

dreiB

INTERREG III/B fördert grenzübergreifende Kooperationen für eine nachhaltige Raumentwicklung

1

Intelligent von Ort zu Ort

Sanfte Mobilität in den Alpen

2

Leben am Datenhighway

Innovationen für den ländlichen Raum

3

Jenseits von DJ Ötzi

Therapie für den Alpentourismus

4

Wenn der Pegel steigt

Naturraummanagement und Katastrophenschutz

5

Das europäische Netz gen Osten weben

Grenzüberschreitende Raumplanung

6

Dornröschen, wachgeküsst

Zusammenarbeit auf und entlang der Donau



Europa überall

Die INTERREG III/B-COMMUNITY
und ihre Projekte

www.alpinespace.at
www.alpinespace.org
www.cadses.at
www.cadses.net



Europa überall

Undurchschaubare Entscheidungsprozesse, schwer verständliche Ziele, die kryptisch als „Lissabon“ oder „Göteborg“ daherkommen, so genannte Eurokraten im fernen Brüssel – wer kennt sie nicht, die Klagen über BürgerInnenferne und Abgehobenheit der Europäischen Union. Doch was Europa auch heißen kann, geht in der öffentlichen Wahrnehmung oft unter: dass nämlich die EU durch ihre grenzüberschreitenden Förderprogramme eine bestimmte Form der Zusammenarbeit anregt, bei der der direkte Nutzen für die Entwicklung der Regionen, Städte und Gemeinden und ihrer BewohnerInnen im Mittelpunkt steht.

Quasi durch die Hintertür wird Europa hier ganz konkret im Alltag der europäischen Bürgerinnen und Bürger sichtbar und nutzbar. Innovative Sammeltaxis für den ländlichen Raum, sanfte Tourismuskonzepte für hochalpine Schutzgebiete, Verkehrsplanung quer durch Mitteleuropa, grenzüberschreitender Katastrophenschutz oder Satellitennavigation für die Donauschifffahrt haben eines gemeinsam: es geht um Herausforderungen, die alleine, ohne Partnerschaften mit den Nachbarn, kaum zu bewältigen wären oder die ohne Unterstützung der EU nicht angepackt würden.

Die Reportagen dieser Broschüre machen die immense Bandbreite der Projekte und Aktivitäten sichtbar, die mit Hilfe des europäischen Programms INTERREG IIIB mit österreichischer Beteiligung umgesetzt wurden. Es sind Geschichten über den sorgfältigen Umgang mit unserem Naturerbe und das intelligente Zurechtkommen mit dem Bedürfnis nach Mobilität, über die Erschließung neuer Ziele für einen nachhaltigen Tourismus oder auch Innovation im Dienste eines prosperierenden ländlichen Raums.

Vor allem sind es aber Geschichten über die Menschen, die die Projekte entwickeln, umsetzen und unterstützen. Ohne sie und ihr Engagement wäre das Abenteuer eines Programms, das zwischen Nordkap und Malta hunderte einzelne Initiativen umsetzt, nicht möglich. Da wären etwa die EinwohnerInnen der kleinen Alpengemeinde Werfenweng, die mit Begeisterung und Einfallsreichtum ihren Ort zu einem Musterbeispiel für nachhaltigen Tourismus und Umweltbewusstsein in den Alpen gemacht haben. Oder die RaumplanungsexpertInnen aus den jugoslawischen Nachfolgestaaten, die sich den Kopf über wirtschaftliche Impulse durch den Infrastrukturausbau in einer nach Südosten erweiterten EU zerbrechen. Oder die ForscherInnen, die mit all ihrer Akribie den Zusammenhängen von Meteorologie, Umweltbelastung und Katastrophenrisiko in den Alpen nachgehen.

Sie alle stehen stellvertretend für die noch viel größere „INTERREG IIIB-Community“, die ohne viel Aufsehens in der Öffentlichkeit, dafür aber umso beharrlicher und ideenreicher, an einem Europa von unten baut, das Grenzen zum Verschwinden und konkrete, in unserem Alltag spürbare Ergebnisse bringt.

Ich lade Sie ein, sich ein Bild zu machen von der Vielfalt der umgesetzten Projekte und Aktivitäten. Und wenn es mit dieser Broschüre gelungen ist, Sie neugierig zu machen: mehr über die Programme Alpenraum und CADSES finden Sie auf den Websites www.alpinespace.at und www.cadses.at, oder auf den Homepages der einzelnen Projekte.

Eine spannende und anregende Lektüre wünscht

*Heidrun Silhavy,
Staatssekretärin im Bundeskanzleramt*

Inhalt

<u>1</u>	<i>Intelligent von Ort zu Ort</i> Sanfte Mobilität in den Alpen	04
	INTERREG IIIB 2000 - 2006 → INFOBOX Kooperationen zwischen Nordkap und Malta	12
<u>2</u>	<i>Leben am Datenhighway</i> Innovationen für den ländlichen Raum	14
	Die Daseinsvorsorge sichern → INFOBOX ARGE ALP und EU machen Vorschläge	21
<u>3</u>	<i>Jenseits von DJ Ötzi</i> Therapie für den Alpentourismus	22
	Die Alpenkonvention → INFOBOX Europäisches Übereinkommen zum Schutz der Alpen	29
	Natura 2000 → INFOBOX Ein Europäisches Schutzgebietsmodell	29
<u>4</u>	<i>Wenn der Pegel steigt</i> Naturraummanagement und Katastrophenschutz	30
	Naturgefahren in den Griff bekommen → INFOBOX Die Vorschläge der Alpenkonvention	37
<u>5</u>	<i>Das europäische Netz gen Osten weben</i> Grenzüberschreitende Raumplanung	38
	EUREK → INFOBOX Das Europäische Raumentwicklungskonzept	45
<u>6</u>	<i>Dornröschen, wachgeküsst</i> Zusammenarbeit auf und entlang der Donau	46
	NAIADES → INFOBOX Europäisches Programm für die Binnenschifffahrt	53
	Was brachte INTERREG IIIB? Wolf Huber im Interview	54
	Die Zukunft von INTERREG IIIB → INFOBOX Die neuen Programme zur transnationalen Zusammenarbeit	55

Intelligent von Ort zu Ort

Sanfte Mobilität in den Alpen

Ob in kleinen Tourismusgemeinden oder entlang der großen Transitrouten: nur smarte Mobilitätskonzepte, die auf Umweltverträglichkeit und grenzüberschreitende Zusammenarbeit setzen, werden den Alpenraum vor dem Verkehrskollaps retten.

Die Lamas von Werfenweng: Sinnbild für nachhaltige Mobilität.

Keine Angst, dass Dandy und Valentino einen anspucken, kommt praktisch nicht vor. Obwohl sie vielleicht sogar einen Grund dazu hätten, wenn sie mal wieder die Rucksäcke tragen müssen, auf die so manche/r Berggeher/in gerne als Last am Rücken verzichtet. Mit Lamas ist es nämlich so: erstens spucken sie nur, wenn sie sich wirklich belästigt fühlen – und das wohl kaum von zwei kleinen Rucksäcken, wenn sie doch bis zu 30 Kilogramm Gewicht locker wegstecken können. Zweitens

bespucken Lamas sich vor allem untereinander, um die Rangordnung klarzustellen, oder um aufdringliche Artgenossen auf Distanz zu halten. Aber auch da haben Dandy und Valentino ein ausgezeichnetes Verhältnis zueinander. Wer es als UrlauberIn im salzburgischen Werfenweng also lieber kommod angehen möchte, dem sei Lamatrekking als Aufstiegshilfe zum Hochthron im Tennengebirge einfach ans Herz gelegt.



Überhaupt passt das Lama verdächtig gut nach Werfenweng, ist dieses Lasttier doch ein Musterbeispiel für umweltschonendes und, wie es so schön heißt, „nachhaltiges“ Vorwärtskommen in den Bergen. Genügsam bis zum Gehtnichtmehr, ernähren sie sich von Gräsern, Sträuchern und Flechten und schaffen auch – ohne zu spucken – die steilsten Pfade. Für die Inka war das Transportmittel Lama sogar so allgegenwärtig und praktisch, dass sie auf die Erfindung des Rades gleich verzichten konnten.

Ganz ohne Räder will man in Werfenweng zwar noch nicht auskommen, aber in punkto nachhaltiger Mobilität ist man auf den Spuren der Inka schon recht weit gewandelt.

Da ist zum Beispiel die Idee, als Vorbildgemeinde für sanften und nachhaltigen Tourismus international so zu glänzen, dass sich die LiebhaberInnen eines garantiert auto- und stressfreien Urlaubs in Werfenweng schon quasi die Hotelzimmerklinnen



Sanfte Mobilität mit Spaßfaktor



Zur Perle der Alpen wird, wer sich als Destination zu einem nachhaltigen Tourismusmodell bekennt.

in die Hand geben. Wobei autofrei keineswegs mobilitätsbehindert heißt: Wer am Bischofshofener Bahnhof ankommt, wird zugleich von Elois, dem kostenlosen Shuttlebus, in das höhergelegene Werfenweng chauffiert. Dort erwartet ihn/sie nicht nur ein außergewöhnlich schöner Ferienort, sondern auch die wahrscheinlich steilste Flotte an elektrogetriebenen Fortbewegungsmitteln in den Alpen. Je nach Tageslust und -laune darf es sein: die einem römischen Kampfwagen nachempfundene Biga, ein schnittiger E-Scooter, ein gemütliches E-Fahrrad, der coole Arrow, der aussieht wie ein Dünenbuggy oder auch das Dorfvelo, die Fahrradrikscha mit Zusatzmotor. So oder doch zu Fuß, per Rad oder mit der Pferdekutsche: Dass ein Auto in dieser „Alpenperle“ – wie sich Werfenweng auch nennen darf – praktisch überflüssig ist, merkt der Gast spätestens, wenn ihm an der Rezeption der SAMO-Schlüssel überreicht wird, die Eintrittskarte zur meist kostenlos genießbaren SANFTen MOBilität mit garantiertem Spaßfaktor.

Als „Alpenperle“ glänzt Werfenweng aber keineswegs alleine. Ganz im Gegenteil. Zur Perle der Alpen wird, wer sich als Destination zu einem nachhaltigen Tourismusmodell bekennt und von einem internationalen Komitee dementsprechend strenge Qualitätskriterien bescheinigen lässt. Als da wären: ein lückenloses Dienstleistungsspektrum, das dem Gast höchstmöglichen Komfort garantiert, ein attraktives Angebot an sanfter Mobilität, die Förderung lokaler Kultur und Küche statt Jodeldisko und Sushi-Bar sowie die aktive Unterstützung von Umweltbewusstsein in jeder Hinsicht. Diese Ziele sind nicht nur überaus sinnvoll, um der Idee der Reduzierung des motorisierten Verkehrs in den Alpen zum Durchbruch zu verhelfen, sondern sie verfangen auch als erfolgreiches Marketingkonzept für inzwischen 20 alpine Tourismusgemeinden in Italien, Frankreich, der Schweiz, Deutschland und Österreich. Der Umweltgedanke geht hier eine perfekte Verbindung mit dem ökonomischen Interesse an der Entwicklung als Tourismusort ein, wie Bürgermeister Peter Brandauer betont. – So stiegen die jährlichen Übernachtungszahlen aufgrund der Positionierung als sanft-mobiles Urlaubsziel von 165.000 im Jahr 1998 auf 212.000 heute.

„Durch das EU-Projekt erreichen wir erstens eine breitere Wahrnehmung am Tourismusmarkt, zweitens stehen uns ganz andere Mittel und strategische Partnerschaften zur Verfügung, und drittens können wir das Anliegen der nachhaltigen Mobilität im Tourismus gemeinsam besser vertreten.“

*Peter Brandauer,
Bürgermeister von Werfenweng*





Zusammengehalten wird diese Perlenkette durch ein gemeinsames INTERREG IIIB-Projekt namens **Alps Mobility II – Alpine Pearls**, in dessen Rahmen die Europäische Union dem autofreien Alpenurlaub ordentlich auf die Sprünge hilft. Dabei geht es um ein jeweils perfektes Tourismusangebot entsprechend den gemeinsamen Kriterien ebenso wie um die gegenseitige Vernetzung, Erfahrungsaustausch, Schaffung einer Dachorganisation und die Stärkung der gemeinsamen Marke. Peter Brandauer dazu: „Das Konzept, auf autofreien Tourismus zu setzen, haben wir schon seit Mitte der neunziger Jahre verfolgt. Durch das EU-Projekt und die Zusammenarbeit mit gleichgesinnten Gemeinden in fünf Ländern erreichen wir jedoch erstens eine breitere Wahrnehmung am Tourismusmarkt, zweitens stehen uns ganz andere Mittel und strategische Partnerschaften zur Verfügung, und drittens können wir das Anliegen der nachhaltigen Mobilität im Tourismus gemeinsam besser vertreten.“

PER PEDES VON KINDESBEINEN AN

Als Perle der Alpen gleichsam aus der Austernschale des Tennengebirges zu lugen, ist aber nur eines der Vorhaben, die man sich in der Muster-Umweltgemeinde von der Europäischen Union fördern lässt. Mindestens ebenso wichtig ist den WerfenwengerInnen, dass schon die Jugend ein Bewusstsein für die Bedeutung umweltschonender Fortbewegung entwickelt. Oder besser gesagt, die Erwachsenen zu verstehen lernen,

dass Jugendliche, die häufiger Rad fahren, zu Fuß zur Schule gehen oder auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind, eben ein anderes Mobilitätsverhalten haben als die Altvorderen.

Alpine Awareness ist deshalb auch der treffende Name für eine alpenweite Initiative zur Förderung des Bewusstseins für nachhaltige Mobilität, die sich speziell, aber nicht nur an Jugendliche wendet. Aktionstage und Wettbewerbe, Analysen zur Bedeutung von nachhaltiger Mobilität für Jugendliche, darauf aufbauende Lehrmittel, internationale Jugendtreffen, die Ausbildung Jugendlicher zu umweltbewussten „MobilitätsassistentInnen“, Zusatzmodule für die Fahrschulbildung, Kampagnen für günstige ÖV-Tarife oder auch Masterkurse über „Fahrradplanung“ zeigen die Vielfältigkeit des Bündels der von zwölf Partnergemeinden und -einrichtungen in fünf Ländern durchgeführten Maßnahmen.

Klar, dass die WerfenwengerInnen bei einem solchen INTERREG-Projekt mit dabei sind, und klar, dass Dandy und Valentino dabei ebenfalls zum Einsatz kommen. Nach einem Treffen Jugendlicher aus den alpinen Tourismusregionen Südtirol, Belluno und dem Pongau im Dezember 2005, auf dem sie sich spielerisch, aber ernsthaft mit dem Thema nachhaltiger Mobilität in den Alpen auseinandergesetzt haben, sind die beiden Tiere die Stars der abschließenden, nächtlichen Wander- und Rodelpartie. Im Zentrum der Ver-

Wer schon in jungen Jahren lernt, dass die psychologische und kulturelle Bedeutung des Autos in unserer Gesellschaft die eine Sache ist, die tatsächlich schnellste und umweltfreundlichste Fortbewegungsart aber etwas komplett anderes sein kann, wird auch als Erwachsener sanft mobil sein.

anstaltung standen jedoch Präsentationen der Alpine Awareness-Aktivitäten aus den Partnerregionen: einerseits eine von den Jugendlichen im italienischen Belluno durchgeführte Internetumfrage über das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung; andererseits das Modell der MobilitätsberaterInnen in Südtirol, bei dem Jugendliche anderen Jugendlichen mit Rat und Tat zur Seite stehen. Von den WerfenwengerInnen durchgeführt wurde eine Befragung über das Mobilitätsverhalten der Jugendlichen selbst. Wenig überraschendes Ergebnis: 70 Prozent ihrer Wege legen die Jugendlichen des Orts mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück, mehr als 10 Prozent zu Fuß oder per Rad, und nur knapp 20 Prozent mit dem Auto. Die direkte Befassung der Jugendlichen mit der Problematik, aus ihrer persönlichen Sicht heraus, hat dabei Methode: auch wenn sie heute noch zu einer Bevölkerungsgruppe mit eingeschränkter Mobilität gehören, werden sie morgen VerkehrsteilnehmerInnen sein, die über die volle Wahlfreiheit zwischen dem Auto und alternativen Fortbewegungsmitteln verfügen. Doch hat man schon in jungen Jahren gelernt, dass die psychologische und kulturelle Bedeutung des Autos in unserer Gesellschaft die eine Sache ist, die tatsächlich schnellste und umweltfreundlichste Fortbewegungsart aber etwas komplett anderes sein kann, wird man auch als Erwachsene/r mit einem anderen Bewusstsein unterwegs sein. Für Bürgermeister Peter Brandauer stellt Alpine Awareness die ideale Ergänzung zum sanften Tourismuskonzept dar, das im Rahmen von Alps Mobility II umgesetzt wird: denn was nutzt es, wenn sich die Feriengäste einem nachhaltigen Mobilitätsdenken verpflichtet fühlen, wenn nicht die eigene Bevölkerung ebenso sanft mobil ist.

GEMEINSAM STATT EINSAM GEGEN DEN MOLOCH VERKEHR

Wer es – natürlich ohne angespuckt zu werden – unter tüchtiger Beihilfe von Dandy und Valentino von der Ellmauer Alm auf die Werfener Hütte geschafft hat, dem bietet sich aus 1.969 Meter Höhe ein grandioser Blick über das Salzachtal und, nach Süden hin, zu den bis zu 3.000 Meter hoch aufragenden Hohen Tauern. Tief unten im Tal erkennt man bei klarem Wetter aber auch ein schmales Betonband, das die Landschaft zerteilt und daran erinnert, dass die Alpenperle Werfenweng gar nicht so weit weg von einer der am stärksten befahrenen Transitstrecken durch die Alpen liegt. Die Tauern-Autobahn mag zwar nicht so viele Blechlawinen anziehen wie der Brenner, zur Verkehrshölle wird der Pongau aber allemal, wenn sich alljährlich die motorisierten Urlauberströme von Nord nach Süd und wieder retour in Bewegung setzen. Die engen Alpentäler machen es UmweltschützerInnen und VerkehrsplanerInnen doppelt schwer, gegen Luftverschmutzung und Schadstoffemissionen anzukämpfen.

Denn kommt es zum Beispiel zu Inversionslagen, bei denen sich Dunstglocken und Hochnebel oft tagelang in den Tälern festsetzen, dann sind alle Richtwerte für die Belastbarkeit von Mensch und Umwelt, die nur auf LKW-Zahlen oder der ausgestoßenen Schadstoffmenge basieren, reine Makulatur. An der Brennerroute etwa kann es passieren, dass im unteren Inntal bei ungünstigen winterlichen Wetterlagen dieselbe Menge an Schadstoffemissionen ein Mehrfaches an Luftbelastung verursacht als beispielsweise im Wiener Raum. Für diese kleinräumigen, von meteorologischen Faktoren beeinflusste Umweltbelastung in den Alpentälern werden viel komplexere Modelle benötigt als jene, die im Flachland für die Wechselwirkungen zwischen Schadstoff- und Lärmemissionen, Verkehrsdichte, Topographie, Meteorologie und gesundheitlichen Folgewirkungen gerne angewendet werden.

Würden Schienenverkehrsströme auf mehr Routen verteilt sein als heute, könnten die großen Transitstrecken für den Bahngüterverkehr entlastet werden und insgesamt mehr Kapazität im bestehenden Netz entstehen.

„Das INTERREG-Projekt ALPNAP ermöglicht es, den Stand der Wissenschaft in den Alltag der Verkehrsplanung einzubringen sowie fachliches Wissen in der Bevölkerung und auf Ebene der EntscheidungsträgerInnen zu stärken.“



*Petra Seibert,
Institut für Meteorologie, Universität
für Bodenkultur, Wien*

Um künftige Maßnahmen zur Eindämmung des Transitverkehrs besser und zielgerichteter setzen zu können, werden deshalb im von der EU ermöglichten Projekt **ALPNAP** – das steht für „Alpine Noise and Air Pollution“ – Methoden für die Erfassung der kleinräumigen Umweltauswirkungen interdisziplinär erprobt. Das Ziel des Projektteams, das neben der Brennerroute auch die Fréjus-Route zwischen Turin und Chambéry untersucht und an dem elf Forschungseinrichtungen in vier Ländern beteiligt sind, ist letzten Endes ein eminent politisches: geht es doch darum, die Entscheidungs- und Argumentationsgrundlagen der Landesbehörden und politisch Verantwortlichen mit einer international abgestimmten wissenschaftlichen Methodik zu unterstützen. – Nicht wundern also, wenn über Schwaz in Tirol mal wieder Fesselballons aufsteigen und stundenlang über dem Tal verharren: ein sicheres Zeichen, dass die ALPNAP-ExpertInnen am Werk sind und mit ihren Messgeräten Lärm und Schadstoffe aus der Luft aus ins Visier nehmen.

Wo ALPNAP aufhört, fängt **MONITRAF** an. Oder Klartext statt Buchstabensalat: Während man sich beim Forschungsprojekt zur Umweltbelastung in den Alpentälern auf die wissenschaftliche Fundierung konzentriert, gehen die Partner des Schwesterprojekts zu „Straßenverkehrs-Monitoring und gemeinsamer Maßnahmenentwicklung“ einen Schritt weiter – das Netzwerk der Regionen, die besonders unter dem Transitverkehr zu leiden haben, entwickelt gemeinsam konkrete Maßnahmen, die die Lebensqualität entlang den Hauptachsen Brenner, Gotthard, Mont-Blanc und Fréjus verbessern sollen. Doch auch hier steht zunächst einmal – weil noch nie gemeinsam und vergleichend durchgeführt – die gründliche Analyse der Situation im Vordergrund: Welche verkehrspolitischen Rahmenbedingungen entscheiden über das Ausmaß des Verkehrsaufkommens? Können neben den negativen Folgen für Umwelt und Lebensqualität auch die Effekte auf die Wirtschaftsstandorte, den Fremdenverkehr und das soziale Leben quantifiziert werden?

Derartige Kenntnisse, und zwar immer in Bezug auf regionale Besonderheiten und Probleme sowie die jeweils schon vorhandenen Lösungsansätze, sind die Voraussetzung für gegenseitiges Vertrauen und alpenweit abgestimmte Strategien zur Milderung des Problems. Wenn in der zweiten Phase des 2005 gestarteten Projekts also die gemeinsamen Maßnahmenstrategien entwickelt werden, wird deren gesamtheitliche Stoßrichtung ein wesentlicher Aspekt sein. – Damit von Beginn an vermieden wird, dass Maßnahmen entlang einer Route sich

negativ auf eine andere auswirken können, wie der zuständige Projektkoordinator bei der Tiroler Landesregierung, Ekkehard Allinger-Csollich, betont. Der Handlungsspielraum für innovative Lösungen ist dabei größer als so mancher Medienbericht über die „Transithölle Alpen“ vermuten lässt: So könnte etwa eine „Alpentransitbörse“ eingerichtet werden, auf der pro Korridor limitierte Fahrt- (soll heißen: Umweltbelastungs-) berechtigungen versteigert werden – ganz ähnlich dem CO₂-Emissionshandel im Bereich des Klimaschutzes.

MIT HIRNSCHMALZ MEHR GÜTER AUF DIE SCHIENE

Dass die Bahn ein probates Gegenmittel gegen den Verkehrs- und Umweltkollaps in den Alpen sein kann, ist ja schon länger bekannt. Tatsächlich kann man von der Werfener Hütte aus unten im Salzachtal auch die Stränge der gut hundert Jahre alten Tauernbahn erkennen, die, zeitgemäß ausgebaut, künftig eine größere Rolle spielen soll als heute. Ganz speziell erhoffen sich die VerkehrsplanerInnen auch eine Entlastung der stark befahrenen Passstrecken am Brenner oder auch dem St. Gotthard in der Schweiz – Basistunnel hin oder her. Zu den Problemen des alpenquerenden Transitverkehrs gehört nämlich auch dessen Konzentration auf einige wenige Nadelöhre, durch die dann der Löwenanteil des Verkehrsaufkommens fließt. Würden Verkehrsströme, etwa von Südwestdeutschland nach Oberitalien, dezentraler verlaufen als heute, und würde zum Beispiel die Tauernbahn dadurch stärker genutzt werden, könnten die großen Transitstrecken für den Bahngüterverkehr entlastet werden und insgesamt mehr Kapazität im bestehenden Netz entstehen. Genau diesem Gedanken, das Streckennetz wirklich konsequent als Netz zu begreifen, hat sich das Projekt **AlpFRail** – Alpine Freight Railway – mit deutscher, italienischer und österreichischer Beteiligung verschrieben.

Wie eine genaue Analyse der Fahrzeiten und der Technik auf der Tauernbahn ergab, bestehen hier durchaus freie Kapazitäten für zusätzliche Transportleistungen. Insgesamt ist eine sofortige Verlagerung von 5.000 LKW zusätzlich pro Monat auf dieser Strecke möglich. Fachleute des Logistik-Kompetenz-Zentrums in Prien am Chiemsee haben daraufhin die Züge technisch optimiert und neun freie Trassen gefunden. Inzwischen haben die ersten Transportunternehmen entdeckt, dass diese Route eine echte Alternative sein kann, ebenso die österreichische Bahn. Sie hat ab Februar 2005 mit einer Rollenden Landstraße von Triest nach Salzburg begonnen und verlagert damit 35.000 LKW pro Jahr von der Straße auf die Schiene. Auch private Eisenbahnverkehrsunternehmen befasen sich bereits mit den technischen Anforderungen und den notwendigen Streckenkonzessionen.

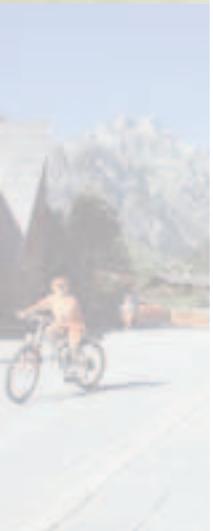
Nicht nur die Optimierung einzelner Strecken, auch das Aufspüren neuer, marktfähiger Verbindungen für den Schienengüterverkehr gehört zu den Zielen der alpinen Frachtinitiative. So pendeln

etwa seit Herbst 2005 neue Huckepack- und Containerzüge zwischen den Großräumen Stuttgart und Mailand, einer Relation, die vorher keine direkte Verbindung im kombinierten Güterverkehr hatte – obwohl mehr als die Hälfte des Frachtvolumens zwischen Deutschland und Italien mit den Provinzen Lombardei und Venetien abgewickelt wird und obwohl Genua einer der wichtigsten Exporthäfen für die süddeutsche Wirtschaft ist. Durch das neue Angebot konnte der Schienenanteil im Güterverkehr zwischen Stuttgart, Ulm und Augsburg einerseits sowie Mailand, Mantua und Genua andererseits (der vorher bei nur 12 Prozent lag) signifikant erhöht werden. Wie auch im Fall der Tauernbahn ging es den Projektbetreibern nicht um eine Kapazitätserweiterung durch teure und womöglich umweltbelastende Infrastrukturausbauten, sondern eine clevere Nutzung des bestehenden Netzes. „AlpFRail vernetzt die vorhandene Infrastruktur auf intelligente Weise und bietet attraktive Angebote aus einer Hand“, erklärt Julian Osswald, Geschäftsführer des Regionalverbandes Donau-Iller. „Damit gewinnen wir Kunden für den alpenquerenden Güterverkehr auf der Schiene und setzen gleichzeitig wichtige Impulse für Containerbahnhöfe und Güterverkehrszentren in unserer Region.“

LAMAS STATT HELIKOPTER

Und nein, Dandy und Valentino werden natürlich nicht von der Europäischen Union kofinanziert, weder als Wanderbegleiter noch als Sinnbild für den nachhaltigen Ökotourismus. Ursprünglich, und das heißt schon lange vor dem österreichischen EU-Beitritt, waren die beiden Lamas sogar nicht einmal für einen touristischen Verwendungszweck vorgesehen: Weil die Werfener Hütte, immerhin auf 2000 Meter Höhe gelegen, keine Zufahrtsstraße hat, musste sie früher regelmäßig per Hubschrauber mit den notwendigen Versorgungsgütern beliefert werden. Um nicht alle paar Monate einen teuren und ökologisch problematischen Helikopterflug mieten zu müssen, kam Hüttenbetreiber Gerhard Hafner – in bester Werfenwenger Tradition – aufs Lama. Die Nebenbeschäftigung der beiden Hochlandbewohner als Rucksackträger zwischen Ellmaualm und Werfener Hütte ergab sich dann wie von selbst. Intelligent, von Ort zu Ort. ←

Entschleunigung
für mehr
Lebensqualität



INTERREG IIIB-Projekte zur sanften Mobilität in den Alpen

Im Text erwähnte:

- **ALPS MOBILITY II/
Alpine Pearls** Ein Netzwerk von alpinen Ferienorten mit naturverträglicher Mobilität: www.alpsmobility.net
 - **Alpine Awareness** Die Bevölkerung des Alpenraums zur nachhaltigen Mobilität motivieren: www.alpineawareness.net
 - **ALPNAP** Neue Methoden und neues Wissen zur Überwachung und Überprüfung von Luftverschmutzung und Lärm entlang der Transitrouten: www.alpnap.org
 - **MONITRAF** Stärkung der Zusammenarbeit der am meisten durch den transalpinen Verkehr betroffenen Regionen zur Verbesserung der Lebensqualität: www.monitraf.org
 - **AlpFRail** Verlagerung des alpenquerenden Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene durch innovative Konzepte: www.alpfrail.com
- Weitere:
- **Mobilalp** Innovative und nachhaltige Mobilitätsangebote und -dienstleistungen für VerkehrsteilnehmerInnen auf lokaler und regionaler Ebene: www.mobilalp.com
 - **ViaNova** Optimierung der allgemeinen Wahrnehmung und Motivation sowie der städtischen Transportinfrastruktur zu Gunsten gesunder und nachhaltiger Strukturen: www.eu-vianova.net



INTERREG IIIB 2000 - 2006

INTERREG wurde bereits in den frühen neunziger Jahren mit der Intention eingerichtet, die Kooperation über die nationalen Grenzen hinweg zu unterstützen. Als eine sogenannte Gemeinschaftsinitiative zielte INTERREG III in der EU-Förderperiode von 2000 bis 2006 auf die Stärkung des ökonomischen und sozialen Zusammenhalts sowie eine regional ausgewogene Entwicklung in allen Ländern Europas. Die Ausrichtung IIIB betrifft die transnationale Kooperation; über diese Programme wird die Zusammenarbeit zwischen nationalen, regionalen und lokalen Akteuren in mehrere Staaten umfassenden Kooperationsräumen gefördert.

In der nun auslaufenden Förderperiode hat Österreich an zwei derartigen Kooperationsräumen Anteil: am Programm für den Alpenraum – dem „Alpine Space“ – und an jenem für den gesamten zentral- und südosteuropäischen Raum zwischen Ostsee und Ägäis – dem „CADSES-Raum“ (Central, Adriatic, Danubian and South-Eastern European Space). Für beide Programme zusammen standen Österreich 30

Millionen Euro aus den Strukturfonds der Europäischen Union zur Verfügung. Dazu kommen noch nationale Kofinanzierungen, die mindestens 50 Prozent der Projektfördersummen ausmachen. INTERREG IIIB wird im Rahmen von Projektpartnerschaften umgesetzt, die sich um eine bestimmte Zielsetzung herum finden und aus Partnern aus mindestens drei Staaten bestehen – deshalb auch Projekt-namen in englischer Sprache. Die gemeinsame Entwicklung von Maßnahmen sowie der Austausch von Methoden und Informationen stehen im Mittelpunkt der meisten Projekte.

In der nun anlaufenden Förderperiode 2007 bis 2013 wird die bisherige Gemeinschaftsinitiative INTERREG aufgewertet und in Gestalt des neuen Ziel 3 „Territoriale Zusammenarbeit“ zu einem Hauptförderinstrument der europäischen Regionalpolitik. Mit insgesamt 7,9 Mrd. Euro stehen für künftige grenzübergreifende Kooperationen auch deutlich mehr Mittel zur Verfügung als bisher (siehe Seite 55).

Das Programm Alpine Space

Der Alpenraum ist eine der kulturell, sozial und wirtschaftlich vielfältigsten und dabei ökologisch sensibelsten Regionen Europas. Das INTERREG IIIB-Programm Alpine Space zielt daher in erster Linie auf eine nachhaltige Entwicklung, die durch länderübergreifende Maßnahmen gestärkt werden kann. Zu den von INTERREG IIIB geförderten Aktivitäten zählen u.a. umweltschonende, aber dennoch effiziente Verkehrs- und Kommunikationslösungen, Maßnahmen zur Erhaltung des natürlichen und kulturellen Erbes sowie der Schutz vor Naturgefahren.

Die Projekte, die diese Ziele verfolgen, müssen ihre Aktivitäten gemäß einer der drei sogenannten Prioritäten des Alpenraumprogramms entwickeln:

- **Priorität 1:** Raumplanung und Wettbewerbsfähigkeit (25 Projekte)
- **Priorität 2:** Förderung nachhaltiger Verkehrssysteme (9 Projekte)
- **Priorität 3:** Umwelt und Schutz vor Naturgefahren (24 Projekte)

Mehr Information: www.alpinespace.at, www.alpinespace.org

Das Programm CADSES

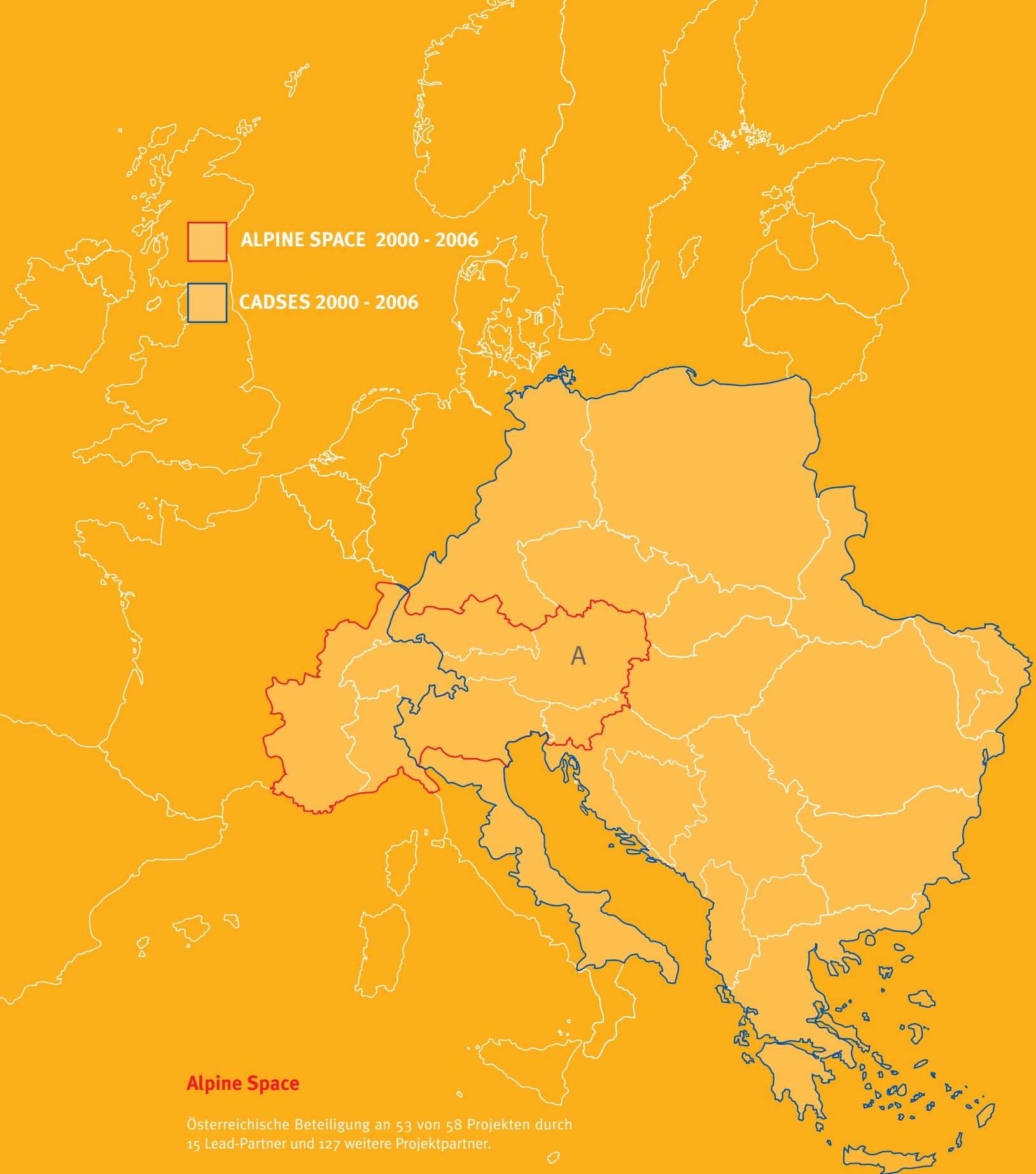
Der CADSES-Raum ist unter den insgesamt 13 Kooperationsräumen von INTERREG IIIB der mit Abstand größte und komplexeste. Nicht weniger als 9 Länder mit etwa 200 Millionen EinwohnerInnen umfasst das Gebiet, das „alte“ EU-Mitgliedsländer, Staaten der Erweiterungsrounden von 2004 und 2007 sowie Staaten mit Kandidaten-, Beitritts- und Nachbarschaftsstatus zusammenführt.

CADSES-Projekte zielen auf Maßnahmen in folgenden Prioritäten:

- **Priorität 1:** Raumplanung, Stadt- und Regionalentwicklung und Migration (51 Projekte)
- **Priorität 2:** Transportsysteme und Zugang zur Informationsgesellschaft (25 Projekte)
- **Priorität 3:** Landschaftsschutz sowie Natur- und Kulturerbe (26 Projekte)
- **Priorität 4:** Umweltschutz, Ressourcenmanagement und Risikoprävention (32 Projekte)

Mehr Information: www.cadses.at, www.cadses.net





Alpine Space

Österreichische Beteiligung an 53 von 58 Projekten durch 15 Lead-Partner und 127 weitere Projektpartner.

CADSES

Österreichische Beteiligung an 71 von 134 Projekten durch 23 Lead-Partner und 147 weitere Projektpartner.

2

Leben am Datenhighway

Innovationen für den ländlichen Raum

St. Veit in
Deferegggen, Osttirol

*Breitband-Internet, Teleparks und InnovationsmanagerInnen –
der periphere ländliche Raum entledigt sich alter Images.
INTERREG setzt dabei wesentliche Impulse.*





Einen Greißler gibt es in St. Veit im Defereggental schon seit zwei Jahren nicht mehr. Zum Einkauf müssen die St. VeiterInnen in den benachbarten Skiort St. Jakob fahren oder am Weg von der Arbeit noch einen Stopp bei einem der großen Supermärkte am Rande von Lienz einlegen. Nein, dafür steht kein öffentliches Verkehrsmittel zur Verfügung. Der Bus dient hauptsächlich dem Schülertransport. Auch das Postamt fiel der Schließungswelle 2003 zum Opfer. Besonders getroffen hat diese Entwicklung die 65-jährige Pfarrersköchin. Sie zählt zu jener Bevölkerungsgruppe, die oftmals kein eigenes Auto besitzt und nur eingeschränkt mobil sein kann. Sieht so die vielzitierte Lebensqualität am Land aus? Was ist mit alpiner Idylle, frischer

Luft und unberührter Natur? Ist das etwa kein zufriedenstellender Ersatz für Mobilität, gute Versorgung, soziale Treffpunkte und einen adäquaten Arbeitsplatz? Nun, es gibt Hoffnung. Doch zuerst die schlechte Nachricht: die Osttiroler Gemeinde St. Veit ist mit diesem Schicksal nicht allein. Seit den siebziger Jahren ist die Zahl der Lebensmittelgeschäfte in den österreichischen Gemeinden auf ein Drittel zusammengeschrumpft. Und allein in den vergangenen 6 Jahren wurden in Österreich 120 Polizeiposten, 50 Bezirksgerichte und mehr als 60 Volksschulen zugesperrt. Außerdem wurden rund 1.000 Postämter – fast jedes zweite in Österreich – aufgelassen.

Periphere ländliche Räume stehen heute enorm unter Druck. Eine starke Abhängigkeit von einzelnen Wirtschaftszweigen, wie der Landwirtschaft, dem Gewerbe oder dem Tourismus, bietet den BewohnerInnen nur eine enge Auswahl an Jobmöglichkeiten. Junge und besser Qualifizierte finden oft keinen passenden Arbeitsplatz vor Ort und verlassen die Region. Abwanderung und Überalterung führen in weiterer Folge zum Abbau von Infrastruktur und Dienstleistungen. Schulen werden geschlossen, Möglichkeiten für die Betreuung von Kleinkindern erst gar nicht geschaffen, Postbusse und andere öffentliche Verkehrslinien werden eingestellt. Diese Entwicklung trifft den Lebensnerv vieler ländlicher Gemeinden und setzt einen Kreislauf in Gang, der nur schwer zu durchbrechen ist. Betroffen vom Abbau der Infrastruktur sind vor allem ländlich-periphere Gemeinden mit weniger als 1.000 EinwohnerInnen, oder in konkreten Zahlen ausgedrückt: jede/r vierte BewohnerIn im ländlichen Raum.

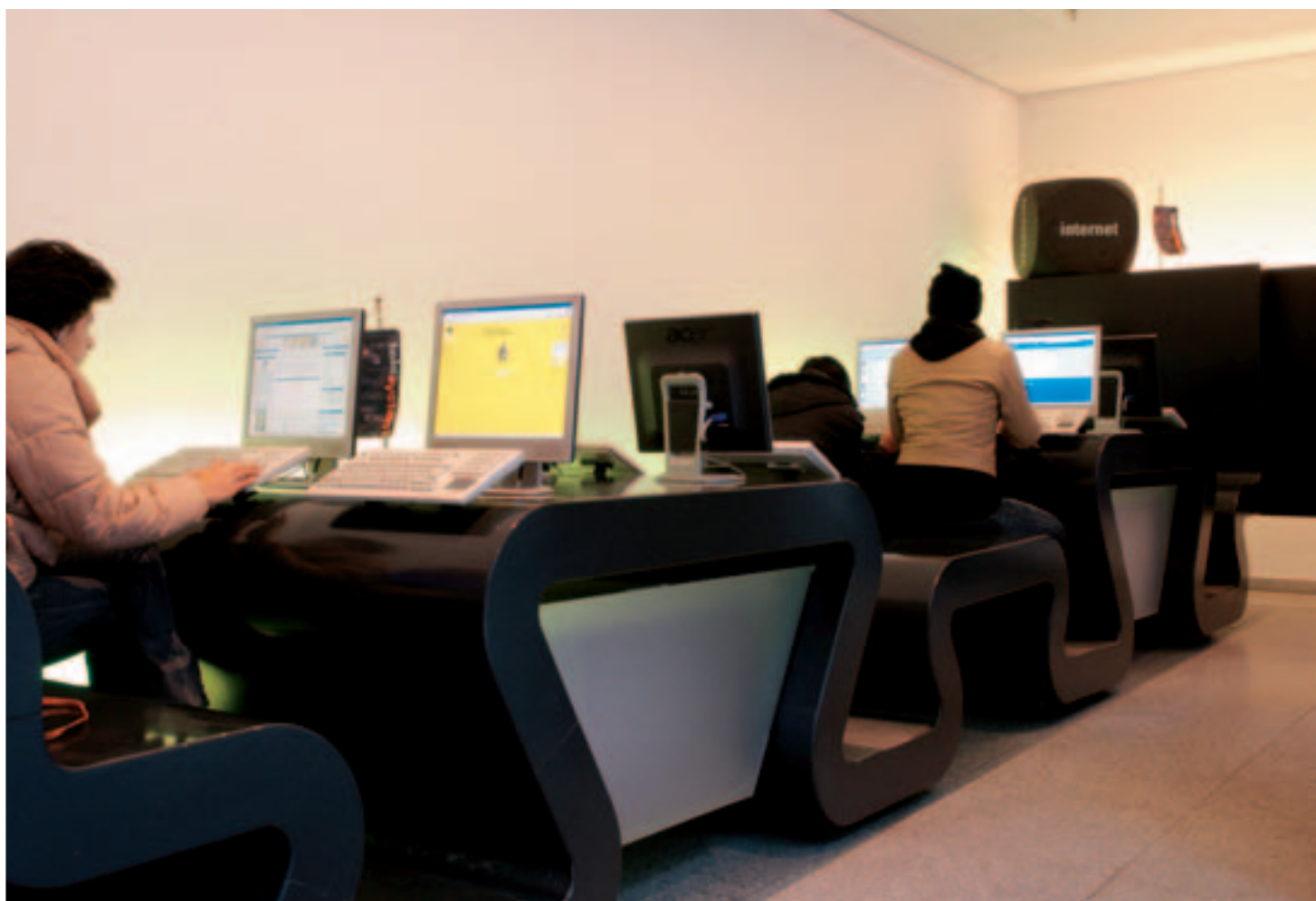
Doch, und das ist die gute Nachricht, die Landbevölkerung sieht dieser Entwicklung nicht tatenlos zu. Ein gewisser Problemdruck und der eine oder andere Anstoß der Europäischen Union setzen offenbar kreative Kräfte frei und treiben Gemeinden, BürgerInnen und Unternehmen geradezu zu innovativen Höchstleistungen an.

Nach neuen Lösungen zur Aufrechterhaltung öffentlicher Dienstleistungen in Bergregionen sucht man in dem von der

Ein gewisser Problemdruck und der eine oder andere Anstoß der Europäischen Union setzen kreative Kräfte frei und treiben Gemeinden, BürgerInnen und Unternehmen zu innovativen Höchstleistungen an.

