nicht, Vergehendes festhalten zu wollen, sondern nachhaltige, umweltverträgliche (unserer eigenen Natur angemessene) Lebens- und Landschaftsformen zu entwickeln. Es geht vielmehr darum, Entwicklungsspielräume für die Zukunft offen zu halten.



... wertvolle Trocken- und Feuchtgebiete ...



... malerische Städte, Dörfer und bedeutende Kulturgüter ...



... markante, magische Orte ...



Die Neusiedler See Region – ein besonders sensibles Gebiet

Im Herzen Europas, wo sich die Ausläufer der Alpen und die pannonische Ebene berühren und sich vielfältige Kulturräume begegnen, liegt die Region Neusiedlersee/Fertő-tò.

Die Pilotstudie zeigt ausdrücklich den besonders sensiblen Charakter dieser österreichisch-ungarischen Region, sowohl des Westufers mit Leithagebirge und Ruster Hügelland, als auch des Ostufers mit See Winkel und Hanság.

Westufer des Neusiedler Sees – Leithagebirge

Einzigartige und unwiederbringbare ökologische und kulturelle Werte:

Die ganz besondere, einmalige Kulturlandschaft, die sich von der Tiefebene über den Steppensee mit dem Schilfgürtel und den Seewiesen, die gut erhaltenen Ortschaften, die kleinteilige Weinbaulandschaft und die Trockenrasen / Hutweiden bis zu den Anhöhen des Leithagebirges und seinem geschlossenen Laubwaldgebiet erstreckt, beherbergt seltenste Naturwerte und kulturlandschaftliche Kleinode.

Die Nutzungsvielfalt, die Harmonie des Landschafts- und Ortsbildes und die großen, unzerschnittenen Ruhezone (Leithagebirge und Abhänge des Leithagebirges, Seeufer) bilden eine hervorragende Basis für hohe Wohnumfeldqualität sowie nachhaltige Wirtschaftsweisen, insbesondere in der Verschränkung von Landwirtschaft (Qualitätsweinbau) und Qualitätstourismus.

Labile Öko- und Nutzungssysteme, wenig verankerte gemeinsame Zukunftsstrategien, Transitverkehrsrisiko:

In ökologischer Hinsicht ergibt sich vor allem aus der sensiblen Wassersituation (u.a. geringe Niederschläge und hohe Verdunstung, Seeeinzugsgebiet, seichtes Gewässer, Karsterscheinungen) eine geringe regionale Pufferkapazität. In planerischer Hinsicht machen das noch geringe Regionsbewusstsein und damit das Fehlen gemeinsamer – in den

Gemeinden verankerter – Zukunftsstrategien die Region gegen äußere Einflüsse verwundbar. Die Kleinteiligkeit des Landschafts- und Siedlungsraumes erfordert eine „maßgeschneiderte“ Entwicklung, der Bewegungsspielraum für großvolumige, neue Nutzungen ist gering. Insbesondere im Verkehrsbereich besteht ein hohes Risikopotenzial, zu einer Durchgangsregion mit hohen Belastungen durch den Kfz-Verkehr und regionsunverträgliche Strukturveränderungen zu werden. Auch der regionale Verkehr und der Urlauber- und Ausflugsverkehr sind stark autoorientiert. Der Öffentliche Verkehr leidet – trotz Verbesserungen – an mangelnder Flexibilität und Koordination, sowie drohenden kontraproduktiven Angebotskürzungen. Touristische Angebote von Bahn und Bus sind noch unterentwickelt oder nicht vorhanden.



Das Westufer: Feuchtgebiete und der Schilfgürtel



... Vielfältige Landschaften – Sensible Weinbau- und Kirschblütenregion zwischen Leithagebirge und dem See

Potenziale für die Zukunft: Die großräumige Lage inmitten eines Ballungsraumes von gesamteuropäischer Bedeutung bietet neben dem genannten Transitverkehrsrisiko, jedoch auch große Chancen. Die regional anzutreffende, glückliche Kombination von Natur und Kultur, das kreative Potenzial der Region und die Ansätze zur Vernetzung der lokalen Akteure sowie bisherige Maßnahmen zur Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs, das gute Radtourismusangebot und neue Tourismuspackages eröffnen bemerkenswerte Handlungsspielräume für die Zukunft: die „Kirschblüten“ Region Neusiedler See-Leithagebirge als Modellregion für ökologisch, sozial und ökonomisch nachhaltige Entwicklung.



Die Ostuferregion beherbergt einzigartige Naturjuwelen im österreichisch-ungarischen Nationalpark Neusiedlersee/Fertő-Hanság...



