

ANLAGE II C – Materialien zu den Workshops und der Zukunftskonferenz

2. Workshop Mobilität, Verkehr, Lärm am 16. Mai 2012 in Kaub

Programm

Kurzprotokoll

Fotoprotokoll

Folienpräsentationen

PROGRAMM

- Ab 9 Uhr** **come together**
- 10:00 – 10:05 Uhr** **Masterplan-Film**
- 10:05 – 10:15 Uhr** **Begrüßung**
Uwe Hüser, Präsident Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord
- 10:15 – 10:30 Uhr** **Einführung in den Workshop**
Stefan Dietz, entra
Sandra Heckenberger, entra
- 10:30 – 10:40 Uhr** **Impuls**
Mobilität, Verkehr und Lärm im Oberen Mittelrheintal
Günter Kern, Landrat des Rhein-Lahn-Kreises und Vorsitzender
Zweckverband Welterbe Oberes Mittelrheintal
- 10:40 – 13:00 Uhr** **Arbeit in Gruppen**
Arbeitsgruppe 1: „Rheinquerung“
Moderation: Stefan Dietz, entra

Arbeitsgruppe 2: „Lärm“
Moderation: Andrea Talevski, Sandra Heckenberger, entra
- 13:00 – 13:45 Uhr** **Mittagspause**
- 13:45 -14:15 Uhr** **Impuls**
Mobilitätskonzept der Wachau
Michael Schimek, Geschäftsführer Arbeitskreis Wachau

Masterplan Welterbe Oberes Mittelrheintal
Workshop Mobilität, Verkehr, Lärm am 16. Mai 2012, 10 – 16 Uhr
in der Jugendherberge in Kaub

14:15 – 15:45 Uhr **Arbeit in Gruppen**

Moderation:

Stefan Dietz, entra

Sandra Heckenberger, entra

Andrea Talevski, entra

15:45 – 15:55 Uhr **Ergebnisse, Feedback und Ausblick**

Moderation: Stefan Dietz, entra

15:55 – 16:00 Uhr **Abschluss**

Uwe Hüser, Präsident Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord

KURZPROTOKOLL

Nach der Begrüßung durch den Präsidenten der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord Uwe Hüser waren die rund 90 Teilnehmerinnen und Teilnehmer eingeladen ihre Erfahrungen, Ideen und Visionen zum Unesco Welterbe Oberes Mittelrheintal im Rahmen des Workshops in den Masterplanprozess einzubringen.

„Ich freue mich besonders, dass in diesem Workshop auch viele Bürgerinnen und Bürger sowie Initiativen, die sich mit der Thematik beschäftigen, vertreten sind. Wir müssen die Dinge angehen, die in den nächsten Jahren bearbeitet werden können, ohne die Visionen aus den Augen zu verlieren“, so Präsident Uwe Hüser.

Nach der Vorstellung der Ziele und des Ablaufs des Masterplanprozesses als Ganzes konnten sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in einem kurzen Warm-up gegenseitig kennenlernen und zu den folgenden Fragen austauschen:

- „Was liegt mir persönlich zum heutigen Thema am Herzen?“
- „Was ist das Größte bzw. Beste was ich mir für die Zukunft (10 - 20 Jahre) für das Unesco Welterbe Oberes Mittelrheintal vorstellen kann?“
- „Was ist aus Ihrer Sicht wichtig bezüglich der Kommunikation, bezüglich dessen, wie die Diskussionen mit einander geführt werden?“

Im Anschluss daran lieferte ein Impulsreferat von Herrn Landrat Günter Kern (Rhein-Lahn-Kreis), dem Vorsitzenden des Zweckverbands Welterbe Oberes Mittelrheintal, einen Blick auf die Ausgangssituation, um einen gemeinsamen Kenntnisstand der Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu schaffen. In seinem Vortrag wies Landrat Kern darauf hin, dass Verkehr im Oberen Mittelrheintal nicht nur „Mittelrheinbrücke“ bedeutet, sondern auch die Bekämpfung des Bahnlärms mit der Vision einer ausgelagerten Güterverkehrsstrasse und die Auseinandersetzung mit Themen wie z. B. ÖPNV, Bahnhofsgebäude, Radwege, Parkplätze, Aufenthaltsbereiche und Entschleunigung des Verkehrs ebenfalls sehr wichtig sind.

Anschließend wurden in zwei parallel laufenden Arbeitsgruppen die beiden Themenschwerpunkte „Rheinquerung“ und „Lärm“ diskutiert.

Dabei wurden jeweils mögliche alternative Lösungsansätze ermittelt und diese anschließend in Kleingruppen in Hinblick auf Engpässe, Ziele und Visionen, Strategien und mögliche Beteiligte beleuchtet. Die Ergebnisse wurden auf Projektblättern festgehalten und anschließend vor der Gesamtgruppe des jeweiligen Themas präsentiert.

In der Pause hatte dann alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Möglichkeit die Ergebnisse der Parallelgruppe an Pinnwänden nachzuvollziehen.

Masterplan Welterbe Oberes Mittelrheintal
Workshop Mobilität, Verkehr, Lärm am 16. Mai 2012, 10 – 16 Uhr
in der Jugendherberge in Kaub



Nach der Mittagspause gab Dipl. Ing. Michael Schimek, Geschäftsführer Arbeitskreis Wachau, in seinem Vortrag einen Einblick in das Mobilitätskonzept der Welterberegion Wachau. Angeregt durch dieses „best-practice“ Beispiel aus Niederösterreich erarbeiteten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in insgesamt sechs Arbeitsgruppen schriftliche Projektskizzen mit Engpässen, Zielen und Visionen, Strategien und möglichen Beteiligten zu nachfolgenden Handlungsfeldern, denen neben „Rheinquerung“ und „Lärm“ beim Thema „Mobilität“ eine wichtige Bedeutung zugewiesen wurde:



- Klima- und Umweltschutz
- Ortszugänge
- Gefahrguttransporte
- ÖPNV und insbesondere die Anbindung der Höhengemeinden
- Touristische Angebote
- Radwege

Die Ergebnisse dieser Gruppenphase wurden anschließend im Plenum vorgestellt und diskutiert.