EU mitfinanzierten Projekt **PUSEMOR**. Als einen ersten Schritt haben die Projektpartner aus Österreich, Italien, Deutschland, Frankreich, Slowenien und der Schweiz rund ein Dutzend Testgebiete ausgewählt, um die Bedürfnisse der Landbevölkerung zu erfragen. Im Mittelpunkt stand die Zufriedenheit der BürgerInnen in Bezug auf Mobilität, Gesundheits- und Kinderbetreuungseinrichtungen, Dienstleistungen der Telekommunikation und ähnlichem. Auf Basis der Befragungen sowie vorhandener Vorbilder werden nun bis zum Sommer 2007 Pilotprojekte entwickelt, die ein Stück zur besseren Lebensqualität in Bergregionen beitragen sollen.

Neue Chancen online

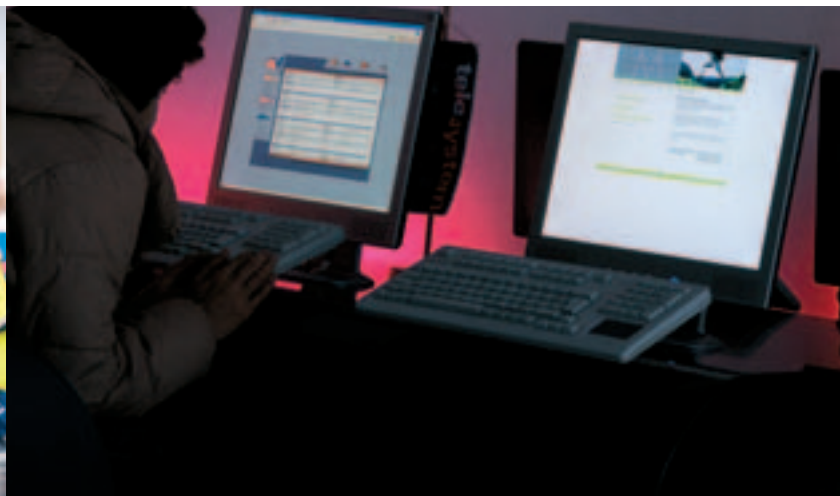


In den österreichischen Testregionen in Osttirol (Bezirk Lienz) und Kärnten (Bezirke Wolfsberg und Feldkirchen) hat sich der öffentliche Nahverkehr als Sorgenkind Nummer eins entpuppt. So gaben die Befragten an, Bus- und Bahnhaltestellen zwar im großen und ganzen recht gut erreichen zu können, die angebotenen Intervalle jedoch wurden als unzureichend kritisiert. Ein Problem, das den Alltag vieler LandbewohnerInnen massiv einschränkt, wenn man bedenkt, dass sie für jeden Einkauf, jeden Arztbesuch ins Auto steigen müssten.

Eine Reihe von Gemeinden hat daher bereits innovative Ansätze für flexible Mobilitätslösungen entwickelt. In Kärnten etwa wurde mit dem „Go-Mobil“ ein Verkehrsmittel initiiert, das sich dem individuellen Bedarf anpasst und den BewohnerInnen flexible Fahrten innerhalb ihres Wohnumfeldes ermöglicht. Einen „Go“, so heißen die Fahrscheine, gibt es ab 2,50 Euro. „Ob zum Arzt, zum Gemeindeamt, zum Einkaufen oder zum Kindergarten, alle zwei Minuten steigt irgendwo in einer der 25 Partner-Gemeinden ein Fahrgast in ein Go-Mobil ein“, heißt es auf der Website des Betreibers. Ähnliche Modelle zur Verbesserung der Mobilität ihrer EinwohnerInnen haben auch andere Gemeinden auf die Beine gestellt, wie etwa das Bürgermobil in der Osttiroler Gemeinde Virgen oder das Gnesauer Ärzttaxi in Kärnten. Letzteres ermöglicht alleinstehenden älteren Personen flexible Fahrten zu ihrem Arzt oder zu ihrer Ärztin. Als FahrerInnen stellen sich übrigens BürgerInnen der Gemeinde Gnesau unentgeltlich zur Verfügung.

DIGITALE CHANCENGLEICHHEIT

Doch Mobilität setzt im Zeitalter der Telekommunikation längst keinen Ortswechsel mehr voraus. Bereits ein Internetanschluss, am besten über Breitband, macht mobil und eröffnet ungeahnte Möglichkeiten – auch im abgeschiedensten Tal. Mit Hilfe dieser distanzunabhängigen Technologie lassen sich die topografischen Nachteile von Bergregionen überwinden. Das Land Tirol will durch seine Breitbandinitiative nun auch strukturell benachteiligte und abgelegene Gebiete an eine leistungsfähige Internet-Infrastruktur anbinden. Die digitale Kluft zwischen Stadt und Land soll schon bald der Vergangenheit angehören. Auf den weiteren Ausbau der Telekommunikation setzen auch die Osttiroler PUSEMOR-Projektpartner. Über drei Pilotprojekte sollen bis Mitte 2007 Aktivitäten zur „Internet-Mobilisierung“ der Osttiroler Gemeinden umgesetzt werden. Neben dem Aufbau einer gemeinsamen Webplattform für drei Gemeinden im Defereggental ist ein Internet-Portal zur Bewerbung und Vermarktung regionaler Lebensmittel geplant. Und auch in den Köpfen der OsttirolerInnen will man in Sachen Internet-Mobilität noch einiges bewegen. Denn gerade in abgelegenen Regionen gestaltet sich der Zugang zu PC und Internet für einzelne Bevölkerungsgruppen, wie etwa die SeniorInnen, noch keineswegs barrierefrei. Während für die Enkelkinder die Nutzung von Internet und Co vielerorts ganz selbstverständlich zum Alltag gehört, ist für viele über 60-Jährige das World Wide Web noch eine weite, fremde Welt.



Jede/r vierte
BewohnerIn im
ländlichen Raum ist
vom Infrastrukturabbau
betroffen



*Im INTERREG-Projekt
PUSEMOR arbeiten Partner
aus Italien, Deutschland,
Frankreich, Slowenien, der
Schweiz und Österreich ge-
meinsam an innovativen Lö-
sungen zur Verbesserung der
Lebensqualität in Berggebieten.*

Das Wissen der Jungen will man nun anzapfen, um den Älteren den Zugang zu den neuen Technologien zu erleichtern. Im Rahmen eines Pilotprojektes agieren Jugendliche als TrainerInnen und BeraterInnen rund ums Internet und stehen der älteren Generation als AnsprechpartnerInnen bei PC-Problemen zur Verfügung. „Bezahlt“ wird mittels eines Gutscheinsystems. „Auf diese Weise gelingt uns ein generationenübergreifender Ansatz“, freut sich Friedrich Veider vom Regionsmanagement Osttirol über die „soziale Innovation“, sozusagen als Nebeneffekt.

WENN DIE ARBEIT PENDELT

Zurück nach St. Veit im Defereggental. Die Pfarrersköchin hat Glück gehabt. Sie hat ihren Arbeitsplatz im Ort. Der Großteil der erwerbstätigen St. Veiter Bevölkerung ist jedoch schlechter dran: drei von vier St. VeiterInnen müssen nämlich pendeln, um ihren Arbeitsplatz zu erreichen. Damit verbunden sind Nachteile für jede/n einzelne/n: die Abhängigkeit vom eigenen PKW, der erhöhte Zeitaufwand, die Unvereinbarkeit mit Betreuungspflichten und die steigenden Kosten, die für Mobilität aufgewendet werden müssen, sind nur eine Auswahl. Flexiblere Arbeitsmodelle bieten eine Möglichkeit, um dieser Problematik zu Leibe zu rücken. Nach dem Motto „die Arbeit pendelt und nicht die Menschen“ dreht sich im Rahmen von **alpinNETwork** alles um das Thema „e-work“, also jene Arbeitsprozesse, die durch die neuen Informations- und Kommunikationstechnologien von Orts- und Zeitwängen unabhängig werden. Projektleiterin Johanna Bernhard von der Tiroler Zukunftsstiftung sieht in diesem Bereich enorme Chancen für den ländlichen Raum. „Mit Hilfe der neuen Informations- und Kommunikationstechnologien können in peripheren Gebieten sowohl neue Arbeitsplätze geschaffen als auch bestehende Arbeitsplätze erhalten werden. E-work bedeutet in erster Linie Flexibilität, für die Unternehmen und die Beschäftigten im ländlichen Raum.“

Das Arbeitsmodell e-work ist bei einer Reihe von Unternehmen bereits gut eingeführte Praxis. 60 Prozent der insgesamt 85 in Tirol, Südtirol, dem Trentino, der Zentralschweiz und Kärnten befragten Unternehmen gaben an, bereits gute Erfahrungen

mit e-work gemacht zu haben und wollen dieses flexible Modell großteils auch weiter ausbauen. Als Gründe für den Einsatz von e-work-Lösungen nennen die Unternehmen die Beschleunigung von Arbeitsprozessen, aber auch, dass die flexibleren Modelle auf Wunsch oder Druck der MitarbeiterInnen zustande kamen und besonders für qualifizierte Arbeitskräfte attraktiv seien. Eine große Hemmschwelle ortet Wolfgang Mayrhofer, regionaler alpinNETwork-Projektmanager in Tirol, allerdings bei jenen Unternehmen, die noch nie in Berührung mit e-work gekommen sind. Sie befürchten vor allem mangelnde Kontrollmechanismen, arbeitsrechtliche Grauzonen und höhere Kosten. Auf Initiative des Projektes alpinNETwork konnten zehn Unternehmen zur Einführung von e-work-Modellen motiviert werden.

Vollends von den Vorteilen von e-work überzeugt ist man im Tiroler Call- und Dienstleistungszentrum Haiming (ICA). Input zum Aufbau des ICA holte man sich Ende der neunziger Jahre

*„Die Arbeit pendelt und
nicht die Menschen“, heißt
es im INTERREG-Projekt
alpinNETwork. Hier dreht sich
alles um das Thema e-work.*

in Schottland. Denn wie in Tirol, ging es auch in Schottland darum, in dezentralen Regionen Beschäftigungsmöglichkeiten für die Bevölkerung vor Ort zu schaffen. Die Strukturen unterscheiden sich zwar, was die Größe der Call-Center und die Auftragsvolumina betrifft. In Schottland etwa können Aufträge für den gesamten anglo-amerikanischen Raum abgewickelt werden und der Aufbau derartiger Dienstleistungszentren wurde massiv, auch seitens der EU, gefördert. Abschauen konnte man sich trotzdem einiges, berichtet der ICA Geschäftsführer Elmar Frischmann. Etwa wie man sich den Markt der Kleinen und Mittleren Unternehmen als Kunden erschließen kann, indem Servicepakete – wie beispielsweise Rufumleitungen – leistbar und flexibel gestaltet werden. Seine guten Erfahrungen hat das Call-Center Haiming in einem Handbuch festgehalten, das wertvolle Unterstützung beim Aufbau weiterer Call-Center ermöglichen soll, finanziert übrigens von alpinNETwork.

*„Mit dem INTERREG-geförderten Handbuch zum Aufbau von
Micro-Callcenter können wir wertvolle Erfahrungen an andere
europäische Regionen und Unternehmen weitergeben. Viele Fehler
wird man damit in Zukunft vermeiden können, etwa was technische
Investitionen oder die Auftragskalkulation betrifft – ganz im Sinne
von 'aus der Praxis für die Praxis'.“*

Elmar Frischmann,

Geschäftsführer ICA TelekommunikationsgmbH & CoKG



INNOVATION MANAGEN

KIM soll in Zukunft die Schnittstelle für regionale Innovationsprozesse sein. KIM? Der „Knowledge and Information Manager“ ist ein Modell zum optimalen Wissens- und Informationsaustausch in einer Region. Er bzw. sie hat den Auftrag herauszufinden, welche Informationen noch notwendig sind, um die Unternehmen zu innovativen Projekten und Kooperationen zu motivieren. Im engen Kontakt mit den Unternehmen, der öffentlichen Verwaltung, Forschungseinrichtungen und anderen in der Region relevanten AkteurlInnen soll KIM diese Informationen sammeln und den Unternehmen die entsprechende Beratung anbieten. Im Testbetrieb wird KIM vorerst in vier Regionen in Deutschland, Slowenien, der Slowakei und Ungarn eingesetzt. KIMs Erfahrungen sollen dann in ein international standardisiertes Konzept einfließen und auch ein Trainingsprogramm für weitere KIMs beinhalten. KIM ist ein Teil des INTERREG-Projekts **Sm@rt Region**, einer Initiative, die die Entwicklung von Regionen fördert, indem sie in erster Linie auf Vernetzung und den Transfer von Wissen setzt. Im Projektteam finden sich neben den „alten EU-Hasen“ Österreich, Deutschland und Italien auch Partner aus den neuen EU-Ländern Slowakei, Slowenien und Ungarn sowie Kroatien und Serbien. Die Projektpartner bringen höchst unterschiedliche Erfahrungen in das Projekt mit ein und auch die vorhandenen Strukturen unterscheiden sich noch sehr stark. Ein besonderes Anliegen ist daher auch der Wissenstransfer zwischen den Regionen.

KIM – der „Knowledge and Information Manager“ ist ein Modell zum optimalen Wissens- und Informationsaustausch in einer Region. Entwickelt wird er im Rahmen des INTERREG-Projekts Sm@rt Region.

Von der Steiermark jedenfalls können sich andere Regionen einiges abschauen. „Wir haben im internationalen Vergleich durchaus Modellcharakter, was das sogenannte Schnittstellenmanagement zwischen öffentlichen Einrichtungen, Interessensvertretungen und Unternehmen betrifft“, ist Erhard Kohlbacher, Stadtamtsdirektor von Bärnbach überzeugt. So war die Steiermark etwa auch in Sachen Clusterentwicklung von Anfang an dabei. Und mit der „Innovations Region Styria“,

einem Netzwerk von Impuls- und Innovationszentren der Wirtschaftskammer und Unternehmen, das im Sommer 2006 gegründet wurde, will man innovative Betriebe in der Region weiter stärken. Erhard Kohlbacher ist einer, der in Sachen Innovation viel bewegt hat in der Steiermark und der vom Bergbau geprägten weststeirischen Region – so kam zum Beispiel der Telepark Bärnbach auf seine Initiative zustande. „Wir wollten in erster Linie qualifizierte Arbeitsplätze für die Bevölkerung vor Ort schaffen“, so Kohlbacher. Und diese Rechnung ist voll aufgegangen. Seit seiner Eröffnung 2001 ist der Telepark vollständig ausgelastet und der Großteil der rund hundert im Telepark Beschäftigten lebt auch in der Gemeinde. Doch der Telepark in Bärnbach ist nicht nur als Unternehmensstandort heiß begehrt, in zahlreiche Projekte war er bereits als Partner oder Initiator involviert. Ein aktuell laufendes INTERREG-Projekt ist **InServNet**, ein internationales Netzwerk mit Partnern aus Italien, Slowenien, Kroatien, Ungarn, Deutschland und Österreich mit dem Ziel – und das ist an dieser Stelle wenig überraschend – Innovationen voranzutreiben. Dass InServNet aber nicht nur innovationsfördernd sondern auch initialzündend wirkt, zeigt sich am besten an Sm@rt Region – das Projekt wurde auf Betreiben der InServNet-Partner ins Leben gerufen.

„Partner aus alten und neuen EU-Mitgliedsländern wie auch Kandidatenländer arbeiten im INTERREG-Projekt Sm@rt Region erfolgreich zusammen. Von den unterschiedlichen Erfahrungen im Wissens- und Informationsmanagement können alle profitieren, besonders aber Kroatien und Serbien. Ohne dieses Projekt hätten wir den notwendigen Wissenstransfer nicht in der Form initiieren können.“

*Darko Ferčej,
Scientific Research Centre Bistra Ptuj, Slowenien*



NOTWENDIGE IMAGEKORREKTUR

Angesichts von Breitband-Internet, Teleparks und InnovationsmanagerInnen bleibt wenig vom ursprünglichen Bild des romantischen, vielleicht etwas rückständigen, auf Traditionen beruhenden ländlichen Raums. Ein paar EU-Projekte später könnte der Beginn dieser Geschichte zum Beispiel so lauten: einen Greißler braucht man in St. Veit im Defereggental schon lange nicht mehr. Eingekauft wird hier vor allem übers Internet. Ein Mausclick genügt, schon wird die Bestellung frei Haus geliefert. Die St. WeiterInnen müssen nun nicht mehr täglich pendeln, um in die Schule oder an ihren Arbeitsplatz zu gelangen. Seit sich Web-basierte Arbeits- und Lernmodelle durchgesetzt haben, können die St. WeiterInnen viel flexibler entscheiden, wie sie ihren Alltag gestalten wollen. Das Internet-Cafe hat sich zum neuen Treffpunkt im Ort entwickelt. Ach ja, und die Pfarrersköchin wird hier auch oft gesehen. ←

INTERREG IIIB-Projekte zu Wettbewerbsfähigkeit und Innovation

Im Text erwähnte:

- **PUSEMOR** Nachhaltige Strategien und innovative Lösungen zur Versorgung der Berggebiete mit öffentlichen Dienstleistungen: www.pusemor.net
- **alpiNETwork** Verbesserung des Arbeitsplatzangebots, insbesondere in abgelegenen Gebieten des Alpenraums durch die Möglichkeit der Informations- und Kommunikationstechnologie: www.alpinetwork.com
- **Sm@rt Region** Wissens- und InformationsmanagerInnen: Netzwerke für ein gemeinsames Europa: www.smart-region.net
- **InServNet** Förderung von Dienstleistungsunternehmen als Rückgrat regionaler Innovationsprozesse: www.inservnet.net

Weitere:

- **AlpCity** Von der endogenen Entwicklung kleiner Alpenstädte zur effektiven Nutzung von "best-practice" Erfahrungen: www.alpcity.it
- **ASPECT** Förderung des wirtschaftlichen Wachstums des Alpenraums durch Unterstützung und Förderung von KMU der Ökoindustrie: www.aspect-project.eu
- **CARA** Unterstützung von KMU im Zugang zu professioneller Beratung für Forschungs- und Innovationsprojekte auf transnationaler Ebene: www.cara.or.at
- **NENA** Förderung von nachhaltiger Entwicklung, Wettbewerbsfähigkeit und Innovation durch Kooperationen von KMU und Clustern: www.nena-network.net
- **QUALIMA** Innovative Versorgungsmöglichkeiten mit Gütern und Dienstleistungen, um Prozessen der Marginalisierung und Entvölkerung der ländlichen Gebiete der Alpen entgegenzutreten: www.qualima.org
- **TECPARKNET** Kooperation von Wissenschafts- und Technologieparks in der EU-Zukunftsregion: www.tec-park.net

DIE DASEINSVORSORGE SICHERN

Die Arbeitsgemeinschaft der Alpenländer – ARGE ALP – will durch grenzüberschreitende Zusammenarbeit gemeinsame Probleme und Anliegen im Alpenraum angehen und das gegenseitige Verständnis der Völker im Alpenraum fördern. 2004 hat die ARGE ALP, unter Tiroler Vorsitz, eine Resolution zur Daseinsvorsorge im Alpenraum verfasst. In Hinblick auf die erschwerten Bedingungen in Berggebieten wird darin die fortdauernde und eigenständig gestaltete Erbringung öffentlicher Dienstleistungen auf lokaler und regionaler Ebene gefordert.

Der Begriff Daseinsvorsorge umfasst Güter, Dienstleistungen und Tätigkeiten von allgemeinem Interesse, die Gebietskörperschaften für ihre BürgerInnen in den Bereichen öffentliche Verwaltung, Bildung, Gesundheit, Kultur, Energie, Verkehr und Telekommunikation erbringen.

Mehr Info:

www.argealp.org

Auch auf EU-Ebene ist die Daseinsvorsorge ein zentrales Thema. Die Europäische Kommission spricht in diesem Zusammenhang von „Dienstleistungen von allgemeinem Interesse“. 2004 wurde ein Weißbuch zu diesem Thema veröffentlicht, das Vorschläge für ein gemeinschaftliches Vorgehen in diesem Bereich beinhaltet.

Mehr Info:

www.ec.europa.eu/services_general_interest/index_de.htm



3

Jenseits von DJ Ötzi

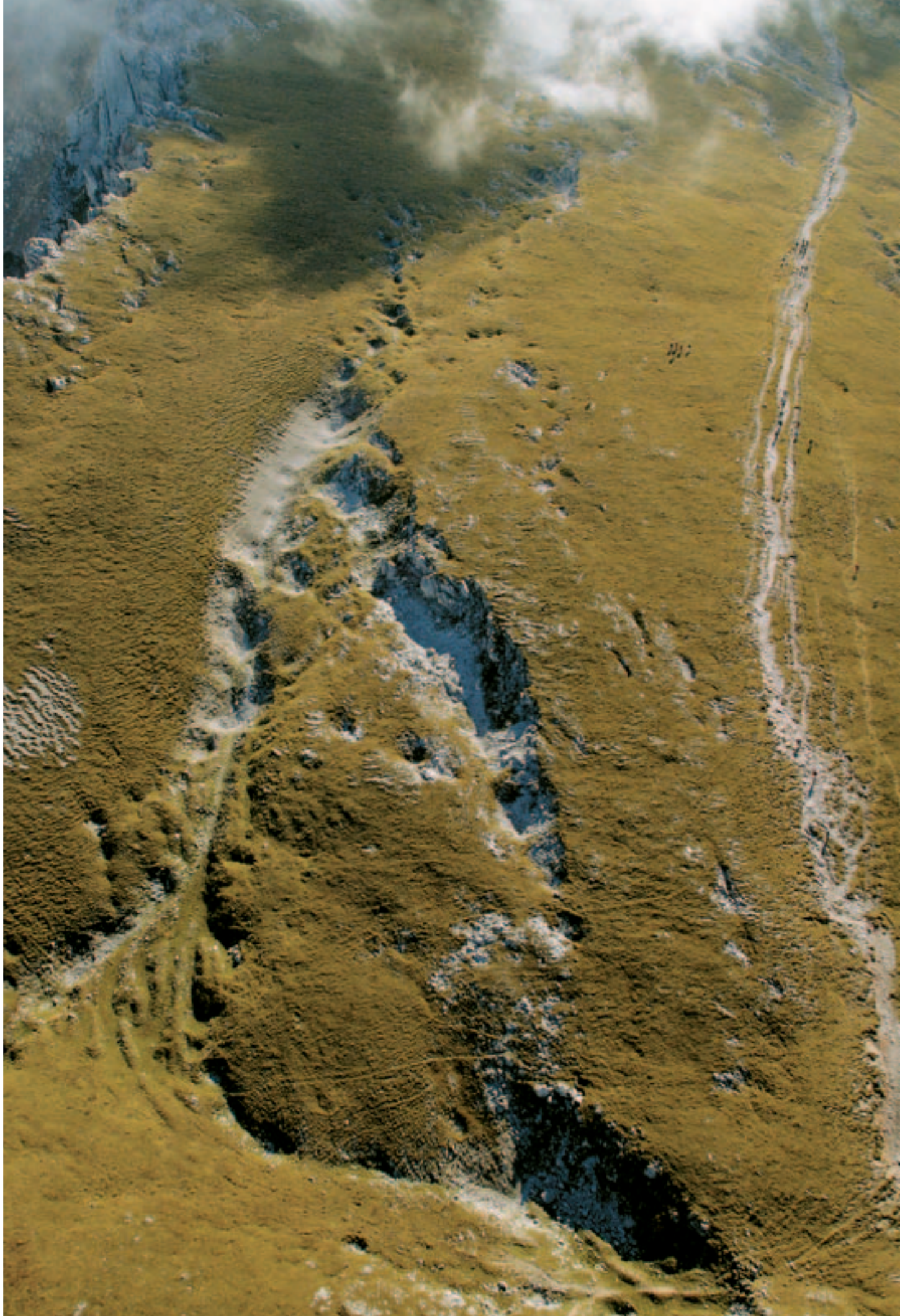
Après-Ski in
den Tiroler Bergen

Therapie für den
Alpentourismus





BesucherInnen-
Monitoring aus der
Luft, Schneeberg,
Niederösterreich



Im Alpenraum wird gewirtschaftet, gewandert und geschützt – es gilt, Interessen abzustimmen und ausgewogene Konzepte zu entwickeln, die auch den Regionen nutzen.