Ostufer des Neusiedler Sees – Seewinkel

Einzigartige und unwiederbringbare ökologische Werte:

Die kaum zerschnittene Natur- und Kulturlandschaft, die sich vom Ostufer des Neusiedler Sees mit dem Schilfgürtel und den Seewiesen, über die Salzlacken, das Weide- und Ackerland sowie die Weinbaugebiete der Seewinkelgemeinden bis in den ungarischen Hanság erstreckt, ist Prototyp einer „ruhigen“ und „beruhigenden“ Landschaft mit hohem Erholungswert. Die historische Weidelandschaft beherbergt Sonderstandorte mit seltensten Naturwerten und ist durch die einzigartige Vogel- und Pflanzenwelt international bekannt und bietet unvergessliche Naturerlebnisse.

Die hohe regionale Identität und das positive Image der Region wurde durch die Etablierung des Nationalparks verstärkt. Der Naturtourismus (kombiniert mit dem Angebot regionaler Qualitätsprodukte aus nachhaltigen Wirtschaftsweisen) ist bereits heute ein wesentliches Standbein für die regionale Wirtschaft und Impuls für lokale Eigeninitiativen und die Aktivierung des Dorflebens.

Labile Öko- und Nutzungssysteme: Im Hinblick auf die Flächennutzung und Bewirtschaftung ergibt sich vor allem aus der sensiblen Wassersituation (u.a. geringe Niederschläge und hohe Verdunstung, seichte Gewässer, Salzlacken, hoher Grundwasserstand, geringe Filterkapazität des Untergrundes) eine geringe regionale Pufferkapazität. Durch intensive landwirtschaftliche Nutzungen (Bewässerung von Sonderkulturen mit hohem Wasserverbrauch, Entwässerung von Feuchtstandorten) wird das Grundwasser stark beeinflusst.

In planerischer Hinsicht ist das vorhandene Regionsbewusstsein als „Nationalparkregion“ eine wichtige Grundlage, um gemeinsame, grenzüberschreitende Zukunftsstrategien zu verankern. Ein Entwicklungskonzept für die gesamte Nationalparkregion ist jedoch nötig damit schleichenden Fehlentwicklungen (z.B. Konfliktpotenzial Siedlungsausdehnung – Lackenränder, Feuchtstandorte) entsprechend gegengesteuert werden kann und vorhandene Potenziale besser genutzt werden

(z.B. Entwicklung und Vermarktung regionaler Produkte, innovative Mobilitätsangebote).

Der „Naturerlebnistourismus“ weist immer noch einen hohen Auto-Anteil im Urlaubs- und Ausflugsverkehr auf. Die Angebote des Öffentlicher Verkehrs sind vorrangig für den Arbeitspendlerverkehr in Richtung Wien ausgebaut. Nach einigen Ausbauten und Verbesserungen bedrohen Angebotsverschlechterungen und Leistungskürzungen die Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs und bisherige Erfolge. Touristische Angebote von Bahn und Bus sind noch unterentwickelt oder nicht vorhanden.



und bekannten Seebäder und Ausflugsziele

Potenziale für die Zukunft: Insgesamt bestehen gute Voraussetzungen für eine nachhaltige Regionalentwicklung, insbesondere für innovative, attraktive, kreativ vernetzte und umweltfreundlich gestaltete Mobilitätsangebote in der und in die Nationalparkregion. Die Zukunftspotenziale sind im Seewinkel noch nicht verbaut, vernutzt oder verplant. Der hohe Bekanntheitsgrad der Region, der hohe Wissensstand zur Region (im Land und international) und das positive Image sind eine gute Basis für Innovation und gemeinsame, grenzüberschreitende Strategien. Die Vernetzung mit den benachbarten ungarischen Gemeinden und Bezirken vergrößert den lokalen und regionalen Aktionsspielraum, die erfolgte „Grenzöffnung ohne Durchzug“ bietet große Chancen für eine selbstbestimmte nachhaltige Entwicklung als grenzüberschreitende Nationalparkregion.



Sensible Verkehrslösungen als Potenziale für die Zukunft sensibler Regionen

mit sensiblen
Gebieten
sensibel umgehen

Der Wert, die Labilität und das Zukunftspotenzial der besonders sensiblen Region Neusiedler See sind sehr hoch und stellen daher besondere Anforderungen an die Verkehrspolitik und die Verkehrsabwicklung, insbesondere auch an die Ausgestaltung der Verkehrsinfrastrukturen in dieser Region, die folgenden Leitlinien folgen sollte:

- Verkehr soll den Wert der Neusiedler See Region als einzigartige Kulturlandschaft mit hoher Umwelt- und Lebensqualität nicht verschlechtern, sondern verbessern.
- Verkehr soll der Labilität der Neusiedler See Region, insbesondere ihrer Landschaften und Dorfstrukturen, ihrer Ökosysteme und ihres Wasserhaushalts Rechnung tragen, Risiken vermeiden und Belastungsgrenzen nicht überschreiten.
- Verkehr soll der Nutzung der besonderen Zukunftspotenziale der Neusiedler See Region für eine nachhaltige Regionalentwicklung dienen.

Den Empfehlungen und Leitlinien internationaler Organisationen und Übereinkommen (UNECE, OECD, CEI) ebenso wie nationalen Programmen folgend, erfordert die ökologisch besonders sensible Neusiedler See Region besonders maßgeschneiderte, nachhaltig umweltverträgliche Verkehrslösungen.

Die Diskussionen im Rahmen der Pilotstudie für die Region Neusiedler See haben gezeigt:

In der Region Neusiedler See bestehen bereits Ansätze innovativer und zugleich umweltfreundlicher Mobilitätsangebote, wie z.B. Attraktivierung der Bahn (Taktknoten Neusiedl, Erneuerung des Wagenmaterials), Containerterminal

Vorhandene
Stärken nutzen

Sopron und Rollende Landstraße, verkehrssicherer Straßenumbau in Ortsdurchfahrten, geschwindigkeitsbremsende Maßnahmen an Ortseinfahrten, Ausbau Radwegenetz, City-Taxi Eisenstadt, Neusiedler See Card u.a., die jedoch



Im Taktknoten Neusiedl/See sind bereits Bahnen und Busse verknüpft.

durch Defizite in der Vernetzung und Umsetzung, sowie durch mangelnde Information und Öffentlichkeitsarbeit nicht ihre volle Wirkung entfalten können;

Für die Region Neusiedler See ist eine Klärung der gewünschten Verkehrszukunft erforderlich.

Leitmotiv sollte ein Verkehrssystem sein, das der Sensibilität der Region Rechnung trägt, insbesondere den Qualitätszielen für eine nachhaltige Entwicklung, wo Umwelt- und Gesundheitsziele gleichrangig mit ökonomischen und sozialen Zielen zu behandeln sind.

Risiken vermeiden –
Chancen ausbauen

Verkehr sollte in sensiblen Gebieten in erster Linie den regionalen Erreichbarkeits- und Mobilitätsbedürfnissen dienen. Da derzeit, wie Analysen zeigen, der Regionalverkehr zu rund 80-90 % überwiegt, besteht noch die große Chance, von Anfang an regionsfremde Transitverkehre mit hohen Verkehrsbelastungen, insbesondere im Straßengüterverkehr, durch diese sensible Region zu vermeiden.

Als besondere Belastung werden die schweren Transit-Lkw empfunden, daher bieten sich als Sofortmaßnahmen Beschränkungen für den Transit-Lkw Verkehr (z.B. Tonnage- und Nachfahrverbot wie in anderen sensiblen Gebieten, z.B. Wachau) und die Forcierung der Bahn und des Kombiverkehrs (positives Beispiel: Güterterminal Sopron



Die besonders sensible Neusiedler See Region erfordert einen besonders sensiblen Umgang mit Verkehr und Infrastruktur.

und Rollende Landstraße auf der Raaber Bahn) an. Zur Lösung der überwiegend „hausgemachten“ Verkehrsbelastungen sollten insbesondere auch im regionalen Verkehr die Förderung der umwelt- und ressourcenschonendsten Verkehrsarten, wie Öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußgängerverkehr (deshalb auch die Bezeichnung „Umweltverbund“) und die verträglichere Abwicklung des Kfz-Verkehrs Leitmotive sein;



Ortseinfahrten wurden verkehrssicher umgestaltet

In diesem sensiblen Raum ließe der Bau einer hochrangigen Straßenverbindung (z.B. Schnellstraße, Autobahn) erhebliche Eingriffe erwarten. Die grundlegenden überwiegend regionalen Verkehrsprobleme könnten trotz erheblichen

Aufwands nicht oder nur teilweise gelöst werden. Gleichzeitig würden – zum Nachteil für die Region – für den Transitverkehr attraktive Verhältnisse geschaffen, die einerseits die Belastungen von außen und andererseits die Auslaugung von innen und damit die Zersiedlung, Fragmentierung und Monotonisierung einer heute noch weitgehend intakten, vielfältigen und unverwechselbaren Region verstärken. Vorzuziehen wäre eine Bestandsverbesserung (z. B. durch landwirtschaftliche Begleitwege). Umfahrungen erscheinen nur lokal, landschaftsangepasst und flächensparend (zweistreifig, niveaugleiche Anbindungen, Unterflurtrassen) machbar, wenn gleichzeitig die Ortsstraßenverkehrsberuhigt umgestaltet werden und die Entlastung dauerhaft die Neubelastungen überwiegt. Die Vermeidung der Grundwassergefährdung und der Bodenkontaminierung hat in der sensiblen Neusiedler See Region besonderes Gewicht.



Risiken drohen vom zunehmenden Transit-Lkw Verkehr

keine neuen Belastungen induzieren

Eine spürbare Bereitschaft der regionalen Akteure zur Entwicklung eines regionalen, nachhaltigen Verkehrskonzeptes ist vorhanden.

Dabei könnten sowohl ökonomische, soziale als auch ökologische Vorteile miteinander verknüpft werden. Die kreativen

Potenziale der Region sind in den letzten Jahren deutlicher geworden: aufgeschlossene regionale und lokale Entscheidungsträger, Naturforscher/inn/en im und um den Nationalpark, renommierte Gastronomen, Künstler/inn/en, Spitzenwinzer, innovative Tourismusanbieter und Gewerbebetriebe können eine gute Basis für eine Qualitätsregion Neusiedler See bieten. Eine zentrale Aufgabe ist es, die vorhandenen Potenziale (Know-how, Kreativität und Engagement) zu nutzen, in Einklang mit den hervorragenden landschaftsräumlichen Voraussetzungen zu bringen und für eine nachhaltige Entwicklung in der Region zu mobilisieren.



Der Radtourismus boomt und füllt die Züge und Fähren

regionales Know-how, Kreativität und Engagement

Empfohlen wird daher eine Aufweitung der Diskussion von einer zu eng gefassten Fragestellung „hochrangiger Straßenkorridor“ auf „Vorschläge für eine nachhaltige, umweltverträgliche Verkehrslösung für die Region“, die den Risiken und Chancen ökologisch besonders sensibler Gebiete Rechnung trägt. Ziel muss es sein, die vorhandenen Potenziale (Zukunftschancen) zu mobilisieren und damit eine nachhaltige Regional- und Verkehrsentwicklung in der Region Neusiedler See einzuleiten.

Die gelungene Kombination von Natur, vielfältiger Landschaft, regionaler Eigeninitiative, die touristisch günstige Lage inmitten des Agglomerationsraumes Wien–Bratislava–Győr, der österreichweite und internationale Bekanntheitsgrad und die Ansätze zur Vernetzung der lokalen Akteure im Zusammenhang mit dem Nationalpark eröffnen weitere Handlungsspielräume für die Zukunft, insbesondere im Hinblick auf die Veredelung und regionale und überregionale Vermarktung von Produkten wie z.B. Qualitätswein, Kräuter, Fleisch aus naturnaher Haltung („Nationalparkrind/-schwein“), Schilf als Energielieferant und Baustoff.

Umweltfreundliche Mobilität könnte in der Nationalparkregion so zu einem weiteren Markenzeichen nachhaltiger Regionalentwicklung werden.



Empfehlung: Masterplan und innovative Leitprojekte für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung

Masterplan für nachhaltigen Verkehr

Als Weg zur Lösung der Verkehrsprobleme in der Neusiedler See Region kann die Entwicklung und Umsetzung eines Masterplans zur nachhaltigen Verkehrsentwicklung unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel empfohlen werden, mit dem Ziel, zu einer nachhaltigen regionalen Entwicklung der Region beizutragen. Insbesondere sollten hier ökologische, ökonomische und soziale Ziele und Erfordernisse entsprechend der in der EU forcierten Integration von Umwelt und Nachhaltigkeit in die Sektoren gleichrangig behandelt werden.