Masterplan Welterbe Oberes Mittelrheintal
Workshop Mobilität, Verkehr, Lärm am 16. Mai 2012, 10 – 16 Uhr
in der Jugendherberge in Kaub

Die einzelnen Impulsvorträge sowie das Fotoprotokoll zu den Arbeitsergebnissen des Workshops Mobilität, Verkehr und Lärm sind unter

www.masterplan-mittelrheintal.de

in der Rubrik Workshops / Workshop Mobilität, Verkehr, Lärm einzusehen.

Bei Fragen, Anregungen, Tipps und Ideen wenden Sie sich gerne an die

Zentrale Kontaktstelle

Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord
Andrea Mathy
Stresemannstraße 3-5
56068 Koblenz
Telefon: 0261-120-2139
masterplan@sgdnord.rlp.de

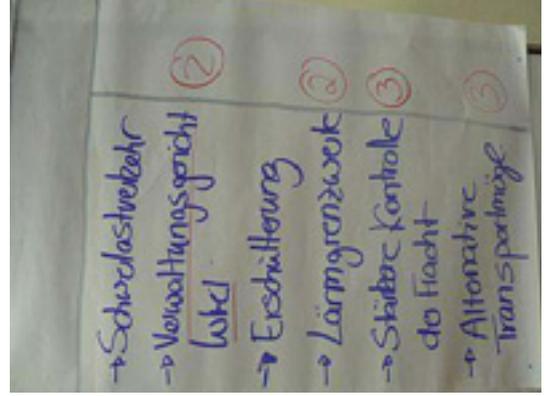
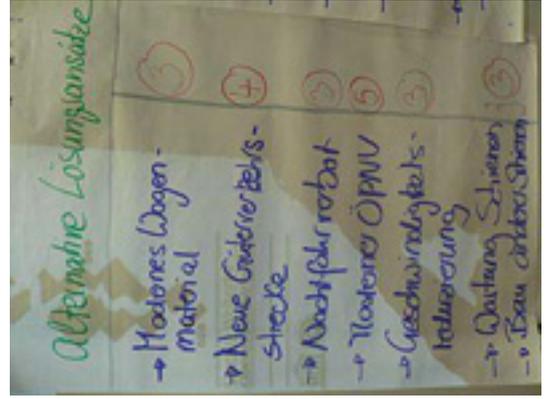
Fotoprotokoll

Masterplan Unesco Weiterbe Oberes Mittelrheintal

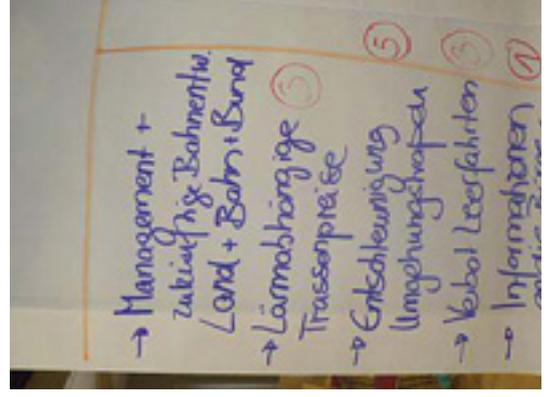
Workshop Verkehr, Mobilität, Lärm
Jugendherberge in Kaub, 16.05.2012



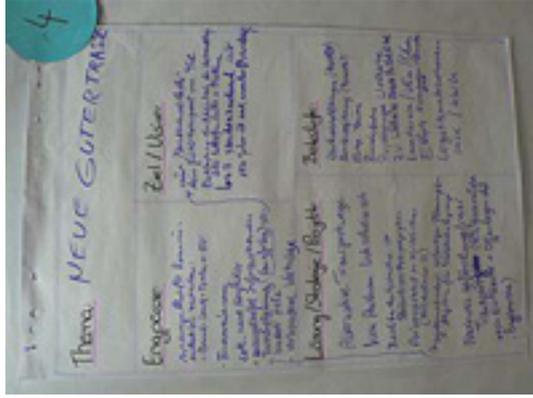
Arbeitsgruppe „Lärm“



Arbeitsgruppe „Lärm“



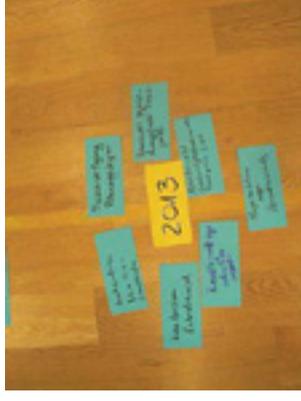
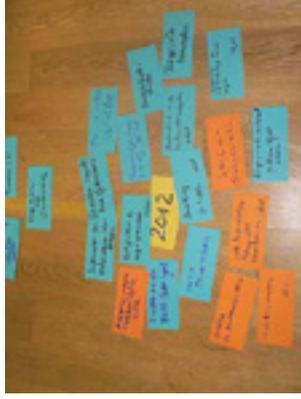
Arbeitsgruppe „Lärm“



Gruppe 4 Neue Gütertrasse

- Engpässe:
 - Mangelhafte Kommunikation zwischen Bund/Land und EU
 - Finanzierung
 - Fehlende Planung
 - Mangelnde Info an Betroffene (Bürger, Initiativen)
 - Trassenplanung (langfristige) verhindert Ziele
- Ziele:
 - Kein Güterverkehr im Tal
 - Streckenzustand schlecht, Frage Anpassung wegen Internationalisierung
- Lösung/Strategie/Projekte:
 - Alternative Transportwege, nicht über linksrheinische Seite
 - Machbarkeitsstudie, danach Bundesverkehrsweplan
 - Planung muss jetzt beginnen
 - Bürgerprotest verstärken, um Druck zu erhöhen analog STR21
 - Risikoanalyse nach EU Recht und Offenlegung der Ergebnisse
- Wen ist gefragt:
 - Bundesregierung, EU, Land, Projektgruppe Weiterbe, ZV, Landkreise
 - Eisenbahnbundesamt,
 - Logistikunternehmen, Kammern

Arbeitsgruppe „Lärm“



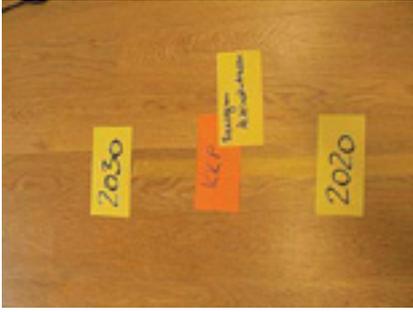
Arbeitsgruppe „Lärm“



Arbeitsgruppe „Lärm“



Arbeitsgruppe „Lärm“



Arbeitsgruppe „Rheinquerung“



Gruppe 1 und 2 Brücke

Engpässe:

- Koalitionvertrag 2011-2016
 - Rhein trennt Wirtschaft (weniger Einnahmen) und Anwohner
 - Fehlende Arbeitsplätze, Wegzug, Leerstand
 - Weiterbestatus/ Kulturlandschaft
 - Zu hohe Kosten der Fähren
- Ziel/Vision:**
- Brücke muss in den Masterplan
 - Gleichwertige Lebens- und Arbeitsbedingungen
 - Ungehinderter Austausch von Waren und Dienstleistungen
 - Straßenausbau und damit verbesserte Anbindung an die höheren Ortschaften
 - Tourismus fördern
 - Schöne Brücke würde zusätzlich Touristen anlocken

Arbeitsgruppe „Rheinquerung“



Gruppe 3 Fährverkehr

Engpässe:

- Finanzierung
 - Wettbewerbsrecht
 - Bauliche Belastbarkeit und Größe
- Ziel/Vision:**
- 24-Stunden Fährverkehr
 - Engere Taktung, bedarfsgerecht
 - Kostenreduzierung bzw. zum 0-Tarif
- Lösung/Strategie/Projekte:**
- Vergleichende Bilanz
 - Bedarfsermittlung (wo, wann und wie?)
 - Instandhaltung der Zufahrtswege zur Fähre
 - Fährverbund zwischen sämtlichen Fährten
 - EU-Förderung
- Beteiligte:**
- Bund
 - Zweckverband
 - Betreiber
 - Kommunen und Kreise
 - ÖPNV-Träger
 - EU
- Finanzen:**
- Kosten-Nutzen-Analysen

Lösung/Strategie/Projekte:

- Fahren weiterhin in Betrieb lassen plus Brücke
- Raumordnungsverfahren
- Rückgriff auf vorhandene Gutachten
- Ergänzende Angebote: Fähren, Wassertaxi
- Planungsverfahren weiterbetreiben
- Es existiert ein Positionspapier der Bürgerinitiative ProBrücke

Beteiligte:

- Bürger, Wähler, Land, Bund, Wirtschaft
- Finanzien:
- Vorhandene Finanzplanung fortschreiben

Arbeitsgruppe „Rheinquerung“



Gruppe 4 Rad- und Fußgängerbrücke

- Engpässe:**
- Zeitliche Verfügbarkeit
 - Lückenschluss
 - Netzverbindung
 - Qualitätsverbesserung
 - Touristische Attraktionen
- Lösung/Strategie/Projekt:**
- Standort klären, St. Goar
- Beteiligte:**
- Alltagspendler
 - Tourismusverkehr
 - E-Bikes
- Finanzen:**
- Radwegenetz Land
 - Städtebau
 - Kooperierendes Mittelzentrum

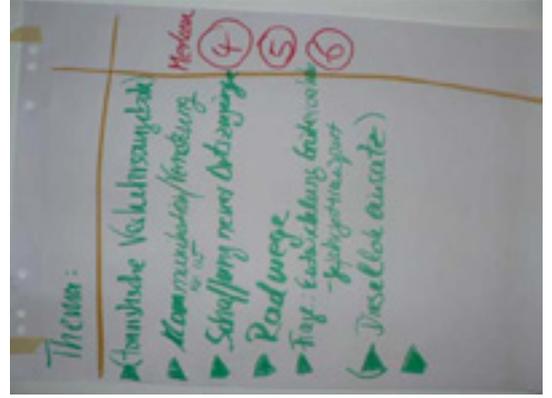
Arbeitsgruppe „Rheinquerung“



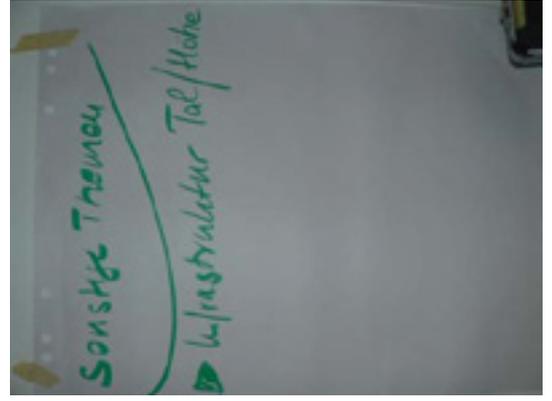
Gruppe 5 Gesamtkonzept

- Engpässe:**
- Mangelnde Information und Kommunikation
 - Mangelndes Mitspracherecht bei der Bahn
 - Schlechter Streckenzustand
 - Fahrtarife
 - Mangelnde Verknüpfung der Verkehrssträger
 - Ungenügendes Angebot an Querungsmöglichkeiten
 - Ziel/Vision: Gute Gestaltung der Ortsbilder
 - Schöne Aussichten
 - Grenzenlose Mobilität
 - Leiser und umweltfreundlicher Personenverkehr vor Güterverkehr
- Lösung/Strategie/Projekt:**
- Weiterbeticket (Tarife differenziert zwischen Bürger und Touristen)
 - Radwege vernetzen, auch an angrenzende Regionen
 - Netzwerke aller Beteiligten
 - Möglichst günstige Fahrtarife
 - Angebote vernetzen und vereinheitlichen
- Beteiligte:**
- Fahrbetreiber
 - Bund, Land
 - Kommunen, Verbände
 - Bevölkerung im Tal
- Finanzen:**
- Nutzerentgelte
 - Öffentliche Gelder für den Anschub, Rest selbstständig finanzieren

Gesamtgruppe „Mobilität“



Gesamtgruppe „Mobilität“



Merkposten

Gruppe 1 Klima- und Umweltschutz

- Empässe:**
- Schadstoff und CO₂-Ausstoß reduzieren
 - Kenntnis erlangen, über den aktuellen Schadstoff-Ausstoß
- Ziel:**
- CO₂- Reduzierung, 0-Emission, Tiefflugfreie Zone
- Strategie:**
- Umweltzone einrichten für das Mittelheimtal
 - Verlagerung von Verkehrsströmen auf den Umweltverbund
 - Kurze Wege schaffen durch gute Nahversorgung, Wegebündelung
- Beteiligte:**
- Bund, Land, jeder einzelne



Gruppe 2 ÖPNV, Anbindung der Höhengemeinden

- Problem:**
- Haltestellen Situation (zu weit weg), Verkehrsverbünde nicht verbunden
- Ziele:**
- ein Verkehrsverbund dazu Taxis, Kleinbusse
 - Strategie: Bedarfshaltestellen, Ruftaxis
 - Vereinfachung der rechtlichen Rahmenbedingungen, Erreichbarkeit



Gruppe 3 Touristische Angebote

- Ladestationen Pedelecs,
 - Finanzierung Stationen, Räder, Ladestationen
 - Radwege nur lückenhaft
 - Berg rauf nur dürftiges Angebot
 - Bestandaufnahme
 - Bedarfsmittlung erstellen (wo, wieviel)
 - Kümmerer suchen
 - Reparaturservice aufbauen
- Vision:**
- regionales Fahrradverleihsystem oben und unten inkl. Pendelbusse
- Beteiligte:**
- Private Anbieter, Ministerien, Touristiker, KD, Schifffahrt, Betriebe, Stromindustrie



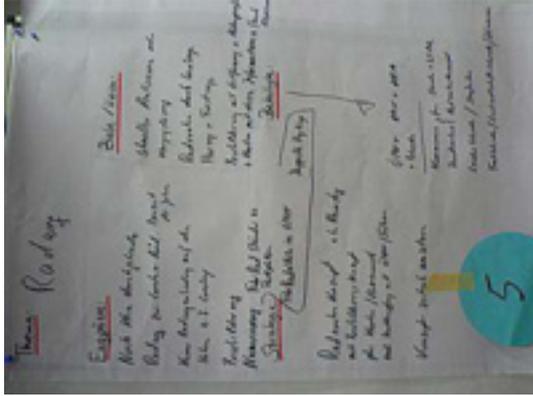
Gesamtgruppe „Mobilität“

Gruppe 4 Stadt/ Dorf am Fluss

- Barriersituation für Orte durch Bahn und Verkehr
 - Tempozone weniger als 30 innerorts
 - Schwerverkehr aus den Orten
- Strategie:**
- Entschleunigung
 - Fortschreibung des „Rahmenkonzeptes Mittelrhein“ vom Umweltministerium
 - Umdenken bei den Verkehrsbehörden
 - Entschleunigung der Radwege, Ruhezone, Verkehrssicherheit für Kinder
 - Rheintalcharta berücksichtigen
 - Kommunen, Bahn, Landesbetrieb Mobilität



Gesamtgruppe „Mobilität“

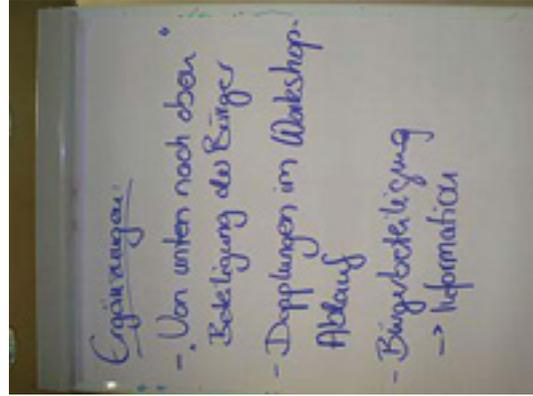


Gruppe 5 Radwege

- Problem:**
- kein durchgängiger Radweg
 - aktuell Bauzeit zwischen Rüdesheim und Lorch 10 Jahre
 - kaum Anbindung an die Höhe
 - Beschilderung nicht durchgängig
 - Parkplätze ohne Fahrradständer, Fahrrad-Abteile im ÖPNV, insbesondere am Wochenende (Kurzzüge)
- Ziele:**
- schnellere Realisierung und/oder Zwischenlösungen
 - Beschilderung mit Entfernungen und Höhenangaben
 - Infos, elektronisch abrufbar
- Strategie:**
- Radroutenkonzept inkl. Beschilderung (mit Bahnhöfen und Fähren)
- Beteiligte:**
- ÖPNV, Verkehrsverbände, Behörden, Kommunen (Beschilderung), ZV (Konzept erarbeiten)

Ergänzungen aus der anschließenden Diskussion

Gesamtgruppe „Mobilität“



Gesamtgruppe „Mobilität“



Gruppe 6 Gefahrguttransporte

- Problem:**
- wer soll im Fall der Fälle Hilfe leisten?
 - es wird zu viel transportiert und zu nahe an den Häusern vorbei
 - auf alten Strecken, keiner weiß, wo Gefahrgut dabei ist
 - Militärtransport muss nicht gekennzeichnet werden
- Ziel:**
- Neubaustrecke, Übergang, Geschwindigkeitsreduzierung
 - Frage: ist die Feuerwehr auf alle Arten von Gefahrgut ausgerichtet?
 - Neutrale Begutachtung für DB (TÜV)
 - Zu berücksichtigen: RID (europäische Vorschrift) GGFE müssen eingehalten werden

weitere Informationen unter:
www.masterplan-mittelrheintal.de

Masterplan für das Welterbe Oberes Mittelrheintal

Workshop Verkehr, Mobilität, Lärm – 16.5.2012

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich habe den Auftrag mit einem Impulsreferat Sie heute auf den Workshop „Verkehr, Mobilität, Lärm“ einzustimmen.

