

DER STANDARD
SPEZIAL

MITTWOCH, 21. DEZEMBER 2005

DER STANDARD 13

CENTROPE



Blühende Geschäfte und blühende Landschaften müssen kein Widerspruch sein: In Centrope arbeitet man an Verkehrs-Vernetzungs-Konzepten für sensible Gebiete. Fotos: dpa, ccg, Urban, Cremer

Segel setzen im sensiblen Gebiet

Centrope besteht nicht nur aus Produktionsstandorten. Gerade zwischen Wien und Bratislava liegen international geschützte Gebiete. Hemmnisse für den Verkehr. Aber auch eine Herausforderung für innovative Lösungen. Die werden bei der Segel-WM 2006 geprobt.

Wolfgang Weisgram

Purbach – Centrope hat ein eindeutiges Gravitationszentrum: Wien, Bécs, Vídeň also.

Dummerweise wird das vor allem in Wien so gesehen. Von St. Pölten aus betrachtet, stellt sich die Sache ein wenig anders dar, in Bratislava wieder anders als in Brno. Und wer jetzt glauben mag, dass diese Perspektivenverschiebung nichts mit dem Verkehr zu tun hat, der schau einmal nach Eisenstadt, wo sie mit Voll-dampf und gegen 's Bürgervotum am Anschluss an die Ostautobahn werken, weil der Eisenstädter Blick auf Centrope vor allem die Gefahr einer ökonomischen Gravitationsverschiebung in Richtung Sopron sieht.

Der Eisenstädter Bürgermeister Peter Nemeth scheint sich damit, anders als die Landespolitik, bereits abgefunden zu haben. Er sieht einen durchaus gangbaren Weg darin, zum „Cottageviertel von Sopron“ zu werden, was aber andererseits die Bewohner des Ödenburger Löwer ein wenig anmaßend finden, da doch sie selbst die Döblinger seien,

während Kismarton höchstens als Grinzing durchgehe, hauptsächlich wegen der großen, gern besuchten Weinkost im Sommer. So konzentriert arbeitet man also schon am Entstehen jener mitteleuropäischen Region, die im Schloss zu Kittsee von den regionalen Regierungschefs ausgerufen wurde.

Stichautobahn

Kittsee selbst ist auch ein ganz gutes Beispiel für die Verkehrs- und Raumentwicklung in Centrope. Kittsee befindet sich auf dem Weg, wenn schon nicht zu einem Pressburger Cottageviertel, so doch auf dem zu einer Art Südstadt von Bratislava. Darüber hinaus ist der Ort Namensgeber für die „Spange Kittsee“, die ab 2007 von der Ostautobahn in die slowakische Hauptstadt stechen wird. Und das wird dann – 18 Jahre nach der Wende – immerhin eine Autobahn-Verbindung zwischen Wien und Bratislava sein. Eine zweite soll, nördlich davon, später einmal durchs Marchfeld führen, womit es dann denkbar sein sollte, von ostösterreichischen Standorten aus

sich gefahrlos auf jene „Just in time“-Transporte einzulassen, welche die lagerkostenbewusste Autoindustrie – und nicht nur die – eben als unabhängig voraussetzt.

Das aber hat jene leicht absehbare Konsequenz, welche die Tiroler im Inntal schon seit langem ziehen und die seit einiger Zeit auch Wien Tag für Tag an die Grenze des Verkehrsinfarktes führt. Im Unterschied zu Tirol kann man aber in Centrope keineswegs von „Transit“ sprechen, streng genommen wenigstens, denn Győr, Bratislava, Wien verstehen sich ja, so heißt es jedenfalls, als eine gemeinsame ökonomische Region, in der eben zügig an- und ausgeliefert werden muss. Je mehr, desto besser. Dazu wäre ein regionales Bewusstsein recht hilfreich, eines, dessen Wahrnehmung sich nicht vom jeweiligen Standort prägen lässt. Aber diesbezüglich fällt einem zu allererst jene Debatte um die burgenländische B 50 ein, im Zuge derer Automobile, die von Neusiedl nach Eisenstadt pendeln, durchaus schon auch als „Transit“ empfunden worden sind.