Emsig wuseln bunte Pünktchen übers Hochplateau. Aus 300 Meter Höhe wirken sie wie Ameisen, ohne klar erkennbares Ziel. Wer genau hinschaut, erkennt die kleinen Punkte als Wanderer/innen, die grüppchenweise am Schneeberg unterwegs sind. Beobachtet und fotografiert werden sie dabei aus der Luft. Nein, das ist keine geheime Bespitzelungsmission, sondern Teil des BesucherInnen-Monitoring im Rahmen von **AlpNaTour**, einem europäischen Projekt zum nachhaltigen Alpentourismus.

Die Alpen gelten als das am meisten genutzte Gebirge der Welt.

Wie diese Schneeberg-Wanderer/innen besuchen rund 120 Millionen TouristInnen jedes Jahr die Alpen. Der Naturraum zählt damit zu Europas wichtigsten Freizeit- und Erholungsgebieten. Naturerlebnis in alpiner Landschaft ist es vor allem, was die Gäste suchen und was die Alpen als Tourismus-Destination international vermarktbar macht. Rund 370 Millionen Übernachtungen werden pro Jahr im Alpenraum gezählt. Zu Spitzenzeiten locken bekannte Ausflugsziele, wie die Silvretta-Hochalpenstraße oder das Kitzsteinhorn in Kaprun schon mal 500.000 oder mehr BesucherInnen an. Neben ihrer Funktion als Erholungs- und Freizeitressort sind die Alpen aber auch Lebens- und Wirtschaftsraum für rund 13 Millionen Menschen. Der Massentourismus der letzten 30 Jahre hat den Alpenraum zweifelsohne radikal verändert: aus dem landwirtschaftlich geprägten Gebiet ist ein Dienstleistungszentrum geworden. Viele finden ihre Jobs in der Tourismusindustrie. Die Alpen gelten damit als das am meisten genutzte Gebirge der Welt. Stress ist also programmiert.

Berggebiete machen einen großen Teil der Fläche Österreichs aus. Sie stellen besondere Anforderungen an die Raumplanung, die bemüht ist, den unterschiedlichen Ansprüchen an den alpinen Lebensraum gerecht zu werden. Die wirtschaftliche Entwicklung muss im Einklang mit der ökologischen Verträglichkeit gestaltet werden. Denn der sensible Raum ist auch Heimat von über 40.000 Tier- und Pflanzenarten, einige von ihnen, wie etwa eine seltene Salamanderart, sind nirgendwo sonst auf der Welt zu finden.

Nationalparks, Biosphärenreservate, Naturparks und Naturschutzgebiete sollen das schlimmste verhindern und gewährleisten, dass es mit den Alpen nicht bergab geht. Der Schutz von natürlichen Lebensräumen ist auch Anliegen europäischer

Umweltpolitik. So baute die Europäische Union gemeinsam mit den Mitgliedsstaaten ein Netz aus sogenannten Natura-2000-Gebieten auf, die europaweit besonders schützenswerte Areale umfassen. Rund 12 Prozent der Gesamtfläche der EU stellen derartige „Gebiete von gemeinschaftlichem Interesse“ dar, wie es in der Fachsprache heißt. Für die einzelnen Staaten sind damit eine Reihe von Verpflichtungen verbunden, wie etwa das Erstellen von Managementplänen, um die unterschiedlichen

Mit den Natura-2000-Gebieten zieht sich ein dichtes Schutzgebietsnetz quer durch Europa.

Anforderungen an den Lebensraum unter einen Hut zu bekommen. Sie sollen klar regeln, was erlaubt ist und was nicht. Österreich hat bisher 214 Gebiete für das Schutzgebietsnetz Natura 2000 vorgeschlagen (Stand Dezember 2006). Unter ihnen „alte Prominente“, wie der Nationalpark Hohe Tauern oder der Nationalpark Donau-Auen, aber auch kleinere und weniger bekannte Areale, wie etwa das Ruhegebiet Ötztaler Alpen, die Salzachauen oder das Vogelschutzgebiet Wachau-Jauerling wurden unter Natura-2000-Schutz gestellt.

UNTERWEGS IM SCHUTZGEBIET

Ja, und auch unsere Wanderer/innen sind am Schneeberg in einem Natura-2000-Gebiet unterwegs. Bewusst ist das allerdings den wenigsten. Denn im Gegensatz zur Schutzgebietskategorie Nationalpark, dessen Aufgaben und Ziele in der Öffentlichkeit weitgehend bekannt sind, hat noch kaum jemand von Natura-2000-Gebieten gehört, wie eine Befragung von TouristInnen und Erholungssuchenden im deutschen und österreichischen Alpenraum ergab.

Doch das ist so eine Sache mit den Wanderer/innen. Grundsätzlich sind sie ja gern gesehen in den Bergen und sollen sich an der Natur erfreuen. Problematisch wird es dann, wenn sie den Wildtieren zu nahe auf den Pelz rücken oder die alpine Pflanzenwelt gefährden. Um das Risiko besser abschätzen zu können, das der Tourismus zweifelsohne für die Schutzgebiete darstellt, hat man im Rahmen des INTERREG-Projekts AlpNaTour Risikoanalysen für ausgewählte Testgebiete erstellt. „Ein Schwerpunkt lag darin, die Besucherströme in den Testgebieten zu messen, um daraus mögliche Beeinträchtigungen für die Wildtiere und die Vegetation



Mehr Nachhaltigkeit durch Vermarktung regionaler Produkte

abzuleiten“, erklärt Projektleiterin Ulrike Pröbstl, Professorin für Landschaftsentwicklung an der Wiener Universität für Bodenkultur (BOKU). Auch das Verhalten der Schneeberg-Wanderer/innen wurde dabei genauer unter die Lupe genommen. Die extremen Bedingungen im Gebirge erforderten innovative Forschungsmethoden. So können etwa Zählmatten, die BesucherInnenzahlen erfassen, wenn die Wanderer/innen darauf treten, am Fels nicht eingesetzt werden. Und auch Zählmethoden über Video sind in eisigen Höhen ohne Strom unmöglich. Befliegungen erwiesen sich als zweckmäßige, wenn auch kostenaufwendige Methode. Die Luftbilder liefern einen guten Überblick darüber, wie viele Wanderer/innen zu einem bestimmten Zeitpunkt im Gebiet unterwegs sind.

Managementpläne regeln die touristische Nutzung in Natura-2000-Gebieten.

„Observiert“ wurden die Bergfexe aber nicht nur aus der Luft. SkitourengerInnen traten mit einem GPS-Gerät im Rucksack ihren Weg zum Gipfel an und lieferten so genaue Daten über ihren Aufstieg und die anschließend Abfahrt. Die WissenschaftlerInnen konnten anhand der GPS-gesteuerten Aufzeichnungen auch erkennen, ob die SportlerInnen auf den markierten Wegen blieben oder aber die ein oder andere „Abkürzung“ durch die sensible Vegetation nahmen. Wie hoch das Risiko durch BesucherInnen für bestimmte Arten tatsächlich eingestuft werden kann, hängt auch von deren Empfindlichkeit ab. Ein Bär etwa fühle sich im Winter durch SkitourengerInnen nicht gestört, denn da schlafe er ohnehin. Andere Arten, wie etwa die im Hochgebirge heimischen Rauhfußhühner, dagegen würden durch die BesucherInnen leicht aufgeschreckt, was gegen Ende des Winters massiv an ihre Substanz gehe, so die BOKU-Expertin.

Als ein Resultat von AlpNaTour liegen in den Partnerregionen Bayern und Niederösterreich nun Managementpläne vor, die die touristische Nutzung der Natura-2000-Gebiete regeln. Ihre Ergebnisse werden die Projektpartner außerdem in einem Buch veröffentlichen und so allen mit der Thematik „Tourismus in Schutzgebieten“ Befassten zugänglich machen. Auch ein europäischer Leitfaden zum Thema ist in Arbeit. Motiviert durch die breite Resonanz auf AlpNaTour, wird im Projektteam um Ulrike Pröbstl bereits weiter an Ideen gesponnen. Wie man

Natura-2000-Gebiete stärker fürs Tourismus-Marketing nutzen kann, soll in den nächsten Jahren genauer untersucht werden.

„Besonders freut mich, dass unser INTERREG-Projekt AlpNaTour europaweit Wellen geschlagen hat. Wir konnten das Projekt um Agenda Setting in einem wichtigen Bereich – der Vereinbarkeit von Tourismus und Schutzgebieten – nutzen und ein Stück weit auch die Fronten zwischen Marketing und Naturschutz aufweichen.“



Ulrike Pröbstl, Institut für Landschaftsentwicklung, Universität für Bodenkultur Wien

IN 300 TAGEN DURCH DIE ALPEN

Die wichtigste Tourismus-Infrastruktur in den Alpen sind wohl die Berg- und Wanderwege. Ein Wegenetz von rund 50.000 Kilometern umspannt allein den österreichischen Teil der Alpen. Aufgebaut und betreut werden Wanderwege und Schutzhütten, größtenteils ehrenamtlich, von den alpinen Vereinen. Sie haben sich nun im Rahmen eines INTERREG-Projektes zusammengetan, um mit der **Via Alpina** ein Wanderwegenetz ins Leben zu rufen, das alle acht Alpenländer umspannt. Berg-Begeisterte führt sie durch Italien, Slowenien, Österreich, Deutschland, die Schweiz, Frankreich, Liechtenstein und Monaco. Über 60 Mal kann, wer allen 5 Routen folgt, eine Ländergrenze überschreiten. Würde man alle Tagesetappen abklappern, wäre man rund ein Jahr unterwegs. Nun, Sie müssen kein/e HochleistungssportlerIn und kein/e ExtrembergsteigerIn sein, um auf der Via Alpina die Bergwelt zu erkunden. Natürlich lassen sich die rund 5.000 Kilometer Wanderwege oder 341 Etappen auch einzeln zurücklegen. Eine gewisse Grundkondition sollten Sie aber schon mitbringen, schließlich führt Sie die Via Alpina auf 3.000 Meter Höhe hinauf. Quasi in einem Urlaub geht sich die kürzeste, die „grüne Route“ aus, die in 13 Tagesetappen über die Gipfel und Täler Liechtensteins und der Schweiz führt.

Die Via Alpina stärkt den Tourismus und die Wirtschaft gleichermaßen.

Mit speziellen Zuckerln, wie geführten Touren mit Rucksacktransport, will man zusätzliche Gäste ansprechen und zu einer



Alpenquerung motivieren. Informationen über den Natur- und Kulturraum Alpen finden die Wanderer/innen in den vier Alpensprachen Deutsch, Italienisch, Französisch, Slowenisch sowie auf Englisch entlang der Routen. Und wer die alpine Idylle lieber vom Sofa aus erkundet oder sich schon mal virtuell auf den Wander-Trip einstimmen will, findet auf der Via Alpina Website neben zahlreichen Informationen zu den verschiedenen Routen, Wanderkarten, Fotos und jede Menge Links zu kulturellen Veranstaltungen in den Regionen. Die Via Alpina soll nämlich nicht nur den naturnahen Tourismus stärken und die lokale Wirtschaft in den strukturschwachen Berggebieten vorantreiben, sondern auch den kulturellen Austausch zwischen den Alpenländern fördern. Im Folgeprojekt **VIADVENTURE** werden neue Kooperationen von Tourismus, Landwirtschaft und Gewerbe initiiert und damit die alpine Regionalentwicklung weiter gefördert.

ALPINES BRANDING

Doch reichen alpine Bergkulisse, unberührte Natur und ein gut ausgebautes Wanderwegenetz tatsächlich aus, um auch langfristig als Top-Tourismus-Destination bestehen zu können? Nur bedingt, meinen Tourismusfachleute. Auch die Alpen verkaufen sich nicht automatisch und ohne Zusatzangebote. Für Großevents mit Starbesetzung hat sich eine Tiroler Wintersport-Destination schon vor einigen Jahren einen Namen gemacht. Hier nutzt man die Alpenkulisse für Popkonzerte, Show und „Après-Ski-Kultur“ im großen Stil. Dass gute Vermarktung aber auch „sanfter“ funktionieren kann, zeigt „Alpine Wellness“ – ein neues Konzept, das den Alpenraum als Gesundheits- und Wellness-Region international etablieren soll. Mit von der Partie sind derzeit Österreich, Deutschland und Italien. Sie entwickeln im Rahmen des INTERREG-Projekts **Alpshealthcomp** Verfahren zur Qualitätssicherung und schaffen neue Angebote. Bad Kleinkirchheim ist dabei *die* alpine Muster-Wohlfühl-Destination. Als erster Ort in Österreich hat die Gemeinde das „Alpine Wellness-Zertifikat“ verliehen bekommen. Voraussetzung dafür ist ein qualitativvolles Dienstleistungsangebot im alpinen Setting. Was im Fall der Kärntner Alpengemeinde wohl die *Mélange* aus Nationalpark Nockberge, Thermen-Wellnessangeboten und einer regional-alpin inspirierten Küche meint. Dass sich eine Höhenlage über 1.000 Meter förderlich auf die Gesundheit auswirkt, hat man sich im Rahmen von Alpshealthcomp wissenschaftlich bestätigen lassen. Und auch eine eigene Linie alpiner Heilmittel haben die Projektpartner entwickelt.

Die Alpen sollen verstärkt als Marke aufgebaut werden.

Um Labels und „Alpen-Branding“ geht es auch im Projekt **RegioMarket**. In den beteiligten Regionen in Slowenien, Italien und Deutschland setzt man vor allem auf die Vermarktung regionaler Produkte. So sollen Delikatessen, wie etwa eine spezielle slowenische Leberwurst oder ein italienischer Bergkäse verstärkt auf die Speisekarten der regionalen Gastronomie gesetzt werden. Die italienischen Projektpartner arbeiten außerdem an Themenwegen für den Tourismus, ähnlich der „Käsestraße“ im Bregenzerwald. Mit der Initiative „Landzunge“ wollen die Partner in Baden-Württemberg nicht nur regionale Lebensmittel verstärkt vermarkten, es geht dabei auch um die Nachhaltigkeit. „Indem die Gastronomie in der Region etwa das Fleisch vom Weiderind stärker anbietet, wird damit auch die Grünlandnutzung im Almbereich unterstützt“, unterstreicht Projektleiter Norbert Höll von der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz in Baden-Württemberg quasi den doppelten Nutzen des Projektes.

„Mit dem über INTERREG ko-finanzierten Projekt RegioMarket können wir nicht nur die regionale Wirtschaft fördern und die Wertschöpfung in den beteiligten Regionen erhöhen. Mit den entwickelten Marketingstrategien tragen wir auch zur Erhaltung der typischen Kulturlandschaften des gesamten Alpenraums bei.“



*Norbert Höll,
Landesanstalt für Umwelt, Messungen und
Naturschutz, Baden-Württemberg*

Ob TouristInnen und Erholungssuchende in Zukunft nur mehr der gesundheitsfördernden Wirkung der Höhenlage wegen auf den Schneeberg steigen oder zum „Wellnessen“ in die Alpen fahren bleibt abzuwarten. Sicher ist jedenfalls eines: Naturerlebnis in frischer Luft und Bergkulisse sind nach wie vor gefragte „Zutaten“ für einen gelungenen Alpen-Tourismus. Doch innovative Marketing-Konzepte, die auch den Naturschutz und die Regionalentwicklung mit einschließen, können neue Akzente für die Berggebiete setzen. Und wer weiß, vielleicht kommen die Wanderer/innen in Zukunft ja zum „Natura-2000-Schauen“ auf den Schneeberg. ❖

SkitourengeherInnen
am Ötscher,
Niederösterreich



DIE ALPENKONVENTION – EIN EUROPÄISCHES ÜBEREINKOMMEN ZUM SCHUTZ DER ALPEN

Die Alpenkonvention ist ein internationales Übereinkommen zum Schutz des Naturraums und zur Förderung der nachhaltigen Entwicklung in den Alpen. Die wirtschaftlichen und kulturellen Interessen der einheimischen Bevölkerung sollen durch die Konvention gesichert und mit den ökologischen Erfordernissen in Einklang gebracht werden. Bereits 1991 haben die Alpenstaaten Deutschland, Frankreich, Italien, Slowenien, Liechtenstein, Monaco, Österreich und die Schweiz das Übereinkommen zum Schutz der Alpen unterzeichnet. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit ist ein wichtiges Leitprinzip bei der Umsetzung der Maßnahmen in den Bereichen Raumplanung, Naturschutz und Landschaftspflege, Berglandwirtschaft, Bergwald, Bodenschutz, Tourismus und Freizeit, Energie, Verkehr, Luftreinhaltung, Wasserhaushalt, Bevölkerung und Kultur sowie Abfallwirtschaft. Die Alpenkonferenz, als beschlussfassendes Gremium, gibt regelmäßig Empfehlungen zu aktuellen Themen ab.

Mehr Info:

Die Alpenkonvention: www.conventionalpine.org

NATURA-2000 – EIN EUROPÄISCHES SCHUTZGEBIETSMODELL

Um die biologische Vielfalt aufrechtzuerhalten sowie die natürlichen Lebensräume und die wildlebenden Tiere und Pflanzen in den EU-Mitgliedsstaaten zu schützen, hat die EU mit „Natura 2000“ ein europaweites Netz an Schutzgebieten geschaffen. Die sogenannte „Vogelschutzrichtlinie“ und die „Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie“ stellen die rechtlichen Grundlagen des Biotop- und Artenschutzes in der EU dar. Die Mitgliedsländer wurden aufgefordert eine Liste der Gebiete mit schützenswerten Naturräumen und Arten vorzulegen. Auf Basis dieser Vorschläge setzt die EU-Kommission, in Abstimmung mit den einzelnen Staaten, künftige Natura-2000-Gebiete fest und die Länder sind in der Folge zum Schutz dieser Gebiete verpflichtet. Österreich hat der EU bisher 214 Gebiete (Stand Dezember 2006) als künftige Natura-2000-Gebiete vorgeschlagen – sie machen 16,6 Prozent der Staatsfläche aus. Nun liegt es an den Bundesländern, die ausgewählten Gebiete als „Europaschutzgebiete“ zu verordnen und die damit verbundenen Maßnahmen zu setzen. Bis 2010 soll das europäische Netz der Schutzgebiete schließlich stehen, schätzen ExpertInnen. Verbunden ist mit dem Label „Natura 2000“ die Verpflichtung, Maßnahmen zur Erhaltung der Gebiete zu setzen und Verschlechterungen zu vermeiden. Managementpläne sind dabei ein Instrument, um die unterschiedlichen Anforderungen abzustimmen. Gefordert wird auch eine „Naturverträglichkeitsprüfung“ für Projekte, die Natura-2000-Gebiete beeinträchtigen könnten. Fällt die Prüfung negativ aus, kann das entsprechende Projekt im Interesse des Naturschutzes sogar verboten werden.

Mehr Info:

Umweltbundesamt: www.umweltbundesamt.at/umweltschutz/naturschutz/natura_2000

Europäische Union: www.europa.eu/scadplus/leg/de/lvb/l28076.htm

INTERREG IIIB-Projekte zu Tourismus, kulturellem Erbe und Naturschutz

Im Text erwähnte:

→ **AlpNaTour** Integration von Tourismus in die Natura-200 Management Planung und Förderung der Nachhaltigkeit im Alpenbereich: www.alpnatour.info

→ **Via Alpina/VIADVENTURE** Förderung des Natur- und Kulturerbes der Alpen in einem Wanderwegenetzwerk: www.via-alpina.org

→ **Alpshealthcomp** die Alpen als nachhaltiges Reiseziel für Gesundheit und Wellness: www.alpshealthcomp.org

→ **RegioMarket** Förderung qualitativ hochwertiger regionaler Produkte und Dienstleistungen für eine erhöhte Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit der Regionen des Alpenraums:
www.alpinespace.org/regiomarket.html

Weitere:

→ **NEPROVALTER** Entwicklungsmodell für die Landwirtschaft im Alpenraum durch die Förderung des biologischen Anbaus, lokaler Produkte sowie didaktischer und sozialer Aktivitäten: www.neprovalter.org

→ **Alplakes** Netzwerk der Alpanseen: www.alplakes.org

→ **VILLAS** Burgen, Schlösser und Herrschaftshäuser erhalten, revitalisieren und vermarkten:
www.villas-kaernten.at

→ **IPAM-Toolbox** Integratives Schutzgebietsmanagement am Beispiel der Alpen-Adria-Region: www.ipam.info

Links zum Thema Netzwerk alpiner Schutzgebiete ALPARC: www.alparc.org
Internationale Alpenschutzkommission CIPRA: www.cipra.org
World Wildlife Fund Österreich: www.wwf.at/channels/alpen

4

Wenn der Pegel steigt

Naturraummanagement
und Katastrophenschutz

Lawinengefährdete
Hänge bei Galtür, Tirol

Naturkatastrophen machen nicht an Landesgrenzen Halt. Um Prävention, Vorhersage und Risikomanagement besser abzustimmen, arbeiten ExpertInnen europaweit zusammen.

Auch wenn das Katastrophengedächtnis der Gesellschaft bekanntlich sehr kurz ist, kramen Sie doch mal unter dem Stichwort „Lawinenunglück Galtür“ nach. Fündig geworden? Richtig, da war die riesige Staublawine, die im Februar 1999 einen Ortsteil des Tiroler Wintersportortes verschüttete. Es hatte wochenlang geschneit und doch war die Lawine ohne Vorwarnung ins Tal gewalzt. Die Schneemassen begruben große Teile des Ortes unter sich. 31 Menschen starben, viele von ihnen in ihren Häusern. Einheimische und Gäste mussten damals aufgrund der schlechten Wetterbedingungen mehrere Stunden auf Hilfe von außen warten und konnten nur nach und nach mit Helikoptern ausgeflogen werden. Nach dem Unglück wurde schnell Kritik laut: man habe die Wetterbedingungen falsch eingeschätzt, Einheimische und Gäste einem zu hohen Risiko ausgesetzt, im Vorfeld mehr in

geschaffen. Im gesamten Alpenraum dürfte der Wert aller bisher errichteter Bauten zum Schutz vor Naturgefahren mehrere 100 Milliarden Euro betragen, schätzen ExpertInnen. Das gewisse Restrisiko, das zweifelsohne auch allen technischen Meisterleistungen zum Trotz verbleibt, wird gerne verschwiegen.