Ich tue dies aus drei unterschiedlichen Blickwinkeln:

1. Als aktueller Vorsitzender des Zweckverbandes Welterbe Oberes Mittelrheintal
2. Als Landrat des Rhein-Lahn-Kreises, der sich am Rhein von Kaub bis Lahnstein erstreckt
3. Als Bürger dieses Tals, der seit seiner Geburt in Weisel lebt und arbeitet.

Zunächst zur Ausgangsposition:

Es soll ein Masterplan für das Welterbetal erstellt werden.

Masterplan kann man unterschiedlich definieren. Eine Definition lautet wie folgt und bringt es auf den Punkt:

Der Masterplan ist ein integrativer Gesamtplan. Er zeigt Visionen auf, mit dem Ziel gebietsübergreifende qualitative und quantitative Aussagen zur Gebietsentwicklung zu machen.

Ein Masterplan ist eine Wegleitung für die folgenden Planungs- und Realisierungsschritte und richtet sich an Behörden, Bevölkerung, Investoren sowie alle am Planungs- und Realisierungsprozess Betroffenen.

Der Masterplan soll also Visionen, wünschenswerte Zukunftsentwicklungen und diesbezügliche Entwicklungsmaßnahmen aufzeigen, wobei ideologische Ausschlusskriterien hier fehl am Platz sind. Warum sage ich das?

Weil zum Thema Verkehr eine Debatte im Vordergrund steht.

Die Mittelrheinbrücke.

Um meinen Standpunkt klar zu machen: Ich bin für die Brücke, arbeite seit über 20 Jahren dafür und werde in meiner Zielsetzung auch davon nicht abrücken.

Aber meine Damen und Herren, die Mittelrheinbrücke ist doch nicht alles, sie löst doch nicht allein unsere Probleme im Tal, sie ist doch auch nur eine Mosaikstein – schon ein bedeutender - , um die gute Entwicklung unseres Mittelrheintales weiter zu betreiben.

Man darf bei einer Gesamtbetrachtung nicht die Scheuklappen aufziehen und – so kommt es mir bei manchen Diskussionen vor – nämlich die anderen Baustellen und Handlungsfelder aus den Augen zu verlieren.

Eine mindestens genauso wichtige Zielrichtung ist die Bekämpfung des Bahnlärms mit der Vision einer ausgelagerten Güterverkehrsstrasse.

ÖPNV, Bahnhofsgebäude, Radwege, Parkplätze, Aufenthaltsbereiche zur Entschleunigung des Verkehrs, Gestaltung der Ortsdurchfahrten, Wasserstraße Rhein mit Hafenanlagen, ein Gesamtschifffahrtsplan für die Ausflugslinien, Personenfähren, neue touristische Angebote wie z.B. eine Gierfähre, all das sind auch bedeutende Themen, die nicht brach liegen dürfen. Auch hierbei wird es verschiedentlich einen langen Atem brauchen.

ÖPNV

Allein 22. 700 Menschen pendeln aus dem Rhein-Lahn-Kreis zu ihren Arbeitsplätzen aus. Teils im Individualverkehr, teils mit dem ÖPNV. Auch deswegen muss sich der ÖPNV qualitativ verändern.

Die Modernisierung im Personenverkehr der Bahn ist auch im Tal angekommen. Was wir allerdings brauchen ist die integrative Verbindung der beiden Verkehrsverbünde Rhein-Main und Rhein-Mosel, so dass wir auch z.B. ab Kaub mit einer Verbundkarte in das Rhein-Main-Zentrum fahren können, und nicht wie manche es tun, die Möglichkeit ab Lorch nutzen.

Die Verbindung ist notwendig für Pendler und Touristen, für die Bahnnutzer insgesamt.

Die Menschen werden immer älter. Die Schülerinnen und Schüler weniger. Die Finanzierung des Personennahverkehrs durch den Schülerverkehr trägt nicht mehr die Anforderungen an einen sich veränderten Bedarf.

Während der ÖPNV direkt entlang des Rheines durch die Bahnlinie verdichtet ist, mangelt es an Verbindungen auf die Rheinhöhen, an die Wohnorte, an die Übernachtungsmöglichkeiten, an touristische Attraktionen. Konzeptionell ist der Nahverkehr hier zu entwickeln und dabei über Möglichkeiten zu diskutieren, vom Linienbus bis zu Anrufangeboten.

Wie sieht der Bedarf nach Personenfähren aus? Kann die Wanderbewegung im Rheintal (Rheinsteig, Rheinburgenwanderweg, Radtourismus) hier neue Akzente setzen?

Bahnhofsgebäude

Sie gehören zur Mobilität, zum Verkehrsangebot. Sie sind das Entrée in unser Welterbe und sie sind zum Teil noch desolat.

Ein guter Ansatz war das Bahnhofsprojekt des Zweckverbandes. Kaub und Kamp-Bornhofen sind Beispiele für eine hervorragende Entwicklung.

Wir brauchen die Sanierung des baulichen Zustandes, die Modernisierung der Aufenthaltsbereiche, verbesserte Informationen – kurzum eine funktionale Anpassung der Bahnhöfe an die heutigen Mobilitätsansprüche.