*Weichen stellen:
Masterplan für
nachhaltigen
Verkehr*

Das Zukunftsbild der Region Neusiedler See ist eng mit der Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes verbunden. Das Zukunftsbild der Region kann auch in einer Dualität – „Belastete Transitregion“ versus „intakter Lebensraum hoher Lebensqualität“ (entsprechend dem Landeslogan

„Land zum Leben“) – umrissen werden. Während die „Transitregion“ vom Durchfahren und vom (temporären) Verlassen der aktiven Bevölkerung aus der Region und dem Fehlen der Ausschöpfung der ökonomisch endogenen Potenziale charakterisiert ist, ist das „Land zum Leben“ durch die weitere Aufwertung geprägt: als attraktiver Aufenthaltsort mit hoher Lebens- und Umweltqualität, als hochwertiger Wirtschaftsstandort, als Qualitäts-Tourismusstandort mit einzigartigen Naturräumen, als Qualitäts-Agrarstandort (Weinbau, Biologische Landwirtschaft) und als Kulturregion zur Integration von Ost und West – durch die nachhaltige Nutzung der vorhandenen Ressourcen und ein von Toleranz und Verantwortung geleitetes soziales Gesellschaftsgefüge.

*Belastete
Transitregion oder
intakter Lebensraum
hoher Lebensqualität*

Gerade in der Region Neusiedler See bestehen gute Voraussetzungen für eine nachhaltige Regionalentwicklung – insbe-

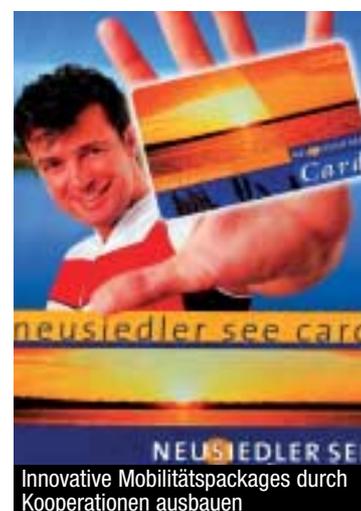
sondere für innovative, ökonomisch erfolgreiche, attraktiv vernetzte und umweltfreundlich gestaltete Mobilitätsangebote. Neben der Mobilitätsfrage tragen auch alle anderen Sektoren wesentlich zu einer prosperierenden Region mit hoher Lebens- und Umweltqualität bei.

Die Voraussetzung für die Entwicklung dieses Zukunftsbildes und der daraus abzuleitenden Ziele ist eine multidimensionale Vernetzung und eine partizipative Planung mit Einbeziehung der regionalen und lokalen Entscheidungsträger und Akteure in den Bereichen Verkehr, Umwelt, Gesundheit, Naturschutz, Tourismus, Regionalwirtschaft, Raumplanung und Regionalentwicklung sowie der NGOs und der Bevölkerung.

Der Masterplan bildet den inhaltlichen und organisatorischen Rahmen für die, für eine nachhaltig umweltverträgliche Verkehrsentwicklung erforderlichen Maßnahmen. Die Leitprojekte im Sinne des Masterplanes dienen als Impulse und Motoren für die Realisierung eines nachhaltigen Verkehrs. Im Masterplan werden daher die Ziele, Strategien und Maßnahmen für eine nachhaltig umweltverträgliche Verkehrsentwicklung in der Region festgelegt und die Struktur für die Umsetzung der Maßnahmen fixiert (Organisation, Finanzierung, Vernetzung, Marketing, Monitoring und Controlling).

Als Leitmotiv gilt:

Weniger umweltverträgliche Verkehre wie Lkw und Pkw werden möglichst auf umweltverträglichere Verkehre wie Bahn und Öffentlichen Verkehr und in den Orten auch auf Rad und Fußgängerverkehr verlagert. Hier bietet sich ein Mix aus Infrastrukturbereitstellung, ordnungspolitischen Maßnahmen, ökonomischen Instrumenten und Anreizsystemen an.



Innovative Mobilitätspackages durch Kooperationen ausbauen



Auf die Mobilitätsbedürfnisse Rücksichtnehmen



Nachhaltig umweltverträglicher Verkehr schont Siedlungen, Landschaft und Ressourcen und bringt ökologische, ökonomische und soziale Vorteile

Der Masterplan soll den internationalen Empfehlungen und Leitlinien für Nachhaltigen Verkehr in sensiblen Gebieten – wie der UNECE, WHO, OECD und CEI – Rechnung tragen.



Zukunftschancen für eine nachhaltige Entwicklung eröffnen

Ziele, Strategien und Leitprojekte des Masterplanes sollen durch kreatives Marketing begleitet und unterstützt werden. Die Bewusstseinsbildung für Mobilitätsprobleme/ Mobilitätschancen umfasst mehrere Ebenen: Einerseits soll das Know-how der regionalen und lokalen Akteur/inn/en als Basis für die Entwicklung und Umsetzung eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts genutzt und verstärkt werden; andererseits kann über

Marketing und PR-Maßnahmen eine „positive“ Stimmung für sanfte und zugleich innovative Mobilitätsformen geschaffen werden.