Erst recht haperte es mit dem regionalen Bewusstsein in den Tiefen der Wiener Ministerialbürokratie. Man denke nur an die politisch längst dahin gegangene blaue Infrastrukturministerin Monika Forstinger, die in ihrem Generalverkehrsplan im Jahr 2002 weder dem „Zentralbahnhof

Wien“ noch dem Ausbau der Bahnstrecken in der Ostregion Priorität geben wollte. Bürgermeister Michael Häupl zürnte, die „Vienna Region“ würde zur „Lachnummer“ verkommen, wenn Forstinger sich durchsetzte. Sie tat es nicht, und das half auch dem Bahnverkehr in Centrope. Heute fahren pro Tag immerhin 48 Züge in die Slowakei.

Die Herangehensweise an den Zuschnitt des Verkehrs hängt also auch mit dem Regionsbewusstsein zusammen. Und das gilt umgekehrt auch. Sagt Thomas Knoll in der hoch empfehlenswerten Restauration „Paulis Stuben“ in Purbach, während draußen der touristische „Transit“ den sonnigen Wintertag nützt, um über die B 50 an den See zu kommen. Eine als gemeinsam empfundene Region könne sich nur auf Basis von zwei Faktoren entwickeln: Kulturelle Identitäten im weitesten Sinn und verkehrstechnische Verbindungen.

Sensibles Gebiet

Thomas Knoll ist Umwelt- und Raumplaner. Sein Wiener Büro betreut seit 2002 ein groß angelegtes Interreg-Projekt, das sich des „Verkehrs in sensiblen Gebieten“ annimmt. Denn das ist eine der großen verkehrsplanerischen Herausforderungen an Centrope: dass genau zwischen den beiden Zentren Wien und Bratislava international naturgeschützte Gebiete liegen, durch die

Autobahnschneisen zu schlagen nur schwer zu argumentieren ist.

Knoll und sein Team versuchen also, gemeinsam mit slowakischen und ungarischen Partnern alternative Ansätze zu entwickeln. Schon im nächsten Jahr wird es ans Umsetzen gehen. Die von Siemens entwickelte Software wird eine logistische Vernetzung aller bestehenden Verkehrsträger – vom Taxi bis zur Eisenbahn – ermöglichen. Über die „Mobilitätszentrale“ können die vernetzten Fahrpläne abgerufen und entsprechende Dienste bestellt werden. Der Schwerpunkt des Projekts liegt natürlich beim Personenverkehr im ländlichen Raum abseits der Ballungsräume. Aber ein Projektmodul widmet sich ausdrücklich auch dem Thema „Mobilität und Gewerbe“. Im Großraum Wiener Neustadt soll so ein „Zero Emission Cluster“ entstehen. Ein Betriebszusammenschluss, der sich nicht der Produktion widmet, sondern dem Transport, „denn bei modernen Betrieben fallen die meisten Emissionen beim Warenverkehr an“.

Nicht nur, aber auch, weil die wichtigste Orientierungshilfe innerhalb von Centrope weiterhin der eigene Kirchturm ist. „Die einzelnen Standorte“, sagt Knoll, „konzentrieren einander.“ Was unter anderem dazu führt, dass bald schon jedes Dorf einen eigenen Gewerbepark hat.

Besonders auffällig ist dies beim Handel: Supermarktketten überziehen flächendeckend das Land, als würden dessen Bewohner unermüdet neue, unersättliche Konsumenten produzieren, während der Handelswettbewerb seinerseits unermüdet Verkehr produziert.

Greencard

So wie Großveranstaltungen. 2006 gibt es so eine am Neusiedler See. Im Mai wird hier die Segel-WM gestartet, Thomas Knoll und sein Team haben sich zum Ziel gesetzt, daraus „den umweltfreundlichsten Großevent der Welt“ zu machen. Von überall in Centrope sollen die Menschen schnell, bequem und öffentlich an den See kommen können, um sich hier dennoch problemlos von Regattaort zu Regattaort bewegen zu können, auch oder gerade mit dem Schiff. „Die Green Card ist Eintrittskarte und Ticket für alle, untereinander vernetzten Verkehrsträger.“

Das Ganze soll dann auch so etwas sein wie ein modellhafter Prototyp. Ein Prototyp für Verkehrslösungen in den sensiblen Gebieten von Centrope. Denn die machen den Wirtschaftsstandort Centrope mit aus. Und manche gehen so weit zu sagen: „Was heißt das, mit?“

DER STANDARD **Webtipp:**
www.sensiblegebiete.at
www.bueroknoll.at