Radwege

Rheinland-Pfalz ist mit seiner Tourismusstrategie führend und erfolgreich. Das Wandern ist auch bei uns angekommen. Spürbar in der Entwicklung der Gäste- und Übernachtungszahlen. Das Radwandern ist ausbaufähig. Insbesondere auch in den Ortslagen. Während die linke Rheinseite über einen geschlossenen Rheinradweg verfügt, bestehen auf der rechten Rheinseite Lücken. Während in Rheinland-Pfalz in großen

Schritten der Ausbau voranschreitet, geschieht dies auf hessischer Seite in kleineren Abschnitten. Nur ein gutes, vielfältiges touristisches Angebot lässt das Tal auch in diesem Bezug weiter wirtschaftlich wachsen. Wir brauchen den durchgängigen Radweg auf beiden Seiten des Rheins und dazu natürlich auch eine qualitative Ausgestaltung.

Parkplätze/Aufenthaltsbereiche/Ortsdurchfahrten

In touristischen Regionen spielt auch der Individualverkehr eine bedeutende Rolle. Viele Menschen erfahren Landschaften und Flusstäler. Sie tun dies mit Bussen, Pkws, Motorrädern und Wohnmobilen. Auch dies ist in einer modernen motorisierten Welt ein wichtiges Potential. Gerade deswegen arbeitet der Zweckverband Welterbe Oberes Mittelrheintal an dem Projekt „Ferienstraße“. Geplant ist ein Zusammenschluss der Loreley-Burgen-Straße mit der Rheingoldstraße. Daraus könnte z.B. die Welterbepanoramastraße entstehen.

Ja, wir wollen diesbezüglichen Mehrverkehr. Aber wir müssen dafür sorgen, dass wir mit Maßnahmen zur Entschleunigung dieses Verkehrs sorgen.

Ansatzpunkt sind z.B. die Ortsdurchfahrten, die auf die städtebaulichen und touristischen Anforderungen ausgerichtet werden müssen. Da geht es um gestalterische Aufwertung, um geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen. Ganz einfach um eine Gestaltung, die zum Anhalten anregt.

Dazu benötigen wir Rast- und Ruheplätze. Ein Projekt des Zweckverbandes hierzu ist mit den Rheinblicken gestartet. Der eine in Lorchhausen fast vollendet. Die anderen zwei werden am Fuße der Loreley und in St. Goar entstehen. Weitere Interessenten sind an uns herangetreten (z.B. Bacharach mit der Ufergestaltung).

Wir benötigen landschaftsangepasste Anhaltepunkte, aber auch die Fortsetzung der Rheinuferneugestaltung, um zum Rasten, zum Innehalten, zum Genießen der Landschaft einzuladen.

Das gilt auch für die immer mehr werdenden Wohnmobiltouristen. Angebote sind im Tal bereits vorhanden, sollten allerdings noch ausgeweitet werden.

Häfen und Schifffahrt

Seit Jahrhunderten prägt die Rheinschifffahrt dieses Tal. Er ist Transportachse und Touristenstraße. Gerade der Freizeitverkehr ist nach wie vor ein Magnet. Dies als Wertschöpfung noch mehr zu nutzen muss Ziel für die Zukunft sein. Notwendige Maßnahmen sind verbesserte Angebote in der Personenschifffahrt (Verbesserung der Servicequalität, Welterbe-Schifffahrtsplan, Mittelrheinpavillion als Fahrkartenschalter).

Verbesserte Nutzungskonzepte der Häfen durch Verknüpfung der reinen Schifffahrtsfunktion mit touristischen Interessen.

Bahnlärm

Durch die Öffnung des St. Gotthard-Tunnels und des Lötschberg-Basistunnels erfolgt die Erschließung der Alpentransversale und somit ein ungehinderter Güterzugverkehr von Genua bis zu den Nordseehäfen. Das Mittelrheintal droht zum Frachtkanal zu verkommen. Über viele Jahre hat die Politik dieses Problem nicht ernstgenommen. Die Erkenntnis, dass Lärm krank macht, dass Lärm zur Entvölkerung in den betroffenen Regionen führt ist hoffentlich angekommen. Die Bevölkerung in diesem Tal wehrt sich gegen eine zunehmende Belastung. Deshalb: Reduzierung der Verkehrs- und Lärmbelastungen jetzt, sei es durch Um- und Neuausrüstung von Zugmaterial und Schienenanlagen, durch Lärmschutzmaßnahmen oder Geschwindigkeitsreduzierungen.

Die Forderung nach der Realisierung einer Alternativtrasse für den Güterverkehr muss Bestandteil dieses Masterplans sein.

Rheinquerung

Zu diesem Thema habe ich etwas zu Beginn gesagt. Flüsse kann man mit Schiffen, Fähren, Booten, Seilbahnen und Brücken überqueren. All das sind Alternativen, die von unter-