Folgende Schwerpunkte sollen in einem solchen Masterplan strategisch gebündelt werden:

- Vernetzung innerhalb der Region, Vernetzung der Gemeinden, der regionalen und lokalen Akteure untereinander
- grenzüberschreitende Vernetzung der Regionen (national und international)
- Vernetzung der sanften Mobilität (z.B. Bahn- und Busnetz, Fahrrad- und Fußwegenetz, Fußgänger – ÖV, Rad – ÖV, etc.)
- Vernetzung der Sektoren (z.B. Verkehr – Tourismus, Verkehr – Betriebe, Verkehr – Raumplanung, etc.)
- Vernetzung der ökologischen, ökonomischen und sozialen Dimensionen der Nachhaltigkeit (z. B. Lokale Agenda 21)
- Information, Öffentlichkeitsarbeit und breite Bewusstseinsbildung zu möglichen Lösungen der Mobilitätsprobleme (Stichwort: Offenheit für unkonventionelle Ideen)
- Entwicklung und Umsetzung innovativer Mobilitätskonzepte und Mobilitätsdienstleistungen, maßgeschneiderter Verkehrs- und Infrastrukturlösungen, angepasst an die Erfordernisse der besonders sensiblen Region
- Umsetzung modellhafter Leitprojekte.

Innovative Leitprojekte

Die Realisierung von Zukunftsbildern kann nur schrittweise über geeignete Umsetzungsprojekte erfolgen. Dabei ist es wichtig, auf der einen Seite

- das regional vorhandene Potenzial durch eine „bottom-up“-Strategie zu nutzen (Einbindung der regionalen Expert/inn/en und Entscheidungsträger/innen, der Einwohner/inn/en), und auf der anderen Seite
- Leitprojekte mit Impulswirkungen für die Region zu entwickeln und umzusetzen.

Als mögliche Leitprojekte bieten sich besonders solche Projekte an, die in ein größeres Umfeld eingebettet werden können, etwa

- im Rahmen eines internationalen Kontextes wie EU, UNECE, CEI, WHO, OECD, UNEP
- innerhalb nationaler Schwerpunktsinitiativen (z. B. des BMVIT und des BMLFUW) und
- Programme zur Regionalentwicklung (z. B. EU – Regionale Förderungsprogramme/Land Burgenland)

Es werden folgende Leitprojekte zur Ausarbeitung und Umsetzung empfohlen:

Leitprojekt 1: Innovativer öffentlicher Verkehr

- Regionale Mobilität im Takt („Neusiedler See Takt“) zur optimalen Vernetzung von Bahn, Bus, Taxis sowie des bedarfsorientierten Öffentlichen Verkehrs, verbesserte Anbindung der Siedlungs- und Betriebsgebiete, der Seebäder und touristische Attraktionen
- Neue Mobilitätsdienstleistungen, z.B. Gmoa-Bus, Rufbus, AST, Bäderbusse, Radbus, Car Sharing etc.
- Einbeziehung des Radfahrens und zu Fuß Gehens in „umweltverträgliche Wegeketten“ im Alltags- und Freizeitverkehr, dazu Vereinfachung der Fahrradmitnahme im Zug, überdachte Fahrrad-Abstellanlagen oder automatisiertes Fahrradverleihsystem etc.

Leitprojekt 2: Grenzüberschreitende regionale Mobilitätszentrale

- als „Verkehrsdrehzscheibe“ zur Entwicklung, Verknüpfung und Information für alle Dienstleistungen der sanften Mobilität insbesondere zur kundenorientierten Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs
- Attraktive Mobilitäts-Dienstleistungen für Zielgruppen schaffen durch Packages von ÖV, Tourismus, Betriebe, Schule etc.
- Entwicklung eines umfassenden Reiseinformationssystems durch Einsatz neuer Informationstechnologien

Leitprojekt 3: Sanfte Mobilität für sanften Tourismus

- Qualitätstourismus durch sanfte Erlebnismobilität, Mobilitätsmanagement für den Nationalpark Neusiedler See und den möglichen Naturpark Leithagebirge – See Westufer („Kirschblütenregion“)
- Attraktive Mobilitäts-Erlebnisse und Mobilitätspackages für Touristen, Ausflügler, Einheimische per Bahn, Bus, Schiff, per Rad und zu Fuß in der Region und für die Anreise („Urlaub vom Auto“)
- „Fahrrad-Region Neusiedler See“, „Wanderregion Leithagebirge“

Leitprojekt 4: Betriebliches Mobilitätsmanagement in regionalen Leitbetrieben/Güterlogistik

- Transporteffizienz und bessere Umwelt durch sanfte Mobilität und Transportrationalisierung: für Betriebe, Arbeitnehmer/inn/en und Bewohner/inn/en
- Innovative regionale Güterverkehrslogistik
- Vernetzung mit innovativen Produkt- und Vermarktungsideen

Leitprojekt 5: Neue Fahrzeugtechnologien und maßgeschneiderte Infrastrukturen

- Niederflur-Regionalbahn, Biotreibstoffe, Elektrofahrzeuge, alternative Antriebe etc.
- Radwegeausbau, Fußgängerbereiche, Revitalisierung, Attraktivierung und Neuschaffung von Bahn- und Bushaltestellen
- Attraktivierung und Ausbau der Strecken und Linien des ÖV z. B. Trassenoptimierung, Vernetzung, Lückenschlüsse, Elektrifizierung im Schienennetz sowie lokale, der Landschaft und den Ortschaften angepasste Straßenbaumaßnahmen (bei signifikanter und dauerhafter Entlastungswirkung), parallel mit Verkehrsberuhigung im Ortsgebiet

Implementierung beginnen, Vernetzung forcieren, Akteure einbinden und Leitprojekte starten

Die Implementierung setzt auf die Einbindung der für die Umsetzung maßgeblichen lokalen und regionalen Akteure, insbesondere im Bereich Verkehr, Umwelt, Gesundheit, Wirtschaft, Tourismus und Raumordnung. Sie vernetzen ihr Know-how zu innovativen Mobilitätslösungen: Das Erstellen eines Masterplans und die Konzeption und Realisierung von innovativen Leitprojekten bündeln die regionalen Stärken zu einer attraktiven Zukunftsstrategie für eine nachhaltige Entwicklung der Region.

Gemeinden, Verkehrsunternehmen, Tourismus, Betriebe als Partner

Insbesondere könnten neue Modelle der Kooperation der Gemeinden im Bereich Verkehr und Mobilität überlegt und geschaffen werden (z.B. Gemeindeverbände für den Öffentlichen Verkehr, wo Erfahrungen in anderen Regionen, wie z.B. in Salzburg, genutzt werden können). Im Zentrum der Kooperationsmodelle stehen Gemeinden, Verkehrsunternehmen, Tourismusverbände, etc. Vorrangige Ziele sind die Schaffung attraktiver Mobilitätsangebote, Kosteneffizienz und Synergien, sowie gemeinsame Informations- und Marketingauftritte.

Die Vernetzung der Sektoren umfasst die Einbindung der sanften Mobilität in die Sektoren Tourismus (Erreichbarkeit der Seebäder und Freizeitanlagen, Anreise per Bahn), Schulen (Verkehrserziehung und Fahrausbildung), Betriebe (Erreichbarkeit der Arbeitsplätze, Probleme der Pendler, sowie Güterverkehr) und Wohnen (Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund – ÖV, Rad und Fußgänger).

Raum ordnen

Im Hinblick auf die Regionalentwicklung ist die Abstimmung zwischen Raumplanung und Verkehrsplanung ein vorrangiges Anliegen. Vor allem ist darauf zu achten, dass künftigen nicht überwiegend mit Kfz gut erreichbare Verkehrserzeuger (z.B. Großmärkte, Entertainment einrichtungen) auf der grünen Wiese zugelassen, sondern in Ortgebieten integrierte Lösungen umgesetzt werden. Bestehende, gewachsene Ortszentren sollen in ihren Funktionen gestärkt werden.



Innovative, attraktive Angebote im öffentlichen Verkehr, verkehrssichere, rad- und fußgängerfreundliche Straßengestaltung

Ziele, Strategien und Leitprojekte des Masterplanes sollen durch umfassende Informationen, Einbeziehung der Bevölkerung und der regionalen Akteure, sowie durch Öffentlichkeitsarbeit und kreatives Marketing begleitet und unterstützt werden.

Die Bewusstseinsbildung für Mobilitätsprobleme/Mobilitätschancen umfasst mehrere Ebenen: Einerseits soll das Know-how der regionalen und lokalen Akteur/inn/en als Basis für die Entwicklung und Umsetzung eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts genutzt und verstärkt werden; andererseits kann über Marketing und PR-Maßnahmen eine „positive“ Stimmung für sanfte und zugleich innovative Mobilitätsformen geschaffen werden.