Der Raumplanung kommt angesichts der oft beschränkten Siedlungsflächen – nur 12 Prozent der Fläche Tirols etwa stehen als Dauersiedlungsraum zur Verfügung – eine wesentliche Funktion zu. Wo in einer Gemeinde gebaut werden darf und wo nicht, ist an sich klar über den Flächenwidmungsplan geregelt. Und auch Gefahrenzonenpläne liegen in Österreich nahezu für jede Gemeinde vor. Sie erfassen all jene Flächen, in denen bei außergewöhnlichen Wettersituationen Gefahr durch Lawinen oder

Schutzbauten im Wert von mehreren 100 Milliarden Euro sichern den alpinen Siedlungsraum gegen Naturgefahren.

zusätzliche Lifтанlagen als in den Lawinenschutz investiert und nach der Katastrophe mangelndes Krisenmanagement betrieben. Doch das Ereignis war von derartiger Stärke, dass vorhandene Maßnahmen zu Prävention, Vorhersage und Katastrophenmanagement außer Kraft gesetzt wurden.

Die spektakulären Naturkatastrophen der vergangenen Jahre – denken wir nur an das Jahrhunderthochwasser im August 2002, das in vielen Teilen Europas verheerenden Schaden anrichtete oder eben den besagten Lawinenwinter 1998/99, in dem auch Galtür passierte – haben nicht nur die Bevölkerung aufgeschreckt, auch die EntscheidungsträgerInnen standen plötzlich vor Herausforderungen von neuer Schärfe. Wie existiert man in einem von Naturgefahren bedrohten Lebensraum? Wie geht man in Anbetracht des knappen Siedlungsraums und der immer extremeren Wetterphänomene, mit möglichen Gefahren für Menschen, Tiere, Bauten und Verkehrswege um?

MIT DER GEFAHR LEBEN

Die Länder des Alpenraumes sehen sich angesichts dieser Fragen mit ähnlichen Problemen konfrontiert. Neben dem Klimawandel, der eine Reihe von Unsicherheitsfaktoren mit sich bringt – etwa das weitere Abschmelzen der Gletscher sowie immer häufigere und stärkere Niederschläge – wirkt sich die intensive Erschließung des Alpenraums auf das sensible Gefüge aus. Durch den Bau von Straßen- und Bahntunneln, Seilbahnen, Galerien, Brücken, Lawinenverbauungen und Dämmen wurden in einstigen Risikozonen neue Siedlungsräume, Erholungsgebiete und Verkehrswege

Wasser besteht. Doch bei der Berücksichtigung dieser Zonenpläne gibt es einigen Spielraum für die Gemeinden, sie haben lediglich Empfehlungscharakter. Und aufgrund des stetig steigenden Siedlungsdrucks kommt es immer wieder zum Überschreiten der Gefahrenzonen. Oft wird allerdings das damit verbundene Risiko nicht ausreichend kommuniziert.

Kommunikation ist überhaupt so etwas wie ein Schlüsselbegriff im Katastrophenschutz, genauso wie Kooperation. Denn dass im Ernstfall viele verschiedene Stellen zusammenarbeiten müssen, um Menschenleben zu retten und Schäden zu begrenzen, zeigt schon unser Rückblick auf Galtür. Dafür aber, wie man im Fall der Fälle agiert, hat jeder Staat so seine eigenen – oft unterschiedlichen – Bewältigungsmechanismen entwickelt. Erste Empfehlungen für gemeinsame Maßnahmen zum wirkungsvolleren Schutz vor Naturkatastrophen gab die Alpenkonferenz 2003 heraus. Die Notwendigkeit, grenzübergreifend zu agieren, um die Bevölkerung besser vor Hochwasser, Murenabgängen und Rutschungen zu schützen, wird in dem Bericht nicht nur einmal betont. Längerfristig sollen vergleichbare Standards und Vorgangsweisen in allen Alpenländern garantiert werden. Die verstärkte Kooperation in Sachen Naturgefahrenprävention ist auch Anliegen der EU. Mit einer Reihe von INTERREG-Projekten unterstützt sie die Entwicklung abgestimmter Strategien und Maßnahmen in diesem Bereich. Voneinander zu lernen gibt es eine ganze Menge und vor allem macht es Sinn, an gemeinsamen Herausforderungen gemeinsam zu arbeiten. Schließlich machen Hochwässer und Co auch nicht an Landesgrenzen halt.

ALPNER HOCHWASSERSCHUTZ FÜR EUROPA

Die Alpen sind aber nicht nur „hot spot“ für lokale Katastrophen wie Lawinen, Muren oder Steinschlag. Als Quellgebiet großer Flüsse, etwa des Inn oder des Rhein, spielen sie eine überregionale Rolle im Hochwasserschutz. Wenn es hier über Monate schneit, werden große Niederschlagsmengen in Form von Schnee oder Eis gebunkert und warten nur darauf, wieder abgeschmolzen zu werden. Die alljährliche Schneeschmelze im Frühjahr lässt viele alpine Flüsse Hochwasser führen. Die Schneemassen tauen zwar meist über einige Wochen ab, doch selbst bei diesem langsamen Anstieg führen vor allem die Bergflüsse deutlich mehr Wasser. Besonders gefährlich wird es, wenn mehrere Faktoren zusammentreffen: starker Temperaturanstieg und Niederschlag bei großer Schneehöhe. Dann gelangt neben dem abschmelzenden Schnee auch der Regen in die Flüsse, und mit einer gewissen Zeitverzögerung springt der Hochwasserpegel auch im Alpenvorland nach oben. „Jeder Liter Wasser, der in den Alpen zurückgehalten werden kann, ist aktiver Hochwasserschutz für Europa“, stellt Kurt Ziegner von der Landesforstdirektion Tirol und Projektleiter des EU-geförderten Projekts **NAB** (Naturpotenziale Alpiner Berggebiete) klar.

Im Projekt NAB kooperieren die ExpertInnen und Dienststellen aus Bayern, Südtirol, der Lombardei, Slowenien, der Schweiz und Österreich nicht nur grenzübergreifend. In dem von der

Tiroler Landesregierung koordinierten Projekt steht in erster Linie die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Fachgebieten und Verwaltungsabteilungen im Vordergrund, um Naturgefahren sicherer und effizienter vorhersagen und potenzielle Gefährdungen besser bewerten zu können. Einen

Jeder Liter Wasser, der in den Alpen zurückgehalten werden kann, ist aktiver Hochwasserschutz für Europa.

Eindruck über die fachübergreifende Komplexität der Arbeit gewinnt man bereits, wenn man sich die Zusammensetzung des Projektteams ansieht. Neben ExpertInnen aus den Bereichen Geologie, Hydrologie, Forstwirtschaft und Gebirgswaldpflege steuern Fachleute vom Hochwasserschutz und der Wildbach- und Lawinenverbauung ihr Wissen bei. Hinzugezogen hat man auch einen Kommunikationsexperten, denn in der besseren Kommunikation von potenziellen Naturgefahren liege der Schlüssel zu einem effizienten Risiko-Management, so Ziegner.

Nach der Schneeschmelze werden oft auch kleine Flüsse zur unberechenbaren Gefahrenzone.



Gemeinsam haben die Projektpartner den Prototypen namens „ETALP“ für ein neues Verfahren zur Einschätzung der Gefahrenpotenziale von Wildbächen entwickelt. „Mithilfe dieses – auf ein geografisches Informationssystem gestützten – Verfahrens ist es nun möglich, die Gefährdung durch Wildbäche im Einklang mit dem Nachbarn Slowenien abzuschätzen. Gerade bei grenzüberschreitenden Bächen bringt dies natürlich extreme Vorteile mit sich“, unterstreicht Ziegner die positiven Kooperationserfahrungen.

DEN FLÜSSEN PLATZ GEBEN

Schneesmelze und Extremniederschlagsereignisse in den Alpen bedeuten nicht nur vor Ort die höchste Alarmstufe, auch im Alpenvorland wächst dann die Nervosität. Wenn beispielsweise in Tirol extremer Starkregen auftritt, erreichen die Wassermassen zwei bis drei Tage später Wien. Verschärfend dazu kommt die besondere geologische Situation des Alpenvorlandes, das in Österreich in der Flyschzone liegt. Flysch hat

Anliegen war es, vor allem SchülerInnen die komplexen Zusammenhänge in Flusssystemen näher zu bringen und sie für einen verantwortungsvollen Umgang mit dem Ökosystem zu sensibilisieren.

„Das INTERREG-Projekt ILUP ermöglichte es uns, erstmals die relevanten AkteurInnen und Dienststellen an einen Tisch zu bekommen und gemeinsam an Lösungen zum Flussgebietsmanagement zu arbeiten. Ich habe die fächerübergreifende und transnationale Zusammenarbeit als sehr gewinnbringend erlebt.“



*Hubert Siegel,
Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft,
Umwelt und Wasserwirtschaft*

Übertragbare Strategien und Instrumente für eine nachhaltige Wasserwirtschaft gemeinsam mit allen Beteiligten wurden auch im INTERREG-Projekt **SUMAD** erarbeitet – übrigens in enger Kooperation mit ILUP.

Alpenvorland-Regionen entlang der Donau haben sich im Rahmen des INTERREG-Projektes ILUP zusammengetan, um ein gemeinsames Flussgebietsmanagement zu entwickeln.

einen hohen Tonanteil und ist daher besonders anfällig für Rutschungen. Das Gestein verwittert auch sehr schnell, was dazu führt, dass anschwellende Flüsse große Gräben aufreißen und sprunghaft ansteigen können. Alpenvorland-Regionen entlang der Donau haben sich im Rahmen von **ILUP** (Integrated Land Use Planning an River Basin Management) zusammengetan, um ein gemeinsames Flussgebietsmanagement zu entwickeln. „Flüsse brauchen Raum“, fasst Projektleiter Hubert Siegel vom österreichischen Lebensministerium den Grundtenor von ILUP zusammen. Siedlungen, landwirtschaftliche Flächen, Verkehr und andere Aktivitäten haben den Weg des Wassers stark beeinflusst und lassen den Flüssen oft kaum mehr genug Platz, was naturgemäß zu Überschwemmungen führt. Wichtig sei daher, den Flussraum in all seinen verschiedenen Funktionen zu sehen und ein integriertes Managementsystem zu entwickeln, an dem auch alle beteiligten Fachgebiete – Hydrologie, Geologie, Forstwirtschaft, Wildbachverbauung und Raumplanung – um nur einige zu nennen, einbezogen werden.

Die gute fachübergreifende Zusammenarbeit ist es auch, die Siegel als besonderen Gewinn des Projekts sieht. Erstmals sei es in Österreich gelungen, die relevanten AkteurInnen und Dienststellen an einen Tisch zu bekommen und gemeinsam an Lösungen zu arbeiten. Abschauen konnte man sich vor allem auch von den Partnern aus den neuen EU-Mitgliedsländern Tschechien und Ungarn einiges. Die ungarischen Flussforen etwa, die auf einen Interessensausgleich zwischen der Wasserwirtschaft und dem Hochwasserschutz abzielen. Im Pilotbetrieb wurden in Österreich dann auch Flussdialoge nach ungarischem Vorbild an der Ybbs und der Raab initiiert.

Besonderen Kooperationsbedarf orten ExpertInnen bei den neuen EU-Mitgliedsstaaten Bulgarien und Rumänien. Sie wurden in den letzten Jahren mehrmals von schweren Hochwässern heimgesucht. Man denke nur an den April 2006, als ganze Landstriche entlang der Donau und ihrer Nebenflüsse meterhoch unter Wasser standen, und die dramatischen internationalen Hilfeinsätze, an denen sich auch Österreich beteiligte.

WAS PASSIERT, BEVOR WAS PASSIERT

Bereits im Vorfeld in geeignete Schutzmaßnahmen zu investieren, kommt in der Regel deutlich kostengünstiger, als die Schadensbehebung nach einer Katastrophe. Um jedoch entsprechende Vorkehrungen für den Ernstfall zu treffen, braucht es Prognosemodelle – und Erfahrung, um die drohende Gefahr richtig einschätzen zu können. Im Fall Galtür hat beides versagt. Bis zur Tragödie am 23. Februar 1999 erreichte nie zuvor eine Lawine den 200 Meter vom Galtürer Hausberg entfernten Ort. Daher wurde auch keine Lawinenverbauung an der steilen Felsrinne des Sonnberg angebracht, trotz wiederholter Lawinenabgänge kleineren Ausmaßes. Und auch die besondere Wetterkonstellation wurde unterschätzt. Insgesamt fielen bis zur Katastrophe vier Meter Neuschnee in dem Tiroler Ort. Dazu haben extrem hohe Windgeschwindigkeiten und die besondere Beschaffenheit des frischen Pulverschnees, der nur geringe Bindung zum Untergrund hat, die Situation verschärft. Galtür saß auf einer tickenden Zeitbombe, und war sich dessen offenbar nicht bewusst.



Alpinarium und Lawinenschutzverbauungen in Galtür, Tirol

Ein funktionsfähiger Schutzwald kann besonders im Gebirge einiges abfedern. Allerdings sind die Bergwälder oft nicht mehr in der Lage, die notwendige Schutzfunktion zu erfüllen. Abgase,

Im INTERREG Projekt NAB wurde ein Handbuch für die Schutzwaldpflege erstellt.

überhöhte Wildbestände und natürliche Schadensereignisse, wie Sturm, führen zu einer Entmischung und damit Schwächung der Wälder. Die Entwicklung eines Managementsystems für Schutzwälder stand im Projekt NAB ebenfalls ganz oben auf der Agenda. Abschauen konnte man sich dabei vieles von den Schweizer Projektpartnern der Gebirgswaldpflege. „Die Schweizer sind uns in der Schutzwaldbewirtschaftung um Nasenlängen voraus. Wir konnten ihre Konzepte zum Teil eins zu eins übernehmen“, freut sich der Tiroler Forstexperte Kurt Ziegner. Anleitungen für eine optimale Pflege des „grünen Rückgrats“ wurden von den Projektpartnern gemeinsam erarbeitet und im „Handbuch für Schutzwaldpflege“ dokumentiert. „Sicher, ein Schutzwald kann nicht von heute auf morgen angelegt werden, doch er ist eine nachhaltige Investition in die Zukunft des alpinen Lebensraums“, ist der NAB-Projektleiter überzeugt.

Exakte Wettervorhersagen sind ein weiterer Schlüssel zu einer effektiven Katastrophenprävention. Und gerade alpine Regio-

nen sind an verlässlichen Warnsystemen besonders interessiert, denn extreme meteorologische Ereignisse wie Überschwemmungen, Lawinen, Muren oder Blitzschlag entfalten in diesen Gebieten eine besonders zerstörerische Kraft. Derartige Wetterereignisse entstehen oft südlich der Alpen und greifen dann über den Alpenhauptkamm auf den Norden über. Dass sich die MeteorologInnen aus den benachbarten Ländern daher zusammenschließen, um gemeinsam bessere Prognosen erstellen zu können, liegt eigentlich auf der Hand. Doch bisher behinderten unterschiedliche Strukturen der Wetterdienste und fehlende Wetterdaten die Zusammenarbeit. Über das Projekt **meteorisk** konnten sich nicht nur die Wetterfrösche der Partnerregionen vom Wiener Wald und der Po-Ebene bis zur Zugspitze und den Schweizer Bergen vernetzen und ihre Kommunikation verbessern, auch neue Wetterstationen wurden aufgebaut. Sie stellen sicher, dass auch Messergebnisse aus abgelegenen Gebieten regelmäßig analysiert und in das Vorwarnsystem eingespeist werden können. „Wir können jetzt auf die Messdaten der Partnerländer zugreifen, die wir vor der INTERREG-Kooperation nicht zur Verfügung hatten“, freut sich Michael Staudinger von der Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik über den Gewinn.

Und bei Rot ist immer Schluss mit lustig. Denn Rot steht auf der vierstufigen Gefahrenskala für „gefährliche und außergewöhnlich intensive Wettergefahren“. Verheerende Schäden sind jederzeit möglich, Lebensgefahr für Mensch und Tier wahrscheinlich. An diesem 18. Jänner 2007 ist verdächtig viel Rot zu sehen. Die an meteorisk angeschlossenen Alpen-Regionen in



Österreich und Deutschland müssen sich auf Kyrill, den Ausnahmeorkan mit Sturmböen und extremen Windgeschwindigkeiten von bis zu 150 km/h einstellen, die gegen Abend von Westen her über die Alpen fegen sollen. Die übrigen Regionen in Italien, der Schweiz und Slowenien können dagegen aufatmen. Hier ist fast alles im grünen Bereich, lediglich für Slowenien wird Warnstufe orange vorhergesagt. Und die gelben Flecken in der Schweiz und im Trentino weisen auf mögliche Wettergefahren, aber keine ungewöhnlichen Wetterereignisse hin.

Möglich machen diese Risiko-Prognosen übers Internet die mehr als 120 Messstationen im Projektgebiet. Sie liefern zum Teil alle zehn Minuten die aktuellen Wetterdaten, die dann zu genauen Prognosen zusammengerechnet werden. Auch rund um Galtür hat man mehrere neue Wetterstationen errichtet – die kleine Gemeinde im Paznauntal verfügt damit vermutlich über das dichteste Messstellennetz der Welt.

„Das INTERREG-Projekt meteorisk hat nicht nur zur besseren Vernetzung und Kommunikation der MeteorologInnen in den Alpenländern beigetragen, durch die transnationale Kooperation und Abstimmung können wir wesentlich präzisere Wettervorhersagen und Warnungen vor extremen Wetterereignissen anbieten.“



*Michael Staudinger,
Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik,
Regionalstelle für Salzburg und Oberösterreich*

AUS VERGANGENEN KATASTROPHEN LERNEN

Doch auch die besten Vorwarnsysteme können Katastrophen nicht verhindern. Und im Nachhinein ist man immer klüger. Wir kennen das: ob nach einem Hochwasser oder einer Lawinenkatastrophe, sofort beginnen die Diskussionen, was man hätte besser machen können, wie man es hätte verhindern oder zumindest vorhersagen können.

Regionen in den Alpen und entlang der Donau sind an verlässlichen Warnsystemen besonders interessiert.

Damit man aus Naturkatastrophen möglichst viel für die Vermeidung weiterer Fälle lernen kann, ist die genaue Dokumentation von Katastrophenereignissen besonders wichtig. Meist sofort zur Stelle sind nach einer Naturkatastrophe die ExpertInnen von alpS – dem Zentrum für Naturgefahren Management in Innsbruck. Sich ein Bild von der Situation zu verschaffen, die Lage zu dokumentieren und Daten zu erheben, ist für die weitere Forschungsarbeit besonders wichtig. Doch der Informationsaustausch zwischen den beteiligten ExpertInnen aus Meteorologie, Bauingenieurwesen, Wasserwirtschaft, Forstwirtschaft u.a.m. gestaltet sich komplex. **DIS-ALP** hat Lösungen

zur Verbesserung der Informationsweitergabe nach Naturkatastrophen gefunden. So wurde etwa ein Thesaurus entwickelt, der sicherstellen soll, dass ExpertInnen unterschiedlicher Fachbereiche und Länder dasselbe meinen, wenn sie vom selben reden. Außerdem wurden in Form von Handbüchern und einheitlichen Formularen zur Dokumentation von Katastrophenereignissen vor Ort, internationale Standards in diesem Bereich erarbeitet. In Form einer Datenbank können vergleich-

und wird nach wie vor in die Lawinensicherheit von Galtür investiert. Meterhohe Stahlschneebrücken im Abbruchgebiet der Lawine sowie Dämme am Talboden und Lawingalerien zum Schutz der Zufahrtsstraße sollen derartige Katastrophen in Zukunft verhindern. Auch neuer Schutzwald wird aufgeforstet. Auseinandergesetzt hat man sich in Galtür aber nicht nur mit der Verbesserung der technischen Schutzmaßnahmen. Auch was die Kommunikation und Dokumentation anbelangt, setzt

Durch das INTERREG-Projekt DIS-ALP konnte die Informationsweitergabe nach Naturkatastrophen verbessert werden.

bare Naturereignisse auch über den Projektzeitraum hinaus dokumentiert werden und so wichtige Entscheidungshilfe bei der Umsetzung von vorbeugenden Maßnahmen liefern.

Aber wie lebt es sich nun mit der lauenden Gefahr in den Alpen? Aus Galtür ist nach der Lawinenkatastrophe niemand weggezogen. Sicher, die Gäste blieben eine Zeit lang aus, doch heute hat Galtür wieder ähnliche Nächtigungszahlen wie vor dem Unglück. Mit einem Aufwand von ca. 8,7 Millionen Euro wurde

der Tiroler Ort ein deutliches Zeichen. Mit dem Alpinarium ist ein Schulungs-Ausstellungs- und Informationszentrum entstanden, das direkt an den Schutzdamm anschließt – die Rückwand des Alpinarium dient also selbst als Lawinenschutz.

Unser Katastrophengedächtnis wird in Zukunft wohl noch einige Einträge zu verarbeiten haben. Ausschlaggebend wird aber sein, wie wir gelernt haben, mit dem Risiko umzugehen.

INTERREG IIIB-Projekte zu Naturraummanagement und Katastrophenschutz

Im Text erwähnte:

- **NAB** Den Schutz der Bevölkerung und Infrastruktur vor Naturgefahren durch Informationsaustausch erleichtern: www.nab-project.org
- **ILUP** Integrierte Landnutzungsplanung und Flussgebietsmanagement: www.ilup.org
- **SUMAD** Erarbeitung von übertragbaren Strategien und Instrumenten für eine nachhaltige Vorlandbewirtschaftung unter besonderer Berücksichtigung des Naturschutzes: www.schabl.at/sumad.htm
- **meteorisk** Alpenweites Projekt zur Koordination von Wettervorhersagen von extremen meteorologischen Ereignissen: www.meteorisk.info
- **DIS-ALP** Mit Ereignisdokumentation Informationslücken zum Thema Naturkatastrophen schließen: www.dis-alp.org

Weitere:

- **ClimChAlp** Monitoring des alpinen Klimawandels und seiner Auswirkungen auf Naturgefahren, Raumentwicklung und Wirtschaft: www.climchalp.org
- **River Basin Agenda** Flussraumagenda Alpenraum: www.flussraumagenda.de
- **Catch Risk** Hydrologische Analyse kleinräumiger Einzugsgebiete im Alpenraum zur Gefahrenbestimmung und Raumplanung: www.alpinespace.org/catchrisk.html
- **MONITOR** Gefahren-Monitoring für die Risikoanalyse und Risikokommunikation www.monitor-cadses.org
- **Risk Aware** Wetter- und Unwettervorhersagesysteme für ein verbessertes Risikomanagement: www.smr.arpa.emr.it/riskaware
- **ELLA** Vorsorgende Hochwasserschutzmaßnahmen durch transnationale Raumordnung: www.ella-interreg.org



NATURGEFAHREN UND ALPENKONVENTION

Im Auftrag der Alpenkonferenz erarbeitete eine Arbeitsgruppe Empfehlungen für ein koordiniertes Vorgehen zum Schutz vor Naturgefahren im Alpenraum. Vorgeschlagen werden unter anderem:

- Die Förderung der Früherkennung von lebensbedrohenden Gefahren,
- die Förderung eines integrierten Risikomanagements,
- die Verbesserung des Risiko-Dialogs mit den Fachleuten und der Öffentlichkeit,
- die Erhaltung und Verbesserung der Schutzwälder,
- die Renaturierung von Gewässern,
- eine verbesserte Ereignisdokumentation,
- eine risikogerechte Landnutzung,
- die Förderung des Know-How-Transfer im Bereich der Gefahrenprävention,
- die Förderung des grenzübergreifenden Erfahrungsaustausches sowie
- die Förderung der nachhaltigen Entwicklung im Alpenraum.

Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), 2003: Naturgefahren und Alpenkonvention. Ereignisanalyse und Empfehlungen.

Als einen weiteren Schritt richtete die Alpenkonferenz die Plattform Naturgefahren ein, um alpenweit gemeinsame Strategien für die Prävention bei Naturgefahren zu entwickeln sowie über angemessene Anpassungsstrategien zu beraten. Die Plattform nahm im Mai 2006 ihre Arbeit auf. Wesentlicher inhaltlicher Input für die Plattform Naturgefahren der Alpenkonvention wird im Rahmen eines umfangreichen Schwerpunktprojekts zum Klimawandel geleistet – **ClimChAlp** (Climate Change, Impacts and Adaptation Strategies in the Alpine Space), finanziert über INTERREG und koordiniert vom Land Bayern. www.climchalp.org

5

Das europäische Netz gen Osten weben

Grenzüberschreitende Raumplanung

Die Puszta: eine
vom Menschen
geschaffene
Kulturlandschaft

Kein Haus ohne Bauplan. Grenzüberschreitende Planung und Entwicklung schaffen die Voraussetzungen für das Zusammenwachsen der Länder in Zentral- und Südosteuropa.

Man sollte nicht glauben, dass die Puszta schon immer da war. Entgegen landläufiger Meinung handelt es sich bei der urtümlichen Landschaft, die wir mit unberührter Steppe, Pferde- und Rinderherden und den unvermeidlichen Ziehbrunnen assoziieren, nämlich keineswegs um den Urzustand der pannonischen Tiefebene, bevor sie vom Menschen besiedelt wurde. Ganz im Gegenteil, war die Puszta eine klassische Kulturlandschaft, die erst durch die Abholzung der ursprünglich vorhandenen Wälder, die darauf folgende extensive Viehzucht und die resultierende Versteppung der Tiefebene entstand. Wie das heute von weiten Feldern geprägte Landschaftsbild Ungarns bestätigt, handelt es sich eigentlich um ein fruchtbares Land, das zur Produktion eines Überschusses an Getreide und anderen Feldfrüchten fähig ist.

Aber warum kam es überhaupt zu dieser einseitigen Konzentration auf die Viehzucht, die in Ungarn bis ins Mittelalter zurückverfolgt werden kann? Der Schlüssel zur Beantwortung dieser Frage liegt in der dünnen Besiedelung des immer wieder von Kriegen und Seuchen heimgesuchten Landes, in dem

kleine Anbauflächen zur Versorgung der Bevölkerung völlig ausreichten. Und Getreide hätte man in einer Zeit, in der man für den Transport großer Mengen auf den Wasserweg angewiesen war, nicht außer Landes schaffen können – weil die Donau in die verkehrte Richtung fließt. Obwohl im Westen schon damals die größten Städte Europas ernährt werden wollten, verbot sich der Export stromaufwärts, weil der Transport mittels hölzerner, von Pferden gezogener Frachtschiffe schlicht zu teuer war.

Also die Viehzucht. Bis weit ins 19. Jahrhundert hinein waren die riesigen Rinderherden, die aus Ungarn kommend die Donau entlang bis nach Regensburg und Nürnberg, und südlich der Alpen durch das heutige Slowenien bis nach Venedig, Verona und Bologna zogen, ein normaler Anblick entlang dieser Routen. Und es wurden immer mehr: nicht zuletzt weil das entstehende Bürgertum in den Städten bevorzugt Rindfleisch aß, um sich von den anderen Ständen abzugrenzen, konnte Ungarn immer mehr Fleisch exportieren. Auch die Türkenkriege konnten dem keinen Abbruch tun, ganz im Gegenteil, überwand

die Herden wunderbarer Weise immer die jeweiligen Frontlinien. Eine endgültige Veränderung trat erst ab Mitte des 19. Jahrhunderts ein, als Eisenbahnlinien den Export von Getreide und seiner Verarbeitungsprodukte erlaubten. Seitdem schrumpft die Puszta, bis auf die kleinen Flächen, die als Nationalparks heute besonderen Schutz genießen und Scharen von TouristInnen anlocken.

die kroatischen Regionen Istrien und Primorje-Gorski Kotar (d.h. Rijeka und die Kvarner Bucht) sowie die drei ungarische Komitate umfassende süd-transdanubische Region.

Wie ein Baukasten war das Projekt angelegt, um in ganz verschiedenen Handlungsfeldern soviel Platz wie möglich für konkrete Pilotaktivitäten zu schaffen. „Mit CONSPACE konnten

Die Einheit der zentral- und südosteuropäischen Länder zu begreifen und zu nutzen, stellt auch 17 Jahre nach dem Fall des Eisernen Vorhangs oft noch eine Herausforderung dar.

Steppenrinder bei
Fertőd, Ungarn



Schnee von gestern? Der kurze Ausflug zurück in die Geschichte ist in mehrfacher Hinsicht lehrreich. Zeigt er uns doch noch heute, wie Wirtschafts- und Lebensformen vom Vorhandensein – oder eben dem Nicht-Vorhandensein – von bestimmten Verkehrsverbindungen abhängig sind, wie der Naturraum vom Menschen zu Kulturlandschaften geformt wird, welche Anziehungskräfte von weit entfernten, aber offenen Absatzmärkten ausgehen können, wie gesellschaftlicher Wandel neue Nachfrage nach neuen Produkten schafft, und wie das menschliche Streben nach Handel und Austausch auch mörderische Konfliktlinien zu überwinden weiß. Vor allem demonstriert das Beispiel aber eines: dass die zentral- und südosteuropäischen Länder schon seit Menschengedenken einen einheitlichen Lebens- und Wirtschaftsraum bilden, wenn er nicht gerade durch Stacheldraht in zwei Hälften geteilt wird.

BAUSTEINE FÜR EINE ZUKUNFTSREGION

Doch diese Einheit zu begreifen und zu nutzen, stellt auch 17 Jahre nach dem Fall des Eisernen Vorhangs oft noch eine Herausforderung dar. Eines der wichtigsten Ergebnisse des INTERREG IIIB-Projekts **CONSPACE** war die Tatsache, dass die beteiligten Regionen erstmals an einem Tisch saßen, um konkrete Strategien und Pilotprojekte für die Entwicklung des gemeinsamen Raums zu entwickeln und auszutesten. Mit einem kleinen Stups der Europäischen Union in Form des geeigneten Programms und der dazugehörigen finanziellen Unterstützung konnten die Partner aus dem „Fünfländereck“ ganz real die Vorzüge einer abgestimmten Vorgangsweise austesten: die Länder Steiermark und Kärnten, die italienischen Regionen Venetien und Friaul-Julisch-Venetien, Slowenien,

einerseits ‚Good Practices‘ für eine gemeinsame Entwicklung umgesetzt, andererseits wichtige Vorarbeiten für die kommende EU-Förderperiode geleistet werden. Künftige Kooperationsvorhaben werden direkt daran anschließen können“, erklärt Projektmitarbeiter Robert Schodl von der Wiener Regional Consulting. So wurde z.B. eine Prioritätenliste für den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Südungarn und Kroatien erstellt, Entwicklungsstrategien für abgelegene Bergregionen und ökologisch sensible Gebiete im Veneto erarbeitet, verbesserte Bahnverbindungen zwischen Gorizia/Nova Goriza und Ljubljana geplant oder auch Modelle partizipativer Altstadterneuerung im kroatischen Kastav erprobt. Das oststeirische Raabtal bekam seinen „Raabplan“, der die künftige Entwicklung der nach Ungarn hin orientierten Region steuern soll, und Kärnten darf sich künftig seines „Habitat-Netzwerks“ rühmen, das die Eingriffsmöglichkeiten in seinen unterschiedlich stark geschützten Naturräumen mittels eines sogenannten „Freiraumindex“ festlegt.

Zusammengeführt wurden all diese Aktivitäten durch die Erarbeitung eines gemeinsamen Empfehlungskatalogs für die Entwicklung der Gesamtregion, der in den zahlreichen, international besetzten Workshops des Projekts Gestalt annahm. Dieses ambitionierte Ziel ist umso bemerkenswerter, wenn man die besondere Lage der Region bedenkt: ihre Kleinteiligkeit und polyzentrische Siedlungsstruktur sowie die große Vielfalt an wirtschaftlichen und sozialen Gegebenheiten, an kulturellem Erbe und Umgangssprachen, an politischen Systemen und Planungstraditionen. Trotz langer Perioden gemeinsamer Geschichte sind die meisten Partnerregionen heute Grenzregionen. Vielfalt bedeutet hier also auch: ein räumlicher Zusammenhalt, der bis

dato nur relativ schwach ausgeprägt ist und eine regionale Zusammenarbeit, die nur langsam anläuft.

Und dennoch: Künftig wird diese Region gar nicht anders können, als sich der vertieften Zusammenarbeit zuzuwenden. Sie stellt das Tor zum Balkan und nach Südosteuropa dar, ist der Zugang zu den Häfen der nördlichen Adria, Treffpunkt des romanischen, slawischen und germanischen Sprachraums und markiert die Grenze zwischen alten und neuen Mitgliedsstaaten. Die (kommende) Mitgliedschaft in der Union bringt

„Raumplanung bedeutet die sektorenübergreifende Betrachtung von Herausforderungen der Regionalentwicklung. Das INTERREG-Programm hat es ermöglicht, im Rahmen von Pilotprojekten die raumplanerische Sichtweise erstmals auf die Gesamtregion bezogen umzusetzen.“

*Christian Seidenberger,
Landesplanung Kärnten*



der Region nicht nur neue Möglichkeiten infolge der europäischen Kohäsionspolitik, sondern stellt sie geradezu vor die zwingende Notwendigkeit, im Interesse von Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit zu kooperieren.

Die CONSPACE Perspektive und die 18 Pilotaktivitäten des Projekts stellten einen ersten gemeinsamen Versuch dar, aufzuzeigen, wie eine gemeinsame Zukunft und die Überwindung der regionalen Ungleichgewichte konkret aussehen können. Das bis Ende 2007 laufende Projekt **Matriosca – Adria Alpe Pannonia** mit einer inhaltlich ganz ähnlichen Ausrichtung geht in einem wichtigen Aspekt noch einen Schritt weiter: gemeinsame Institutionen für eine permanente Zusammenarbeit in der Region sollen entwickelt und eingerichtet werden.

**DIE DREI-STUFEN-RAKETE ERFOLGREICHER ZUSAMMENARBEIT:
GEMEINSAME INFORMATION, GEMEINSAMES VERSTÄNDNIS,
GEMEINSAMES HANDELN**

Oft sind es jedoch die einfachsten Dinge, die die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der Raumplanung behindern. Wenn österreichische ExpertInnen mit ihren italienischen oder slowenischen KollegInnen etwa über die Siedlungsentwicklung oder die Beschäftigungslage reden, meinen sie oft zwar dasselbe, verstehen aber konkret doch verschiedene Dinge darunter. Das kommt daher, dass viele statistische Daten Grundlagen unterschiedlich erhoben bzw. definiert werden und oft kaum wirklich miteinander vergleichbar sind. Noch banaler sind die Hindernisse für die Zusammenarbeit, die sich schlicht aus der Nicht-Verfügbarkeit wichtiger Informationen,

etwa über die Wirtschaftsentwicklung oder geplante Verkehrsprojekte, jenseits der Grenze ergeben. Dennoch kann eine effektive und strategische Regionalplanung nur mittels räumlicher Informationen stattfinden, wenn man bedenkt, dass rund 80 Prozent aller Entscheidungen in der öffentlichen Verwaltung im allgemeinen und der Planung im besonderen von der Verfügbarkeit von geografisch aufbereiteten Daten abhängig sind.

Gleichzeitig stehen alle mit Planungsfragen befassten Behörden vor der Aufgabe, die kleine Revolution, die durch allgemein und leicht zugängliche, EDV-gestützte Geo-Informationssysteme angestoßen wurde, für ihre jeweilige Region zu nutzen. Die Idee, diese Ziele in einem gemeinsamen EU-Projekt umzusetzen, lag somit auf der Hand. Als Ergebnis des dreijährigen Projekts **ISA-Map** existiert heute ein erster gemeinsamer Datenbestand für die transnationale, überregionale Planung in Kärnten, Slowenien und Friaul-Julisch-Venetien. Raumplanung, Katastrophenschutz und andere Aspekte der Regionalpolitik erhalten damit eine solide Grundlage für gemeinsame Entscheidungen. CONSPACE, zur selben Zeit durchgeführt, hat daran ebenfalls seinen Anteil: Im Rahmen eines dortigen Pilotprojekts wurden gemeinsame Indikatoren zur Beobachtung der wirtschaftlichen, sozialen und ökonomischen Entwicklung in der Zukunftsregion erarbeitet und für die Datentools von ISA-Map verwendet – geschickt eingefädelt, ergänzen sich die einzelnen EU-Projekte ideal und schaffen so einen zusätzlichen Nutzen, so Christian Seidenberger von der Kärntner Landesplanung.

VON TIGERN UND BALNIBARBIANERN

Zusammen denken, was zusammen wächst, ist angesichts der EU-Erweiterung überhaupt schon längst Teil der *job description* der RaumplanungsexpertInnen zwischen Ostsee und Ägäis geworden. – Wohlgermerkt auch jener Länder, die noch vor wenigen Jahren in blutige Konflikte miteinander verwickelt waren. Der Anstoß dafür kommt wiederum von der Europäischen Union. Dort haben schon in den neunziger Jahren Überlegungen zur Zukunft der Raumentwicklung in einem integrierten Europa eingesetzt. Der Grundgedanke damals: wenn aus dem europäischen Binnenmarkt eine Wirtschafts- und Währungsunion wird und Grenzen dadurch ihre Bedeutung verlieren, werden noch schneller als bisher aus vormaligen Peripherien und Grenzregionen neue Zentralräume entstehen. Wenn der gesamte Wirtschaftskreislauf beginnt, einer veränderten, entgrenzten Logik zu folgen, müssen auch die Zusammenhänge von Raum, Siedlungsstrukturen, Verkehr und Natur komplett neu, das heißt in einem europaweiten Kontext, gedacht werden.

Und in der Tat haben die Auswirkungen der europäischen Integration in den vergangenen zwanzig Jahren die Wirtschaftsgeographie und die regionale Verteilung des Wohlstands im Westen Europas so gründlich auf den Kopf gestellt, dass ein/e BeobachterIn aus den achtziger Jahren seinen/ihren Kontinent wohl nicht wieder erkennen würde. Das Kunststück kann wiederholt werden: mit ihrer fortgesetzten Erweiterung hat es die Europäische Union erfolgreich geschafft, den Staaten Zentral- und Südosteuropas einen Weg zu Wachstum und Einbeziehung in den gesamteuropäischen Wirtschaftsraum zu weisen. Für diese Länder bedeutet die Mitgliedschaft die Teilnahme an einem Integrationsmodell, bei dem Grenzen nicht mehr infrage gestellt, sondern irrelevant werden; und bei dem der soziale und räumliche Zusammenhalt nicht nur durch europäisches Recht, sondern auch durch beträchtliche Transferleistungen aus den reicheren in die ärmeren Mitgliedsstaaten gewahrt wird. – Und wieder sind die RaumplanerInnen gefragt, eine bisher nationalstaatlich orientierte Region als Einheit und Teil einer zusammenwachsenden EU zu begreifen.

Als Netzwerk von Raumplanungseinrichtungen aus 15 Ländern zwischen Ostsee und Ägäis und zwischen Adria und Schwarzem Meer hat die Projektpartnerschaft **PlaNetCenSe** diese Aufgabe

Wenn der gesamte Wirtschaftskreislauf beginnt, einer veränderten, entgrenzten Logik zu folgen, müssen auch die Zusammenhänge von Raum, Siedlungsstrukturen, Verkehr und Natur komplett neu gedacht werden.

erfolgreich gemeistert. Die Entwicklungsperspektive, die im Rahmen des Projekts vom deutschen Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung gezeichnet wurde, schafft es, für diesen disparaten Raum mit seinen (noch) unterschiedlichen Integrationsstufen in die EU ein dennoch schlüssiges Bild künftiger Optionen zu zeichnen. Die unterschiedlichen Zukunftsszenarien ergeben sich aus dem Zusammenspiel von Faktoren wie Wettbewerbsfähigkeit und politischer Reformbereitschaft, Zielsetzungen der europäischen Agrar- und Regionalförderungen, Tempo des Erweiterungsprozesses oder effektiver Stadtentwicklungs- und Standortpolitik – und zeigen, dass bewusste politische Entscheidungen darüber bestimmen werden, ob die Region einem positiven oder negativen Entwicklungspfad folgen wird.

Frei nach Jonathan Swift, dessen fiktives Balnibarbi in „Gullivers Reisen“ ein Land ist, in dem die Menschen zwar ununterbrochen und hart arbeiten, ihre Arbeit aber dennoch kaum Früchte trägt, entsteht so das ungünstigste aller denkbaren Zukunftsbilder: Ein Szenario, in dem enge nationalistisch-populistische und protektionistische Interessen Zusammenhalt und Integration in der EU schwächen. Balnibarbi wäre das Land, in dem die EU und ihre Erweiterung zum Sündenbock für die Versäumnisse der nationalen Regierungen gemacht werden, der Erweiterungsprozess ins Stocken gerät, Tendenzen zur Renationalisierung die Oberhand bekommen und kleinere Mitgliedsstaaten mit ihren Städten Probleme haben, sich ökonomisch zu behaupten

Ungarisch-
österreichische
Grenzregion



und grenzüberschreitende Funktionen zu erfüllen. Wirtschaftliche Entwicklungsunterschiede würden zunehmen, und zwar zu Ungunsten der kleineren und weniger entwickelten Mitgliedsstaaten.



„Insbesondere sollten die Potenziale genutzt werden, die von einer kooperativen Entwicklung der grenznahen Zentren ausgehen können.“

*Friedrich Schindegger,
Österreichisches Institut für Raumplanung*

Dem gegenüber steht das optimistische Zukunftsbild der europäischen „Tiger“ von sich rasch entwickelnden zentral- und südosteuropäischen Ländern, eingebettet in eine dynamische und selbstbewusste Europäische Union. Diese sieht ihre jüngsten Mitglieder auch als Experimentierfeld für die Reform eingefahrener EU-Politiken, etwa im Bereich der Agrar- und Regionalpolitik. Ohne die Orientierung auf die Wahrung des sozialen und räumlichen Zusammenhalts zu vernachlässigen, entstehen in diesem Szenario neue Wachstumspole um die städtischen Zentren herum. Die Metropolregionen können so den Strukturwandel in den ländlichen Regionen unterstützen und weit über die nationalen Grenzen hinaus als Zugpferde für die Modernisierung des Raums zwischen Ostsee und Ägäis wirken. „Insbesondere sollten dabei die Potenziale genutzt werden, die von einer kooperativen Entwicklung der grenznahen Zentren ausgehen können, etwa des Raums Wien-Brno-Bratislava-Győr, der tschechisch-polnisch-slowakischen Agglomeration Ostrava-Katowice-Krakow-Zilina oder des Städtevierecks Belgrad-Timișoara-Arad-Szeged in Serbien, Rumänien und Ungarn“, erklärt Friedrich Schindegger, der am Österreichischen Institut für Raumplanung für das Projekt PlaNetCense verantwortlich war.

Das größte Hindernis dabei, so Schindegger weiter, dürften die überaus unterschiedlichen Kompetenzverteilungen und Handlungsspielräume der verschiedenen Regierungsebenen in den einzelnen Staaten sein. Wenn dann auch noch zwischen eigentlicher Raumplanung, Investitionsentscheidungen im Infrastrukturbereich, Anreizstrukturen für private Investoren und raumplanerischer Begleitforschung unterschieden wird, kommen die Einflussmöglichkeiten der lokalen, regionalen, nationalen bzw. europäischen Ebenen auf die Raumentwicklung vollständig ins Tanzen. Für die Zusammenarbeit der

Metropolregionen und beim Ausbau grenzüberschreitender Verkehrsverbindungen heißt das: „die“ eine Lösung für die gegenseitige Abstimmung von Planungsschritten kann es nicht geben, und im geduldigen Dialog mit den Nachbarn muss der grenzüberschreitende Konsens und die Verbindlichkeit bei gemeinsamen Maßnahmen stets aufs Neue erarbeitet werden.

NEIGETECHNIK FÜR DIE STÄRKUNG EINES VERKEHRSRÜCKGRADS

Wie sich derartige Überlegungen, bei denen von Verkehrs- und RaumentwicklungsexpertInnen scheinbar langfristige Zukunftspläne gewälzt werden, ganz konkret bezahlt machen, davon kann man sich seit kurzem auf einer Bahnfahrt von Wien nach Prag selbst überzeugen. Das Ding bietet mehr als 300 PassagierInnen Platz, leuchtet silbern, blau und gelb und hört ob seiner Herkunft auf den schönen italienischen Namen „Pendolino“ – was schon einiges über die Fähigkeit dieses Neigezuges sagt, sich bei hohen Geschwindigkeiten fahrzeitschonend in die Kurve zu legen. In knapp vier Stunden von Wien nach Prag, das gab es noch nie und wird auch dem Flugverkehr zwischen der Donau und der Moldau künftig heftige Konkurrenz machen.

Eine der Grundlagen für den Ausbau der Strecke und die Anschaffung moderner Züge legte schon seit 1999 ein EU-gefördertes Projekt, welches unter dem Namen **SIC!** dann ab 2003 seine Fortsetzung fand. Ausgehend von der Feststellung, dass der Ausbau der Bahninfrastruktur entlang des Nord-Süd-Korridors von Berlin über Dresden, Prag und Wien bis hin nach Budapest und die obere Adria erhebliche Wirtschaftsimpulse auslösen würde, untersuchten diese Projekte Möglichkeiten und Folgen von Streckenbeschleunigung und Kapazitätserweiterung, für den Güterverkehr ebenso wie für die Personenbeförderung. Dabei wurde auch hier besonderer Wert auf die Darstellung unterschiedlicher wirtschaftlicher Szenarien als Resultat von bewussten Entscheidungen pro oder contra dem Infrastrukturausbau gelegt. So kann etwa mit plausiblen Argumenten gezeigt werden, dass durch 17 konkrete, über derzeitige Ausbaupläne hinausgehende Maßnahmen bis 2020 die Erreichbarkeit der Metropolen für eine Million Menschen signifikant verbessert, Fahrzeiten verkürzt und eine zusätzliche Wertschöpfung von 6 Milliarden Euro erreicht werden können.