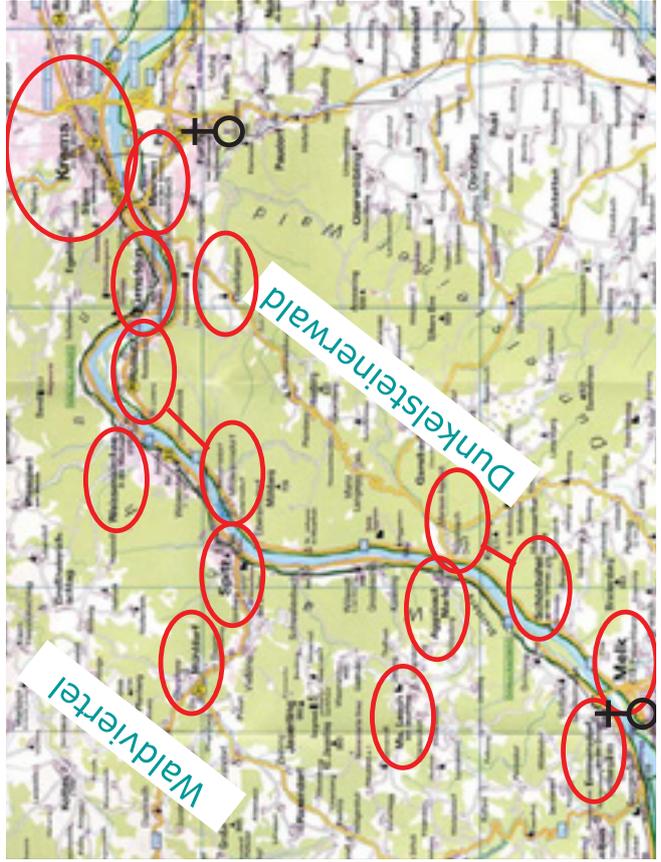
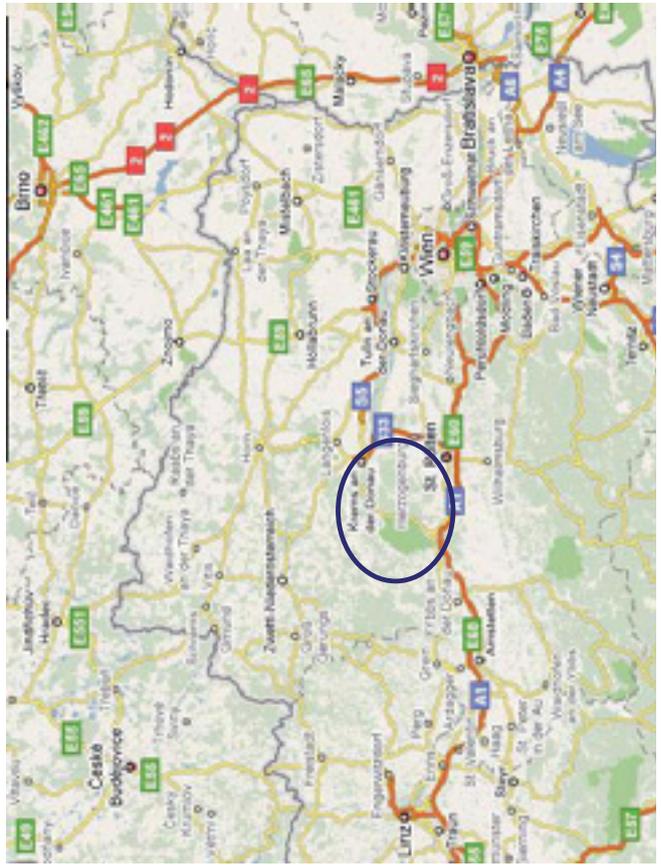
schiedlicher Betrachtungsweise von Bedeutung sind. Und deshalb gehören sie auch in diesen Masterplan hinein. Rheinquerungen sind bedeutend für wirtschaftliche Entwicklung, für verbesserte touristische Angebote aber auch für gesellschaftliche Verbindungen. Und deshalb sind sie auch Zukunftsvorstellungen und es bleibt letztendlich dem Planungs- und Realisierungsprozess vorbehalten wie und für was man sich entscheidet. Und im Masterplan werden nicht einseitige ideologische Gesichtspunkte betrachtet. Der Respekt eines Miteinanders gebietet es durch aus auch unterschiedliche Lösungsansätze zu formulieren.

In diesem Sinne hoffe ich einige Anregungen gemacht zu haben, die mit Sicherheit nicht abschließende sind. Ich wünsche Ihnen angeregte Diskussionen zum Wohle des gesamten, ja unseres Welterbe Oberes Mittelrheintal.

Günter Kern

VERKEHRSKONZEPT WACHAU

Michael Schimek
16.5.2012, Kaub







Arbeitskreis Wachau

gegründet 1972

Kampf gegen Donaukraftwerk
und Transitverkehr

Europäisches
Naturschutzdiplom
Welterbe

Leitbild
LEADER+
LIFE Natur

Leader 2007-13
LIFE+

Wachau 2010 plus

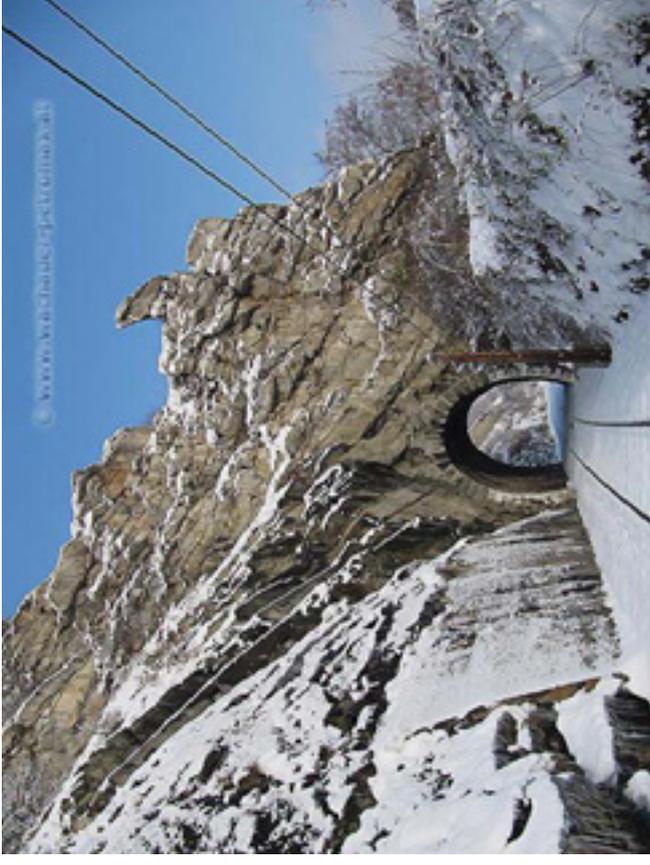
320 private Mitglieder



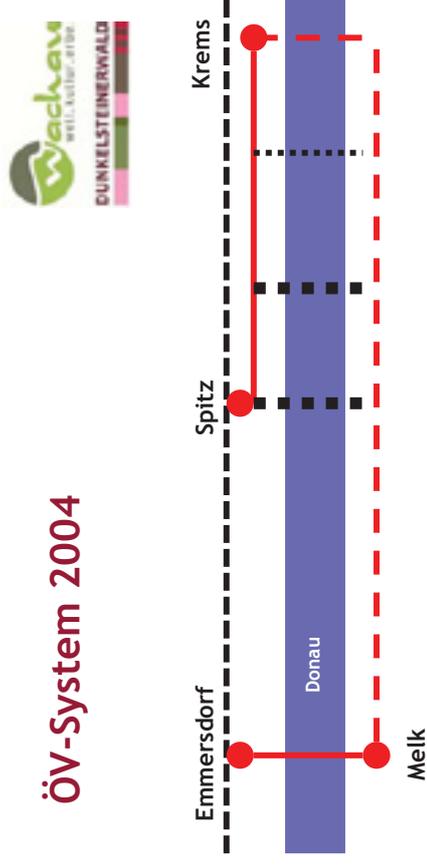
Verkehrswege in der Wachau

Beginn der Linienschiffahrt Ende 18. Jahrhundert.
Bau der Donauuferbahn zwischen Sarmingstein und Krems zwischen 1898 und 1909:

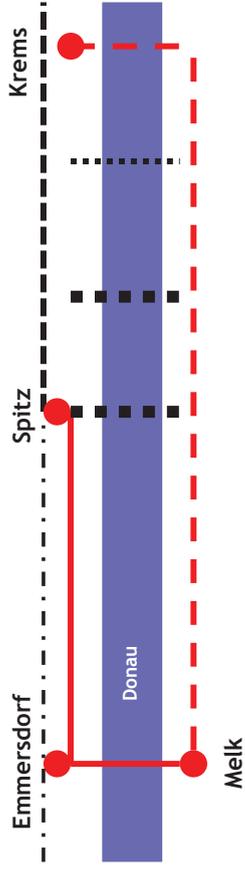
- Hochwassersichere Lage.
 - Frühes Beispiel von landschaftsplanerischer Begleitplanung.
 - Tunnels hinter Stein und Dürnstein, andererseits Weißenkirchen, Spitz.
 - Fund der Venus von Willendorf.
- Bau der Bundesstraßen in den fünfziger Jahren.



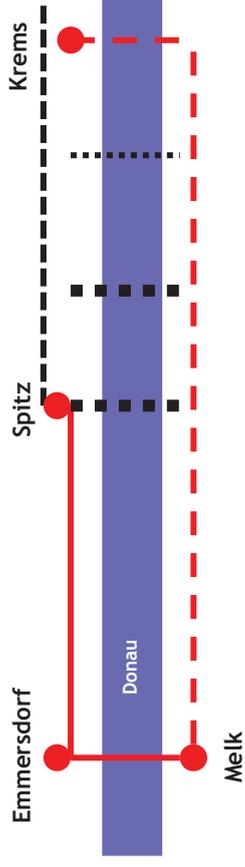
ÖV-System 2004



ÖV-System 2008



ÖV-System 2010





donau
NIEDERÖSTERREICH

e-mobil
an der donau

E-Mobilität in der Wachau
Im Rahmen der Elektromobilitätsinitiative des Landes Niederösterreich








MIT UNTERSTÜTZUNG DER EUROPÄISCHEN UNION UND DER AUSTRIASCHEN REGIERUNG
 Im Rahmen der Elektromobilitätsinitiative des Landes Niederösterreich
 www.e-mobil.at

REISEPLANEN
an der donau

Ticket Nr. _____

TAGESKARTE - WACHAU

10,00
Preis in EURO inkl. 10% USt

Gültigkeitsdatum: (bitte eintragen!)

Wachau
welt.kultur.erbe.

Gültig lt. Tarifbestimmungen für die Benutzung der angeführten Linien am gewählten Tag. (siehe Rückseite)







N
NIEDERÖSTERREICH
HAND IN HAND

254 Ausflugsziele
nur € 45,-

CARO
N



Wachau
welt.kultur.erbe.

DUNKELSTEINERWALD











Effekte im 1. Betriebsjahr



Ca. 400.000 Fahrgäste auf den Bussen seit Start des Konzepts:

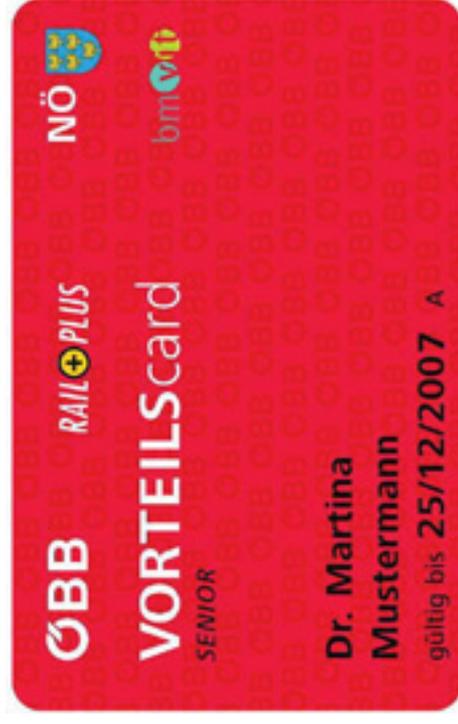
- Ca. 200.000 SchülerInnen.
- Ca. 200.000 sonstige NutzerInnen

Wachaubahn im Übergangsjahr: 7.000 Fahrgäste.

30 % der nextbike-Entlehnungen bei 15 % der Entlehnungen in Niederösterreich.

Einsparung von ca. 180 t CO₂.

Innerregionale Proteste weitestgehend verstummt.



Danke für Ihre
Aufmerksamkeit!



Ausarbeitung im Rahmen des
Interreg IVc-Projekts
VITOUR LANDSCAPE.