Triple Win für Umwelt, Ökonomie und soziale Bedürfnisse in der Region

Gemeinsames und wichtiges Ziel von Leitprojekten ist die Ausrichtung auf Umsetzung auf Basis eines partizipativen Planungsprozesses, in dem regionales und lokales Expertenwissen zu konkreten Projekten führt, die den Grundsätzen der nachhaltigen Entwicklung folgen und eine „Triple-Win“ Strategie mit positiven Wirkungen für Umwelt, Ökonomie und soziale Bedürfnisse als Umsetzungsziele haben.

... und die Kooperation aller Akteure sind die Schlüssel zum nachhaltigen Verkehr





Leitprojekte als Motoren für grenzüberschreitende Kooperation

Die strategische Vernetzung der Regionen erlaubt die Umsetzung der innovativen und nachhaltigen Mobilitätskonzepte auf internationaler und nationaler Ebene. Die internationale Vernetzung der Regionen bietet die Chance, nachhaltige Mobilität auf internationaler Ebene auch für die Region nutzbar zu machen. Internationale Erfahrungen aus „Modell“ Beispielen können für die Region verwertet werden.

Die aktuellsten Empfehlungen und Leitlinien für nachhaltig umweltverträglichen Verkehr, wie etwa von EU, OECD, UNECE, CEI und WHO können genutzt und modellhaft angewendet werden.

Die Umsetzung eines innovativen und nachhaltigen Mobilitätskonzeptes im Raum Neusiedler See als ökologisch besonders sensibles Gebiet erlaubt neben einer sozial- und umweltgerechten Abwicklung des Verkehrs innerhalb der Region auch eine grenzüberschreitende Kooperation mit den Nachbarregionen in Ungarn und der Slowakischen Republik und ermöglicht die internationale Positionierung und Vorbildwirkung als Modellregion.

Durch die grenzüberschreitende Kooperation können gemeinsame Ziele, Strategien und Umsetzungsmaßnahmen für eine nachhaltige Regional- und Verkehrsentwicklung erarbeitet und realisiert werden. Grenzüberschreitende Leitpro-

jekte für sanfte Mobilität in sensiblen Gebieten lassen Synergiepotenziale ausnützen und verstärken den internationalen Vorbildcharakter wesentlich.

Aufbauend auf der Initiative des österreichischen und ungarischen Umweltministers wird in diesem Sinne gemeinsam von den beteiligten Ministerien in Österreich und Ungarn, insbesondere Verkehr und Umwelt, dem Land Burgenland, dem Komitat Győr-Moson-Sopron unter Einbeziehung der Städte und Gemeinden der Region, der Nationalparke, der Tourismusverbände, Verkehrsunternehmen und Regionalentwicklung ein grenzüberschreitendes Pilotprojekt für nachhaltigen Verkehr in sensiblen Regionen am Beispiel der österreichisch-ungarischen Region Neusiedler See /Fertő-tó vorbereitet und geplant.

Dieses grenzüberschreitende Pilotprojekt stellt einen gemeinsamen österreichisch-ungarischen Beitrag für einen nachhaltig umweltverträglichen Verkehr in dieser besonders sensiblen mitteleuropäischen Region dar. Es ist ein wichtiger Schritt zur Implementierung der Wiener UNECE Deklaration für Verkehr und Umwelt, sowie der CEI-Deklaration für nachhaltigen Verkehr und ein bedeutendes Element im Zuge der EU-Erweiterung und Integration.

Publikationsbestellung



Die Langfassung der Pilotstudie und der ihr zugrundeliegende Kriterienkatalog, der in deutscher und englischer Sprache erschienen ist, können beim

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft,
Stubenbastei 5,
A-1010 Wien, Österreich,
Frau Renate Nagy (Pilotstudie)
Fax: +43 1 515 22-7208
e-mail: renate.nagy@bmu.gv.at
Frau Ingeborg Fiala (KriterienKatalog)
Fax: +43 1 515 22-7605
e-mail: ingeborg.fiala@bmu.gv.at

angefordert werden.

Bildnachweis

Titelbild: Zech
Seite 7: BMLFUW
Seite 9: Lang/Nationalpark
Seite 10: Thaler
Seite 11: ÖBB, Thaler, Zech
Seite 12: ÖBB, Zech
Seite 13: Lang, Zech, Österreich Werbung
Seite 14: Zech,Thaler
Seite 15: Preiszer, Zech
Seite 16: Lang/Nationalpark
Seite 17: Zech,Thaler
Seite 18: Zech,Thaler
Seite 19: Neusiedler See Tourismus GesmbH, Thaler, Zech
Seite 20: Thaler, Zech
Seite 22: Zech
Seite 23: BMLFUW