Umgekehrt – die BalnibarbianerInnen lassen grüßen – würde der völlige Verzicht auf eine Verbesserung der Bahninfrastruktur Abwanderungstendenzen verstärken und kumulierte Einbußen im Bruttoinlandsprodukt von bis zu 192 Milliarden Euro bedeuten.

In ein ähnliches Horn stößt auch eine Pilotstudie im Rahmen von PlaNetCenSE. Vor dem Hintergrund des Szenarios der prosperierenden mitteleuropäischen Tigerstaaten – Österreich mittendrin – verdeutlichen auch diese Ergebnisse die Wichtigkeit der Nord-Süd-Korridore für die künftige Entwicklung. Sie legen zudem eine Kurskorrektur bei der künftigen Infrastrukturpolitik nahe, konzentrieren sich die bisher verfolgten

Von der verbesserten Erreichbarkeit der ostmitteleuropäischen Städte untereinander – durch schnelle und leistungsfähige Nord-Süd-Verbindungen – können beträchtliche Impulse ausgehen.

Ausbaumaßnahmen doch fast ausschließlich auf die Ost-West-Achsen, die Zentraleuropa mit den westeuropäischen Ballungsräumen verbinden. Von der verbesserten Erreichbarkeit der ostmitteleuropäischen Städte untereinander – durch schnelle und leistungsfähige Nord-Süd-Verbindungen – können jedoch beträchtliche Impulse ausgehen. Denn typisch für den zentral-europäischen Raum ist eben die polyzentrische Siedlungsstruktur, bei der relativ weit auseinander liegende Großstädte die Wachstumsmotoren für die dazwischen liegenden, oft rückständigen, Regionen darstellen. Damit der Funke der wirtschaftlichen Modernisierung leichter von den Metropolen auf die kleineren Städte und Gemeinden überspringen kann, so die schlüssige Argumentation weiter, sind leistungsfähige Verkehrsverbindungen nötig, die die Erreichbarkeit der Zentren dramatisch verbessern können. Europäische und nationale Aktivitäten für die Regionen müssen also vor allem ein Ziel haben: Wege zu finden, damit die von den Zentren ausgehenden Wachstumseffekte auf die peripheren Räume ausstrahlen können.

NATIONALPARKS OHNE GRENZEN

Die Puszta findet man heute nur noch in Nationalparks und Naturschutzreservaten, als letzte Rückzugsräume für eine Kulturlandschaft, die einst große Teile der pannonischen Tiefebene prägte. Für eine umweltorientierte Regionalentwicklung stellen diese Schutzgebiete eine wertvolle Ressource dar, die

zur Lebensqualität der Bevölkerung ebenso beitragen kann wie zu Einkünften aus sanftem Tourismus. Auch an der österreichisch-ungarischen Grenze, im Nationalpark Neusiedler See-Seewinkel/Fertő-Hanság kann man noch einen Hauch der früheren Puszta erahnen und – wie auch in mehreren ungarischen Nationalparks weiter im Osten – die letzten ungarischen Steppenrinder mit ihren charakteristischen Hörnern bewundern, die dereinst in riesigen Herden nach Westeuropa getrieben wurden.

Etwas ganz besonderes ist der Nationalpark Neusiedler See auch wegen seiner grenzüberschreitenden Lage und der Herausforderungen für Management und Planung, die sich daraus ergeben. Mit diesen Problemen sind Parkbetreiber und UmweltexpertInnen allerdings nicht allein, wenn man die große Zahl grenzüberschreitender Naturschutzgebiete in anderen Teilen Mitteleuropas bedenkt. Tschechische und deutsche KollegInnen im oberen Elbtal zwischen Děčín und Dresden – der böhmischen und sächsischen Schweiz – genauso wie polnische und tschechische Nationalparkwächter im Nationalpark Karkonosze/Krkonoše im Riesengebirge oder ihre slowenischen und italienischen Pendanten im Nationalpark Triglav/Julische Voralpen stehen vor denselben Aufgaben. – Wie etwa jener, mit national unterschiedlichen Systemen der Erfassung von Veränderungen in der Landnutzung oder der Kategorisierung von schützenswerten Tiergattungen, Pflanzenarten und Ökosystemen umzugehen.

Im Projekt **SISTEMaPARC** wurde deshalb versucht, der Probleme, die sich aus den parallelen Management- und Verwaltungsstrukturen für ein und dasselbe Ökosystem ergeben, gemeinsam beizukommen. Eine Schlüsselrolle spielen dabei sogenannte „Spatial Information Systems“, also EDV-gestützte Rauminformationssysteme. Diese „SIS“ enthalten alle relevanten Daten, die für Landschaftspflege, Freiraummanagement, langfristige Beobachtung von Fauna und Flora, Tourismusmarketing, Besucherinformation und ähnliches nun mal so nötig sind. Die Krux dabei: meistens funktioniert die Erfassung der Landnutzung in jedem Land nach einem anderen technischen Standard, enthält unterschiedlich zusammengesetzte Daten oder befindet sich auf einem anderen Entwicklungsstand als beim Nachbarn. Einen gemeinsamen Standard gleich für eine ganze Reihe von grenzüberschreitenden Nationalparks in einem EU-geförderten Projekt zu erarbeiten, macht da durchaus Sinn. Wie Alois Herzog vom Biologischen Forschungszentrum Illmitz betont, können so die Entwicklungskosten minimiert und Erfahrungen der Partner genutzt werden. Einen konkreten Nutzen haben nicht zuletzt auch die BesucherInnen der Nationalparks. Interaktive, digitale Karten sollen schon bald anschaulich zeigen, wie sich die steppenartige Landschaft des Seewinkels und ihr Ökosystem, immer im Zusammenspiel von Natur und Mensch, im Laufe der Zeit verändert hat. ←

INTERREG IIIB-Projekte zu Planung und Entwicklung in Zentral- und Südosteuropa

Im Text erwähnte:

- **CONSPACE** Gemeinsames Strategienetzwerk für Raumentwicklung und Umsetzung: www.conspace.info
- **MATRIOSCA-AAP** Managementtools und effektive interregionale Beziehungen für eine verstärkte Kooperation in der Region Adria-Alpe-Pannonia: www.matriosca.net
- **ISA-MAP** Harmonisierung regionaler Datenressourcen für die grenzüberschreitende Planung: www.isamap.info
- **PlaNetCense** PlanerInnennetzwerk für Zentral- und Südosteuropa: www.planet-cense.net
- **SIC!** Umsetzung einer nachhaltigen Transportinfrastruktur und intermodaler Verkehrskonzepte im nördlichen Mitteleuropa: www.sustrain-ic.net
- **SISTEMAPARC** Raumbezogene Informationssysteme für das transnationale Umweltmanagement von Schutzgebieten im CADSES-Raum: www.geoway.de/sistemaparc

Weitere:

- **TECNOMAN Perspectives** Netzwerk für Transeuropäische Netze (TEN) und das Management von Korridorknoten: www.tecnoman.net
- **IPAM-Toolbox** Integratives Schutzgebietsmanagement am Beispiel der Alpen-Adria-Region: www.ipam.info
- **CITYREGIO** Regionale Wirtschaftsentwicklung durch Stadt-Umland-Kooperation: www.cityregio.net
- **UTN II** Netzwerk für Stadttechnologien: www.utn.at

EUREK – DAS EUROPÄISCHE RAUMENTWICKLUNGSKONZEPT

Das EUREK ist ein raumordnerisches Gesamtkonzept auf europäischer Ebene, das 1999 verabschiedet wurde. Man kann es als „europäischen Masterplan“ bezeichnen. Das EUREK verfügt zwar über keinerlei Rechtsverbindlichkeit und eröffnet der EU keine neuen Kompetenzen im raumordnerischen Bereich, doch soll es die Kohärenz und die Komplementarität der Raumordnungen der verschiedenen Mitgliedsländer sicherstellen. Auf Gemeinschaftsebene sowie auf transnationaler, nationaler, regionaler und lokaler Ebene angewendet, bietet das Europäische Raumentwicklungskonzept nicht zuletzt ein wichtiges Instrumentarium zur Schaffung der Transeuropäischen Netze und einen Orientierungsrahmen für die europäischen Metropolregionen.

Das EUREK verfolgt im wesentlichen das Ziel einer räumlich ausgewogenen Entwicklung im Sinne der Nachhaltigkeit. Teilaspekte davon sind:

- Wirtschaftlicher und sozialer Zusammenhalt;
- Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen und des kulturellen Erbes;
- Ausgeglichenere Wettbewerbsfähigkeit angesichts räumlicher Disparitäten;
- Ein ausgewogenes und polyzentrisches Städtesystem und neue Beziehungen zwischen Stadt und Land;
- Gleichwertiger Zugang zu Infrastruktur und Wissen;
- Intelligentes Management und Schutz von Kultur und Naturerbe.

6

Dornröschen, wachgeküsst

Zusammenarbeit auf und entlang der Donau

Blick vom Kahlenberg
auf Wien





Förderband von und nach Südosteuropa, Hoffnungsträgerin für einen sanften Tourismus – und sauber bleiben soll sie auch noch: Die Donau, mehr als nur ein Transportweg.

Ende Oktober 2006 war es wieder soweit. Wegen des trockenen Herbstwetters führte die Donau so wenig Wasser, dass es für schwere Schubkähne auf der Strecke zwischen Wien und Bratislava kein Durchkommen mehr gab. An der österreichisch-slowakischen Grenze bildete sich ein regelrechter Stau von Frachtern, die auf die Weiterfahrt stromaufwärts warteten. Erst nach Tagen erhöhte sich der Wasserstand soweit, dass die Schiffe ihre Maschinen wieder anwerfen konnten.

stille Reserve unter den europäischen Transportwegen gilt. Schätzungen zufolge wird das Potenzial der Donau für den Frachtverkehr nur zu 7 Prozent ausgeschöpft – Tendenz allerdings stark steigend. Der wirtschaftliche Aufschwung im Osten, der nach Ungarn und der Slowakei nun auch die neuen EU-Mitglieder Rumänien und Bulgarien sowie die Länder des westlichen Balkans erfasst hat, treibt den Warenaustausch und damit das Verkehrsaufkommen mit jährlichen Zuwachs-



Ungewöhnlich an dieser Situation war höchstens die Jahreszeit – normalerweise werden die tiefsten Pegelstände in den Sommermonaten erreicht –, nicht aber die Tatsache, dass die Donauschifffahrt unter den Wetterkapriolen zu leiden hat. Auf bis zur Hälfte der möglichen Fracht müssen die Kapitäne verzichten, um bei einem Wasserstand von nur eineinhalb Metern noch weiterzukommen. Wirtschaftlich fast noch schwerer wiegen die Verzögerungen, die entstehen, wenn Unternehmen, die in ihrer Produktion auf die *just in time*-Anlieferung von Rohstoffen und Komponenten angewiesen sind, in die wasserbedingte Warteschleife geraten. Firmen wie die voestalpine Krems, die per Schiff Bleche für die Weiterverarbeitung erhalten, müssen dadurch auf die teurere Bahn umsteigen.

raten von 6 bis 8 Prozent nach oben. Die Donau kann dabei nicht nur – über den Rhein-Main-Donaukanal – mit der Anbindung an den größten europäischen Hafen in Rotterdam punkten, sondern auch mit der prinzipiellen ökologischen Überlegenheit des Schiffverkehrs über jedes andere Transportmittel: Während ein Schiff über die gleiche Entfernung 127 Tonnen Fracht pro Liter Treibstoff transportiert, schafft die Bahn 97 Tonnen und der LKW gar nur 50 Tonnen. Die Steigerung der Leistungsfähigkeit der Wasserstraße Donau ist somit gleichbedeutend mit einer Eindämmung der Verkehrsbelastung auf den zum Strom parallel verlaufenden Straßen- und Schienenverbindungen, konkret etwa der chronisch überlasteten West- und Ostautobahn.

Unter den europäischen Transportwegen gilt die Donau als die stille Reserve. Doch nur durch länderübergreifende Kooperation mit Unterstützung aus Brüssel kann dieses Potenzial ausgeschöpft werden.

Der Ausbau der Donau zu einem zuverlässigen, ganzjährig befahrbaren Transportweg steht deshalb ganz oben auf der Prioritätenliste aller Anrainerstaaten und der Europäischen Union. Dies umso mehr, als dass die Donau – in der trocken-nüchternen Sprache der PlanerInnen und VerkehrspolitikerInnen auch „Transeuropäischer Korridor VII“ genannt – als die

BEDROHTES, UMSTRITTENES, GESCHÜTZTES NATURERBE

Was im Prinzip einleuchtend erscheint, stellt sich in der Praxis jedoch als ein höchst anspruchsvolles und heikles Unterfangen dar. Schließlich ist ein 2.845 Kilometer langer Strom in erster

Linie ja keine ausgebuddelte Fahrrinne für Euroleichter mit 1.350 Bruttoregistertonnen, sondern eines der komplexesten Ökosysteme überhaupt. 2.845 Kilometer Donau, das ist ein Einzugsgebiet, das zehnmal so groß ist wie Österreich, ein Gebirgsfluss, der zum Tieflandfluss wird und wieder umgekehrt, ein dynamisches System von Haupt-, Neben- und Altläufen und nicht zuletzt eine der wichtigsten europäischen Wanderstrecken für die Tier- und Pflanzenwelt.

Dazu kommt, dass die Donau zumindest in ihrem Oberlauf zu den am stärksten regulierten Fließgewässern Europas gehört. In Österreich wurde seit den fünfziger Jahren der gesamte Flusslauf in eine Kette von Wasserkraftwerken, und damit eine Folge von Stauseen und Dämmen verwandelt. Die einzigen Ausnahmen,

seins in der Öffentlichkeit und als Endpunkt einer unreflektierten Wachstumspolitik.

Heute sind die Donauauen ein Nationalpark, in dem eines der letzten noch intakten Auwaldgebiete Mitteleuropas zu Erholung und Naturgenuss einlädt. Die politisch Verantwortlichen auf allen Ebenen haben erkannt, dass ein urwaldähnliches Stück Grün, das sich ausgerechnet zwischen den Ballungsräumen von zwei Hauptstädten erstreckt, ein unbedingt schützenswertes Gut darstellt. Der Donauabschnitt östlich von Wien steht somit für einen neuen Umgang mit der Donau, der von der reinen Ausbaupolitik abgekommen ist und statt auf Einmauerung und Kanalisierung auch auf die Wahrung von selten gewordenen Rückzugsflächen für Fauna und Flora und von natürlichen Überflutungsgebieten setzt.



wo der Fluss noch frei fließen kann, bilden die Wachau zwischen Melk und Krems und eben die Strecke stromabwärts von Wien bis zur slowakischen Grenze. Genau diese Abschnitte markieren

Die Steigerung der Leistungsfähigkeit der Wasserstraße Donau ist gleichbedeutend mit einer Eindämmung der Verkehrsbelastung auf den zum Strom parallel verlaufenden Straßen- und Schienenverbindungen.

aber auch historische Wendepunkte in der österreichischen Umwelt- und Energiepolitik. Weder in der Wachau, die heute zum UNESCO-Weltkulturerbe zählt, noch entlang der Auegebiete zwischen Wien und Hainburg konnte sich in den achtziger Jahren das Nutzungsinteresse an der Wasserkraft gegen die erwachende Umweltbewegung durchsetzen. Der verhinderte Kraftwerksbau in Hainburg und die Besetzung der Stopfenreuther Au im Jahr 1984 gelten als die Geburtsstunde eines breiten Umweltbewusst-

„Um in der Entwicklung der Donauregionen voranzukommen, muss erstens sektorübergreifend gedacht werden und zweitens ein alle Anrainerstaaten umfassender Kooperationsrahmen vorhanden sein, der auch Mittel zur Umsetzung konkreter Vorhaben zur Verfügung stellt – die transnationalen Programme der EU leisten genau das.“

*Nadine Richter,
TINA Vienna*



DIE QUADRATUR DES KREISES: TRANSPORTÖKONOMIE, FLUSSÖKOLOGIE UND NACHHALTIGER TOURISMUS

Das Problem der Schubkähne, die in der Nähe der Marchmündung auf höheres Wasser für die Weiterfahrt warten müssen, ist damit aber noch nicht gelöst. Tatsächlich haben die politischen Verwicklungen um Kraftwerksbau und Naturschutz in der Vergangenheit zwar zu einer positiven Neuorientierung in der Umwelt- und Energiepolitik geführt, aber auch zu einer längeren Nachdenkpause in Bezug auf die zuweilen eingeschränkte Nutzbarkeit als Wasserstraße. Immerhin: dass für einen optimalen Schiffsbetrieb am besten der gesamte Strom in eine Kaskade von Schleusen und Stauseen verwandelt wird, behauptet heute keiner mehr. Ganz im Gegenteil, kann das seit 2002 anlaufende „Flussbauliche Gesamtprojekt Donau

östlich von Wien“ als ein Musterbeispiel dafür dienen, wie verkehrs- und umweltpolitische Zielsetzungen letztlich doch unter einen Hut zu bringen sind: Durch sanfte Regulierungsmaßnahmen wird die Fließgeschwindigkeit gedrosselt, der Strom stellenweise geringfügig aufgestaut und somit die für die Schifffahrt notwendige Pegelhöhe erreicht. Die Versenkung von Kies soll verhindern, dass sich die Donau weiterhin um bis zu dreieinhalb Zentimeter im Jahr eingräbt und die Auwälder auszutrocknen beginnen. Uferrückbauten und die Vernetzung von bisherigen Altarmen mit dem fließenden Gewässer sollen dem Strom mehr Freiheit ermöglichen und den Auen ökologische Funktionen zurückgeben, die sie seit der Donauregulierung vor mehr als hundert Jahren nicht hatten.

Für die Gemeinde Engelhartstetten – zu der die Stopfenreuther Au gehört – bestätigen die anstehenden Maßnahmen lediglich, dass sie als umweltbewusste Tourismusdestination an der Donau bestens positioniert ist. Denn schon längst hat man hier gelernt, in Nationalpark und sorgfältig instandgesetzten Barockschlössern das wichtigste Pfand für eine Zukunft im Zeichen von sanftem Natur-, Freizeit- und Kulturtourismus zu sehen. Für die Zukunft geplant ist zudem ein Thermalbad der besonderen Art: Am Rande der Auen angesiedelt, würde dieser Wellness-Tempel zahlreiche Tagesgäste anziehen und wichtige Arbeitsplätze schaffen, und auch das notorisch knappe Übernachtungsangebot im Bereich des Nationalparks könnte ver-

Entlang der gesamten Donau muss die Frage beantwortet werden, wie aus der Mehrstimmigkeit von Transportökonomie, Flussökologie und dem Hoffnungsmarkt Tourismus ein harmonischer Dreiklang werden kann.

bessert werden. Nur 25 Kilometer von Bratislava entfernt, lässt sich schon heute ein reger BesucherInnenstrom auch von jenseits der Grenze voraussagen.

Im 185-Seelen-Ort Stopfenreuth, bei Flusskilometer 1.887, tut sich nach der Aubesetzung von 1984 also mal wieder etwas, was als zukunftsweisend für den gesamten Strom gelten kann. Ausbau des Verkehrskorridors, ohne das ökologische Gleichgewicht zu zerstören, touristische Nutzung des wertvollen Naturraums im Zeichen der Nachhaltigkeit sowie ein – durchaus auch am eigenen Vorteil orientiertes – grenzüberschreitendes Denken sind die Schlüsselherausforderungen für alle Gemeinden, Städte und Regionen entlang der Donau. Von Donaueschingen am Zusammenfluss von Brigach und Breg bis nach Sulina im Do-

naudelta muss die Frage beantwortet werden, wie aus der Mehrstimmigkeit von Transportökonomie, Flussökologie und dem Hoffnungsmarkt Tourismus ein harmonischer Dreiklang werden kann. Oder wie es der Präsident der kroatischen Region Vukovar-Srijem, Božo Galić, einmal ausgedrückt hat: „Unser aller Interesse gilt der wirtschaftlichen Entwicklung, der Schaffung neuer Arbeitsplätze, der Verkehrsinfrastruktur, dem Umweltschutz und dem Donauraum als einem lebenswerten Ort. All das können wir schaffen, wenn wir eine klare Vision der Weiterentwicklung unserer Region haben.“

VISION DONAUHANSE

Ein ambitioniertes, länderübergreifendes Entwicklungsprojekt hat sich genau dieser Vision für die Zukunft der Donau verschrieben. Das von der Europäischen Union im Rahmen von INTERREG IIIB unterstützte Städtenetzwerk **Donauhanse** will allein schon durch die historische Analogie in seinem Namen aufzeigen, wohin die Reise auf der Donau gehen soll: Große und kleine Städte, die durch ein gemeinsames Gewässer verbunden sind, gelangen durch Handel und Austausch zu großem Wohlstand, arbeiten direkt und ohne Umwege über nationale Stellen zusammen und befruchten sich gegenseitig in kultureller Hinsicht. „Der Begriff ‚Donauhanse‘ wurde ganz bewusst gewählt, um zu verdeutlichen, dass es bei der Zusammenarbeit entlang der Donau nicht nur um Wirtschaft, sondern auch um Kultur, Tourismus und gesellschaftliche Kontakte geht“, sagt Projektmanagerin Nadine Richter. Nicht weniger als 19 Städte in 6 Donauländern, darunter Regensburg, Linz, Wien, Budapest, Novi Sad, Belgrad, Rousse, Galați und Odessa haben sich in dieser – der Arbeitsgemeinschaft Donauländer entstammenden – Initiative zusammengetan, um eine Kommunikations- und Informationsplattform entlang des gesamten Stroms aufzubauen und an gemeinsamen Zukunftsperspektiven zu arbeiten.

So hat zum Beispiel eine groß angelegte Studie das ungeheure Potenzial für den Tourismus auf und entlang der Donau aufgezeigt. Deutlich wurde dabei, dass die Destination Donau Maßnahmen für den Aufbau eines touristischen „Images“ eigentlich gar nicht nötig hat – ein solches hat sie einfach: Der Mythos Donau lebte schon immer von der kulturellen Vielfalt der Donauländer und ihrer Landschaften, der Länge des Stroms sowie der Faszination, die von seiner Geschichte ausgeht. Die Kombination von großartigen Städten und Landschaften ist zudem ein besonderer Vorteil im touristischen Wettbewerb mit vergleichbaren „Flusserlebnissen“ in Europa. Damit jedoch das – speziell unterhalb von Budapest weitgehend unausgeschöpfte – Potenzial freigesetzt werden kann, sind langfristige Investitionen ebenso nötig wie Maßnahmen im Bereich des touristischen Know how: ein modernes und länderübergreifendes Destinationsmarketing, abgestimmte Entwicklungsstrategien sowie gemeinsam getragene Leitprojekte unter einer „Europäischen Marke Donau“. Interesse und Neugier für das Erlebnis Donau sind da, gerade auch auf den großen westeu-

ropäischen Märkten. Die KonsumentInnen warten jetzt nur noch darauf, mit entsprechenden Angeboten abgeholt zu werden.

