Strategien gegen Stau, Lärm, Abgase

Stau. Um 33 Prozent wird der Autoverkehr im Zentralraum Salzburg im Vergleich der Jahre 2005 und 2025 zunehmen – wenn es nicht gelingen sollte, gegenzusteuern.

Der Obus ist in der Stadt Salzburg das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs.
Bild: SN/STADTBUS

GASTKOMMENTAR

ARNO GASTEIGER

SALZBURG (SN). Die Prognose über die Zunahme des Autoverkehrs in Salzburg ist Teil des im Jahr 2009 beschlossenen Sachprogramms der Landesregierung „Standortentwicklung für Wohnen und Arbeiten im Salzburger Zentralraum". Ein Drittel mehr Autoverkehr im Zentralraum im Jahr 2025 – das ist der tägliche Verkehrskollaps an allen neuralgischen Stellen. Die täglichen Stauzeiten werden sich vervielfachen und aus der von allen gewünschten Mobilität wird stundenlanges Warten in der stehenden Autokolonne.

Das Sachprogramm der Landesregierung sieht eine Reihe von Gegenmaßnahmen vor, um gegen diese drohende Entwicklung anzukämpfen. Die Autoren des Programms kommen aber zu dem Schluss, dass der Autoverkehr „nur" um 19 Prozent wachsen werde, wenn alle Expertenvorschläge umgesetzt würden. Auch dieser Zuwachs von „nur" 19 Prozent Massenverkehr im Zentralraum wäre ein Weg in noch viel mehr Stau als heute und würde die Entwicklung des Zentralraums gefährden.

Stau ist die eine Perspektive wachsenden Straßenverkehrs, Lärmbelastung für die Bevölkerung die andere. Laut einer Mikrozensus-Erhebung aus 2009 fühlen sich mehr als zehn Prozent der Salzburgerinnen und Salzburger vom Lärm stark belastet. Die Ursache ist überwiegend der Straßenverkehr. 17.000 Salzburgerinnen und Salzburger leben an Straßen, auf denen mehr als sechs Millionen Fahrzeuge pro Jahr fahren. Lärmbelästigung durch so viel Verkehr gilt nach einer EU-Richtlinie als gesundheitsgefährdend. Ein Großteil der von Straßenlärm Betroffenen lebt im Zentralraum.

Ein dritter Aspekt betrifft die CO_2-Emissionen aus dem Straßenverkehr und damit den Klimaschutz. Die Klimaziele in Österreich sind ohne Maßnahmen im Verkehr nicht erreichbar. Dies gilt in erhöhtem Ausmaß für das Bundesland Salzburg. Laut einer Erhebung des Umweltbundesamts hat der Anteil des Verkehrs an allen Treibhausgasemissionen in Salzburg im Jahr 2007 nicht weniger als 39 Prozent betragen. Zieht man die Auswirkungen aus dem Tanktourismus ab, so bleiben immer noch 30 Prozent Anteil des Verkehrs an den gesamten CO_2-Emissionen.

Der Verkehr ist damit der weitaus größte Emittent von Treibhausgasen in Salzburg. Inklusive Tanktourismus beträgt der Verkehrsanteil in Salzburg laut Umweltbundesamt 39 Prozent, auf die Industrie entfallen 21 Prozent, auf Raumwärme und Kleingewerbe 16 Prozent, auf die Landwirtschaft zwölf Prozent, die Energiewirtschaft neun Prozent und sonstige Emittenten drei Prozent.

Bild: SN

„Die täglichen Stauzeiten werden sich vervielfachen."

Arno Gasteiger, Vorstandssprecher, Salzburg AG

Die Verkehrsemissionen wuchsen von 1990 bis 2007 im Bundesland Salzburg um 73 Prozent, die gesamten Treibhausgasemissionen nur um 24 Prozent.

Der Anteil des Pkw-Verkehrs an der gesamten Mobilität der Bevölkerung im Salzburger Zentralraum hat von 1995 bis 2004 (aktuellere Verkehrszählungen stehen nicht zur Verfügung) massiv zugenommen. Der Anteil des Pkw-Verkehrs stieg von 48 auf 57 Prozent. Der Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs ging dagegen von 18 auf 14 Prozent zurück. Die zu Fuß zurückgelegten Wege nahmen von 25 auf 18 Prozent ab und die per Rad zurückgelegten stiegen von neun auf elf Prozent.

Stau, Lärm und Abgase bedrohen die Zukunft des Salzburger Zentralraums. Die Region braucht eine umfassende Verkehrsstrategie, die an allen Fäden zieht. Das Auto wird weiterhin eine wichtige Rolle spielen, aber es muss in ein vernetztes Konzept eingebunden werden. Es geht darum, Mobilitätsprogramme zu entwickeln. Diese Verkehrsstrategie könnte sich an folgenden Punkten orientieren:

1. Der Anteil der Wege, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, soll weiter gesteigert werden. Das ist gut für die Mobilität, das Klima und die Gesundheit.