Aber auch in Hinblick auf die Nutzung des Stroms als Wasserstraße ist die Donauhanse nicht untätig. In ihrer Frachtinitiative versuchen ExpertInnen der Wiener Entwicklungs- und Marketingunternehmens „Central Danube“ eines der größten Probleme für die Rentabilität der Donauschifffahrt zu lösen: Nach wie vor ist es nämlich so, dass die meisten Schiffe nur in ost-westlicher Richtung mit Fracht beladen sind und in der Gegenrichtung leer fahren. Auf jede Tonne Frachtgut, die ihren Weg donauaufwärts findet, kommt so zur Zeit nur eine halbe Tonne, die stromabwärts transportiert wird – in erster Linie, weil die Infrastruktur der Donauschifffahrt traditionell eher auf den Transport von Rohstoffen und Massengütern als von Verarbeitungsprodukten ausgerichtet ist.

Die Frachtinitiative der Donauhanse versucht, diesem für die Reedereien unvorteilhaften Zustand in mehrfacher Hinsicht gegenzusteuern. Zentrales Ziel ist dabei, im südosteuropäischen Raum tätige Unternehmen für die Donau zu interessieren und zusätzliche, für den Wasserweg geeignete Güter für den Transport per Schiff zu gewinnen. Die ersten Schritte in diese Richtung waren die Identifizierung potenzieller Transportgüter sowie eine Erhebung unter der verladenden Wirtschaft. Ergebnis: Nicht weniger als sieben Millionen Tonnen Fracht pro Jahr, von Stahl und Kohle über chemische und landwirtschaftliche Produkte bis hin zum kombinierten Containerverkehr, könnten auf der Donau zusätzlich transportiert werden. Auf dieser Grundlage wurde ein umfassender Forderungskatalog erstellt, der sowohl an die Verkehrspolitik als auch an Häfen und Transportunternehmen gerichtet ist. Diese „To do-Liste“ umfasst einerseits Punkte wie die ganzjährige Befahrbarkeit der

Donau, rechtliche Vereinheitlichungen sowie ökonomische Anreize für den Umstieg auf den Wasserweg; andererseits modernisierte und als intermodale Schnittstellen funktionierende Terminals sowie flexiblere, kundenorientierte Angebote der Reedereien. Wenn diese Rahmenbedingungen erfüllt werden, wird einer verstärkten Nutzung der Wasserstraße gen Osten nichts mehr im Wege stehen.

INTELLIGENTE VERKEHRSINFORMATIK FÜR DIE WASSERSTRASSE

Smarte Technologie hilft ebenfalls, die Leistungsfähigkeit der Wasserstraße zu erhöhen. Ein umfassendes, Informatikgestütztes „River Information System“, kurz „RIS“, wird auf Betreiben der EU entlang der gesamten Donau eingerichtet. Dahinter verbirgt sich ein ganzes Paket von Maßnahmen, die sowohl die Effizienz des Gütertransports, die vorhandenen Transportkapazitäten als auch die Sicherheit der Binnenschifffahrt erhöhen sollen. Eine Grundlage für die Implementierung von DoRIS – wie das Flussinformationssystem an der Donau auch genannt wird – ist die Erstellung von digitalen Karten im Rahmen von sogenannten Geo-Informationssystemen (GIS). „Data Warehouse for the Danube Waterway“, kurz **D4D**, hieß das geförderte Projekt, in dem es im übertragenen Sinn tatsächlich um die Errichtung eines virtuellen Speicherhauses für Geodaten ging, die u.a. für elektronische Navigationskarten, aber z.B. auch das Katastrophenmanagement genutzt werden können. Dabei werden alle wasserstraßenbezogenen Daten in einer verteilten Datenbank – dem „Data Warehouse“ – gespeichert und den beteiligten Staaten zur Verfügung gestellt. **DANewBE Data** ist das aktuelle Folgeprojekt, in dessen Zuge die Erfahrungen bei der Einführung der Infrastruktur in Deutschland und Österreich auf die Donauabschnitte in der Slowakei



und in Ungarn übertragen werden sollen. Eine künftige Ausweitung auf Bulgarien und Rumänien ist ebenfalls bereits ins Auge gefasst, wie Markus Schedlbauer, bei der österreichischen Wasserstraßengesellschaft via donau für die beiden Projekte zuständig, erklärt. Damit soll sichergestellt werden, dass die bestehenden nationalen Informationssysteme vernetzt werden und ein effizienter Austausch von digitalen Daten zwischen den zuständigen Wasserstraßendirektionen stattfindet.

„Die Nutzung der Donau als leistungsfähige Wasserstraße ist ein gemeinsames europäisches Ziel. Die INTERREG-Projekte ermöglichen die Schaffung von zeitgemäßen Standards in der Navigation und eine länderübergreifende Vorgangsweise.“



*Manfred Seitz,
Geschäftsführer via donau*

Diese Form der modernen Navigation macht es auch möglich, die Sicherheit und Schiffsfrequenz gerade auch auf den nicht als Staustufen ausgebauten Abschnitten zu erhöhen. Die Donau östlich von Wien ist eine typische Strecke, auf der die Frachtschiffahrt am meisten vom sogenannten „Inland ECDIS“, einem neuen europäischen Standard für die Binnenschiffahrt, profitiert. Speziell dort, wo natürliche Sandbänke und unregelmäßige Fahrrinnen die Navigation erschweren, stellen genaue, telematikgestützte Systeme einen echten Quantensprung dar.

Für den gesamten Wirtschaftskreislauf bedeutsam sind schließlich die Vernetzungspotenziale von Flussinformationssystemen: Die Hafengebühren wissen genau, wann welche Fracht am Terminal ankommen wird und können Logistikabläufe mit anderen Verkehrsträgern optimieren. Auch touristische Nutzungen sind denkbar: Kreuzfahrtschiffe könnten mit virtuellen Positionskarten ähnlich jenen in Flugzeugen ausgestattet werden, auf denen die herannahenden Sehenswürdigkeiten sichtbar sind, und Tourismusverbände könnten die elektronischen Flusskarten genau so gut für die Darstellung des Freizeitangebots in den Ufergemeinden nutzen wie die Frachtschiffe zur Erfassung ihrer Position.

AUS DEM DORNROSCHENSCHLAF ERWACHT

Wie fast überall auf der Donau, geht also auch hier praktisch nichts mehr ohne europäische Zusammenarbeit. Von der EU stammen nicht nur die Richtlinien zur Sicherheit und der Einführung des modernen Flussinformationssystems, sondern auch ein wesentlicher Teil der dafür notwendigen finanziellen Mittel. Überhaupt, Europa. Für den 1905 im bulgarischen Rousse – das damals noch türkisch Rustschuk hieß – geborenen Elias Canetti lag Europa noch stromaufwärts. So schreibt der Schriftsteller und spätere Nobelpreisträger in den Erinnerungen an seine Kindheit: „Die übrige Welt hieß dort Europa, und wenn jemand die Donau hinauf nach Wien fuhr, sagte man, er fährt nach Europa. Europa begann dort, wo das türkische Reich einmal geendet hatte.“

Heute kommt das moderne Europa an den Unterlauf der Donau,

als frischer Wind nach den Jahren der jugoslawischen Nachfolgekriege, die zu einem völligen Zusammenbruch von Donauschiffahrt und Tourismus geführt hatten. Wo einst eine träge und formalisierte Form der zwischenstaatlichen Zusammenarbeit das Bild bestimmte, ergreifen Städte und Regionen heute selbst die Initiative. Private Reedereien frischen den Wettbewerb auf und veraltete Flotten werden modernisiert. Für Länder wie Serbien, Bulgarien oder Rumänien bedeutet der Zugang zu Unterstützungsleistungen der EU einen handfesten Beweis für

Die entlang des ganzen Stromes spürbare neue Dynamik wird vom Wirtschaftsaufschwung der Donauländer mindestens ebenso angetrieben wie vom gezielten Ausbau der Wasserstraße zu einem kontinentalen Transportkorridor.

ihre voranschreitende Integration in die europäischen Strukturen. Die entlang des ganzen Stroms spürbare neue Dynamik wird vom Wirtschaftsaufschwung der Donauländer mindestens ebenso angetrieben wie vom gezielten Ausbau der Wasserstraße zu einem kontinentalen Transportkorridor – auch das „Flussbauliche Gesamtprojekt östlich von Wien“ wird aus Mitteln für die transeuropäischen Netze mitfinanziert.

DONAUABWÄRTS IN DIE ZUKUNFT

Die im Stopfenreuther Forsthaus auf ihrem Weg nach Budapest oder Passau rastenden RadlerInnen bekommen von all dem nur wenig mit. Das legendäre, direkt am Donauufer gelegene Forsthaus hat sich nach der turbulenten Zeit der Aubesetzung, in der es als Stützpunkt für UmweltschützerInnen und JournalistInnen gleichermaßen diente, zu einem Startplatz für Touren in den Nationalpark und einem beliebten Zwischenstopp am Donauradweg entwickelt. Legendär ist das Stopfenreuther Forsthaus auch wegen seiner frisch zubereiteten serbischen Karpfen, dem Šaran, der, in Knoblauch gebeizt und in Paprika gewendet, als knusprig gebratene Köstlichkeit von der alten Rolle der Donau als Kulturvermittlerin zeugt. Bis nach Novi Sad und Belgrad reicht die Donauradroute als ausgebauter, familienfreundlicher Radweg noch nicht, doch schaffen Projekte wie die Tourismusplattform der Donauhäuser wichtige Grundlagen. Mit ein wenig Initiative der Donaustädte und -regionen und Unterstützung aus Brüssel könnte der Ausbau des EuroVelo 6, immer entlang des Transeuropäischen Verkehrskorridors VII, auf der gesamten Strecke von Budapest bis Sulina schon bald Realität werden.

INTERREG IIIB-Projekte auf und entlang der Donau

Im Text erwähnte:

- **Donauhase** Netzwerk der Donaustädte für die wirtschaftliche Zusammenarbeit: www.donauhase.net
- **D4D** Internationale Abstimmung und Harmonisierung Europäischer Richtlinien und Standards im Bereich der Donau-Wasserstraße: www.d4d.info
- **DANewBE Data** Grenzübergreifender Daten-Austausch im Bereich der Donau-Wasserstraße: www.d4d.info/index.php?id=11


EIN EUROPÄISCHES PROGRAMM FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT

2006 hat die Europäische Kommission eine Mitteilung zur Förderung der Binnenschifffahrt angenommen. Das Aktionsprogramm „NAIADES“ gilt für den Zeitraum 2006-2013 und umfasst fünf strategische Bereiche einer umfassenden Binnenschifffahrtspolitik: Markt, Flotte, Arbeitsplätze und Fachwissen, Image und Infrastruktur. Zu den geplanten Maßnahmen gehören unter anderem:

- Erschließung neuer Märkte durch eine enge Zusammenarbeit zwischen den Spediteuren, der Schifffindustrie und den Häfen;
- Förderung unternehmerischer Initiative durch einen besseren Zugang zu Kapital, steuerliche Anreize sowie Leitlinien für Staatsbeihilfen;
- Verbesserung des Verwaltungs- und Rechtsrahmens durch vereinfachte Verwaltungsverfahren und bessere Koordinierung aller relevanten öffentlichen Stellen;
- Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt in Bezug auf Logistik, Umweltfreundlichkeit und Sicherheit durch Erneuerungen in der Flotte und effiziente Informations- und Kommunikationstechnologien;
- Verbesserung der Arbeits- und Sozialbedingungen und eine größere Mobilität der ArbeitnehmerInnen durch EU-weit geltende berufliche Qualifikationsanforderungen und Einstellungsinitiativen;
- Ausbau des multimodalen Netzes durch einen am TEN-V-Netz orientierten europäischen Entwicklungsplan für Ausbau und Unterhaltung von Infrastruktur und Umschlaganlagen der Binnenwasserstraßen;
- Einführung von Binnenschifffahrtswirtschaftsinformationssystemen (RIS) für die effiziente und sichere Nutzung von Wasserstraßen durch elektronischen Datenaustausch und optimierte Logistik.

Links zum Thema:

Donaukommission: www.danubecom-intern.org; Arbeitsgemeinschaft Donauländer: www.argedonau.at; Europäische Kommission, Verkehr und Energie – Binnenschifffahrt: ec.europa.eu/transport/iw/index_de.htm; via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft: www.via-donau.org; BMVIT – Bundesministerium für Verkehr, Infrastruktur und Technologie, Binnenschifffahrt in Österreich und Europa: www.bmvit.gv.at/verkehr/schifffahrt/binnen/index.html; Schifffahrtswirtschaftsinformationssystem DoRIS: www.doris.bmvit.gv.at; Nationalpark Donauauen: www.donauauen.at



„Der Anreiz für fachübergreifende Kooperation ist der größte Nutzen von INTERREG IIIB“

Ein Gespräch mit Wolf Huber, Leiter der Abteilung IV/4 – Koordination, Raumordnung und Regionalpolitik im Bundeskanzleramt

Redaktion: *Wer nutzt eigentlich die INTERREG IIIB-Programme in Österreich?*

An der Umsetzung der INTERREG IIIB-Programme sind in Österreich vor allem Bundes- und Landesdienststellen, Städte und öffentliche Infrastrukturunternehmen beteiligt, die gemeinsam mit Partnern in anderen EU-Staaten und benachbarten Nicht-EU-Staaten in den geförderten Bereichen – Umwelt, Verkehr, Wirtschaftskooperation, Raumplanung, Naturraummanagement etc. – Projekte durchführen wollen. Zur Kofinanzierung werden auch Mittel aus den Bundes- und Länderbudgets eingesetzt.

Redaktion: *Die Beteiligung an den INTERREG IIIB-Programmen ist ja angeblich mit beträchtlichen administrativen Anforderungen verbunden. Warum beteiligen sich diese Stellen trotzdem? Was haben sie davon?*

Es ist zweifellos richtig, dass die administrativen Spielregeln für die INTERREG IIIB-Programme ziemlich kompliziert sind. Es ist gar nicht leicht, die sehr unterschiedlichen Rechtsvorschriften der EU sowie mehrerer Einzelstaaten so unter einen Hut zu bringen, dass einerseits eine ordnungsgemäße Verwendung der Gelder der europäischen SteuerzahlerInnen sichergestellt wird und andererseits Projekte mit gerade noch vertretbarem Aufwand auch tatsächlich umgesetzt werden können. Trotzdem ist um diese Fördermittel der EU ein ziemliches G'riss, wie man in Österreich sagt. Der Nutzen einer Beteiligung an den INTERREG IIIB-Programmen liegt für die Projektträger wohl zum einen an der doch recht substantziellen EU-Kofinanzierung in Höhe von bis zu 50 Prozent. Zum anderen wird die Etikettierung ihrer Kooperation als „EU-Projekt“ von vielen als eine Art Auszeichnung gesehen, für die sie bereit sind, administrative Mehraufwendungen in Kauf zu nehmen. Es entstehen über diese EU-Programme auch viele neue Kontakte mit anderen Projekten und neuen ProjektinteressentInnen. Wie so oft bei Förderungen, besteht somit der Nutzen nicht so sehr im einzelnen Projekt – das könnte man eventuell auch ohne EU-Kofinanzierung machen – sondern in den längerfristigen Summen- und Multiplikatorwirkungen.

Redaktion: *Sehen Sie – abgesehen von den einzelnen Projekten – als Koordinator in den INTERREG IIIB-Programmen für Österreich einen besonderen Nutzen?*

Die Kooperationsprogramme der EU zum Thema räumliche Entwicklung – das Vorgängerprogramm INTERREG IIC in den Jahren 1997-1999, die INTERREG IIIB-Programme der Periode 2000-2006 – haben auch in Österreich die Kooperation zwischen den öffentlichen Dienststellen intensiviert, und zwar fachübergreifend: Das Bundeskanzleramt und die Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) waren bemüht, die VertreterInnen unterschiedlicher Fachpolitiken – Umwelt-, Verkehrs-, Technologie-, Industrie-, Tourismus-, Raumordnungs- und wie die raumrelevanten Politiken sonst noch heißen mögen – zu informieren, zu interessieren, miteinander bekannt zu machen und zu vernetzen. Dank INTERREG IIIB wissen jetzt zum Beispiel die RaumplanerInnen der Länder, die WasserbauerInnen des Lebensministeriums und die KollegInnen, die sich mit der Wasserstraße Donau beschäftigen, dass Hochwasser ein Thema von gemeinsamem Interesse ist und haben eine Plattform für gemeinsame Projekte. Der größte Nutzen von INTERREG IIIB ist für mich dieser Anreiz für fachübergreifende Kooperation – denn die ist noch viel schwieriger zu erreichen als die Kooperation von ExpertInnen des gleichen Fachbereichs über nationale Grenzen oder verschiedene staatliche Ebenen hinweg.

Redaktion: *INTERREG IIIB geht dem Ende zu. Wie geht es weiter?*

Die bisherige Gemeinschaftsinitiative INTERREG in der Finanzperiode 2007-2013 wurde zu einem eigenen Strukturfonds-Ziel mit dem etwas sperrigen Namen „Europäische territoriale Zusammenarbeit“ aufgewertet. Auch hier gibt es wieder mehrere Ausrichtungen: die Ausrichtung „grenzüberschreitende Zusammenarbeit“ (soll heißen: der Grenzregionen, entspricht dem bisherigen INTERREG IIIA), die Ausrichtung „transnationale Zusammenarbeit“ (in von der EU-Kommission festgelegten großräumigen Kooperationsgebieten, entspricht dem bisherigen INTERREG IIIB) sowie mehrere EU-weite Netzwerkprogramme. Österreich wird sich in der neuen Finanzperiode an drei statt bisher zwei transnationalen Kooperationsprogrammen beteiligen: Am „Alpine Space“, der unverändert weiterbesteht, an „Central Europe“, dem nördlichen Teil des bisherigen CADSES-Raumes, sowie an „South-East Europe“ (entspricht dem südlichen Teil von CADSES). Die Programmgebiete überlappen sich, sodass österreichische Projektträger die Auswahl haben werden, in welches Programm ihr Projekt am besten passt.

Die Zukunft von INTERREG IIIB

Die Themenschwerpunkte der neuen Programme zur transnationalen Zusammenarbeit 2007 bis 2013

Auch in den neuen Programmen sollen schwerpunktmäßig Projekte umgesetzt werden, die sogenannten Prioritätsachsen entsprechen. Um die Kontinuität zu den bisherigen Programmen sicherzustellen, wurden die thematischen Richtlinien in Anlehnung an die Prioritätsachsen der auslaufenden Förderperiode formuliert bzw. unter Berücksichtigung der Lissabon-Agenda der EU aus diesen weiter entwickelt. Die drei Programme befinden sich derzeit in Verhandlung mit der Europäischen Kommission.

Die Prioritäten des Programms „Alpine Space“:

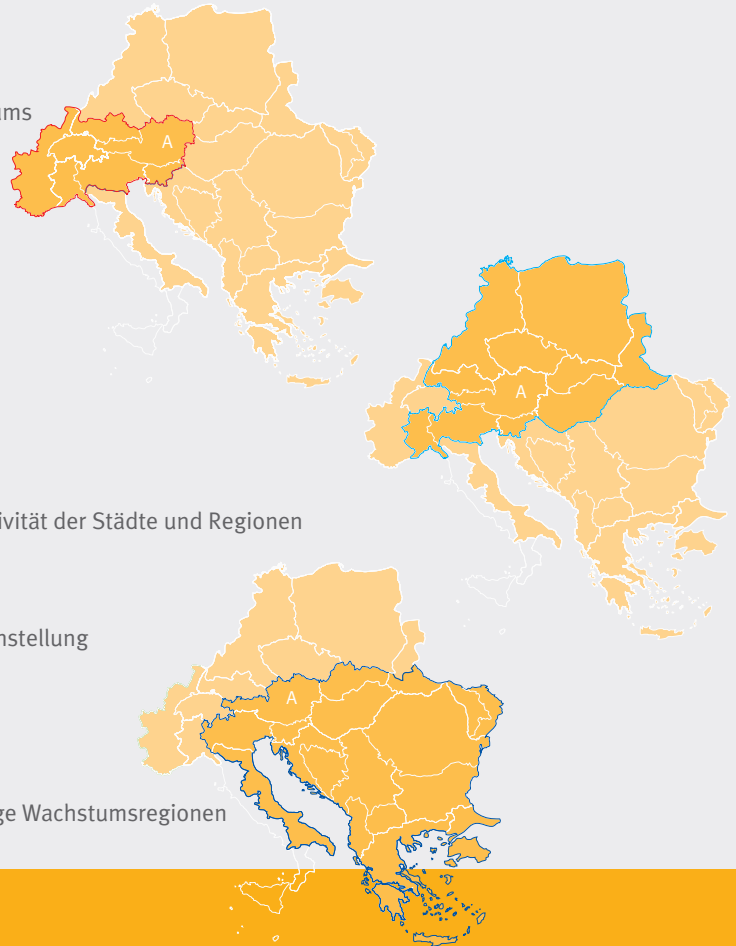
- Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität des Alpenraums
- Erreichbarkeit und Anbindungsqualität
- Umwelt und Risikoprävention

Die Prioritäten des Programms „Central Europe“:

- Unterstützung von Innovationen in Zentraleuropa
- Verbesserung der Erreichbarkeit in Zentraleuropa
- Verantwortungsvolle Nutzung der Umwelt
- Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität der Städte und Regionen

Die Prioritäten des Programms „South-East Europe“:

- Förderung von Innovation und unternehmerischer Einstellung
- Verbesserung und Schutz der Umwelt
- Verbesserung der Erreichbarkeit
- Entwicklung transnationaler Synergien für nachhaltige Wachstumsregionen



AnsprechpartnerInnen in Österreich

Um INTERREG IIIB dorthin zu bringen, wo es passieren soll, wurden in den Mitgliedsstaaten eigene Anlaufstellen eingerichtet. Ein solcher *nationaler Contact Point* ist bei der Österreichischen Raumordnungskonferenz in Wien angesiedelt und bietet unter anderem folgende Leistungen:

- Allgemeine Informationen zu den Kooperationsprogrammen
- Überblick über die Projekte mit österreichischer Beteiligung
- Beratung der Projektwerber in der Entwicklungsphase
- Unterstützung der österreichischen Partner bei der Projektumsetzung
- Unterstützung bei der Abstimmung österreichischer Interessen

AnsprechpartnerInnen: Eva Nussmüller (+43/1/5353444-16) & Tobias Dietrich (+43/1/5353444-21)
ÖROK-Geschäftsstelle, Hohenstaufengasse 3, 1010 Wien
www.alpinespace.at, www.cadses.at

BUNDESKANZLERAMT  ÖSTERREICH