2. Die öffentlichen Verkehrsmittel bilden mit S-Bahnen und Obus eine entwicklungsfähige Basis für einen menschen- und umweltverträglichen Verkehr. Doch der Zugang für die Nutzer zum öffentlichen Personennahverkehr muss noch einfacher und attraktiver werden. Dazu braucht es Investitionen in die Infrastruktur der Verkehrsnetze. Die einzelnen Verkehrsträger – auch der Individualverkehr – müssen noch stärker vertaktet und miteinander verknüpft werden.

3. Der Zentralraum Salzburg ist ein grenzüberschreitender Großraum mit mehr als einer Million Einwohner. So wie der Individualverkehr die Grenzen innerhalb der EU nicht mehr als solche wahrnimmt, muss es gelingen, den öffentlichen Verkehr den tatsächlichen Bedürfnissen abseits der alten Grenzen anzupassen.

4. Im Individualverkehr sollen Fahrzeuge mit geringen Emissionen – wie Elektro-, Gas-, sparsame Benzin- und Dieselfahrzeuge – begünstigt werden. Das kann durch Förderungen, Steuererleichterungen oder ungehinderte Zufahrt zu Stadt- und Ortszentren erfolgen.

5. Es muss regionale Verkehrsmanagementkonzepte geben mit dem Ziel, den öffentlichen Verkehr und den Individualverkehr zu verbinden, zum Beispiel mit attraktiven Park-&-Ride-Konzepten.

6. Über die Raumordnung und die Konzentration von Wohnbau und Betriebsansiedlungen an leistungsfähigen öffentlichen Mobilitätsachsen wird Verkehr vermieden.

7. Investitionen in den Verkehr sind nach Klimaschutzkriterien zu gewichten. Anstelle des Erwerbs von CO_2-Zertifikaten in anderen Kontinenten soll der Wirtschaft auch die Beteiligung an CO_2-sparenden Investitionen in der Region ermöglicht werden.

8. Die Verkehrsproblematik im „Zentralort" Stadt Salzburg kann nur durch den öffentlichen Verkehr auf der Nord-Süd-Achse gelöst werden. Die Errichtung der Stadt-Regionalbahn als City-S-Bahn ist daher ein zentraler Bestandteil künftiger Mobilitätspolitik. Darüber hinaus sollen bestehende Gleisanlagen verstärkt für einen attraktiven Personenverkehr genutzt und Obuskorridore zur „LightTram" entwickelt werden.

Neun starke europäische Partner für mehr Obus

Salzburg, Eberswalde (D), Parma (I), Leipzig (D), Szeged (H), Brno (CZ), Gdynia (PL), Bündnis Trolleymotion, Uni Gdansk (PL)

SALZBURG (SN). Am 1. Juli 2010 wurde TROLLEY offiziell gestartet: Ein durch die EU-Kommission finanziertes Projekt mit neun Partnern aus West- und Mitteleuropa unter Führung der Salzburg AG. Die Verkehrsunternehmen in Salzburg, Eberswalde (D), Parma (I), Leipzig (D) und Szeged (H), die Städte Brno (CZ) und Gdynia (PL) sowie das Aktionsbündnis Trolleymotion und die Universität Gdansk (PL) wollen den elektrisch angetriebenen Öffentlichen Personennahverkehr in Mitteleuropa fördern. Sie sind überzeugt, dass dies die sauberste und effizienteste städtische Mobilitätslösung ist und dass der Trolleybus die beste schon heute zur Verfügung stehende Technologie zur Bewältigung der Verkehrsprobleme in Mitteleuropa ist. Es gelte, das riesige Potenzial der Trolleybusse beim Übergang von „fossiler Mobilität" zur „Elektromobilität" zur Entfaltung zu bringen.

Wichtige Resultate des TROLLEY-Projekts werden sein:

- Länderübergreifendes Manual der modernen Energiespeicherung (im Fahrzeug und im Netz)
- Länderübergreifender Leitfaden zum Ersatz von Dieselbussen
- Handbuch für Umstellung von Diesel- auf Trolleybusbetrieb
- Machbarkeitsstudien zur Netzergänzung für Ballungsräume
- Europaweite Kampagne zur Imagestärkung der Trolleybusse
- Trolleybus-Promotion-Film
- Mitteleuropäische Trolleybus-Expertendatenbank.

Weitere Infos: Mag. Johann Kogler, trolley@salzburg-ag.at

Trolley
Promoting electric public transport

CENTRAL EUROPE
COOPERATING FOR SUCCESS.

EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND