

# Anlauf gegen die autogerechte Stadt

**Regional-Stadtbahn kann gelingen, sagt Erwin Krexhammer. Er vertraut darauf, dass für neue Straßen ohnehin kein Platz mehr da ist.**

In einem Leserbrief meinte der ehemalige Pressesprecher der Salzburg AG, die Verlängerung der Lokalbahn als Regional-Stadtbahn sei unfinanzierbar.

„Nun, wenn man selbst nicht daran glaubt, wird ein solches Jahrhundert-Projekt nicht entstehen können“, hält Erwin Krexhammer von „Pro Bahn Österreich“ entgegen.

Im Großraum Salzburg leben in einem Radius von 60 km eine halbe Million Menschen. Nach Ansicht von Krexhammer kann nur die Regional-Stadtbahn die prekäre Situation auf den Straßen in und um die Stadt Salzburg lösen. Das Konzept müsse dafür allerdings weit über die früher

angedachte „unterirdische Verlängerung der Lokalbahn“ hinausgehen. Ein Regional-Stadtbahn müsse die Nahverkehrszüge aus allen Schienen-Richtungen umsteigefrei direkt in das Zentrum der Stadt führen.

„Eine autogerechte Stadt kann und soll es in Salzburg nicht geben“, sagt Krexhammer. Das würde schon an neuen Flächen für den Straßenraum scheitern, „die so gut wie nicht mehr vorhanden sind“. Der tägliche Stau werde

sich, so nicht endlich Taten in Richtung „Nachhaltigkeit“ beim Verkehr folgen, noch beträchtlich zuspitzen.

Die Vertreter einer Stadt-Regionalbahn sind für diese Zukunft gerüstet. Richard Fuchs von der Aktionsgemeinschaft Rote Elektrische definiert drei Schritte:

- \* Der unterirdische Lokalbahn, der beim Hauptbahnhof bereits realisiert ist.
- \* Die S-Bahn Salzburg, die in drei Ästen derzeit gebaut wird und größtenteils schon in Betrieb gegangen ist.
- \* Die Regional-Stadtbahn, die durch einen Tunnel unter der Innenstadt vom Norden in den Süden führen soll.

## Lokalbahn und S-Bahn eingebunden

Wesentlich an dem Konzept einer Regional-Stadtbahn in Salzburg ist, dass sie nicht nur – wie in den Anfängen geplant – eine „unterirdische Verlängerung der Lokalbahn“ wäre. Vielmehr würden neben der Salzburger Lokalbahn auch die drei S-Bahnen über Hauptbahnhof und Mirabellplatz eingebunden.

Der Effekt: Aus allen vier Himmelsrichtungen würden die Benutzer der Regional-Stadtbahn ohne Umsteigen direkt bis in das Zentrum der Stadt Salzburg fahren können. „Damit hätte Salzburg den längst überfälligen Hauptverkehrsast mitten durch die Stadt, der nicht durch Staus in den Straßen behindert wird und über den der öffentliche Nahverkehr ungestört abgewickelt werden kann“, sagt Richard Fuchs, der beruflich auch beim Verkehrsverbund in Linz tätig ist.

Die Proponenten des Systems weisen auch darauf hin,



Soll als nächste Station „Mirabell“ erreichen: Die Salzburger Lokalbahn.

## IMRPRESSUM

„4. Salzburger Verkehrstage“ ist eine Beilage der Salzburger Nachrichten in Zusammenarbeit mit REGIONALE SCHIENEN Projektleitung: Mag. Peter Haibach, Obmann REGIONALE SCHIENEN, Georg Rendweg 26, 5111 Bürmoos, Austria. ☎ +43/664/42 69 607, E-Mail: office@regionale-schiene.at Medieninhaber: Salzburger Nachrichten, Karolingerstr. 40, 5021 Salzburg, T. 0662/ 8373-0 Redaktion: Mag. Josef Bruckmoser, Projektbetreuung: Martina Gruber, Druck: Salzburger Druckzentrum

## STADTPLANUNG

### Stadtplanung

Planerische Gründe für die starke Benutzung des öffentlichen Verkehrs in Bern nannte Peter Scheidegger von der Bahn+Bus Beratung AG 3B in Bern:

#### 1. Topografie und Stadtstruktur helfen:

Hügel und Täler gliedern die Siedlungsentwicklung in Bändern. Das ist für die Erschließung durch den öffentlichen Verkehr – besonders für die Bahn – ideal. Hauptbahnhöfe liegen in der Schweiz meist im Stadtzentrum.

#### 2. Bbauungsplan wird auf Bahnstationen ausgerichtet:

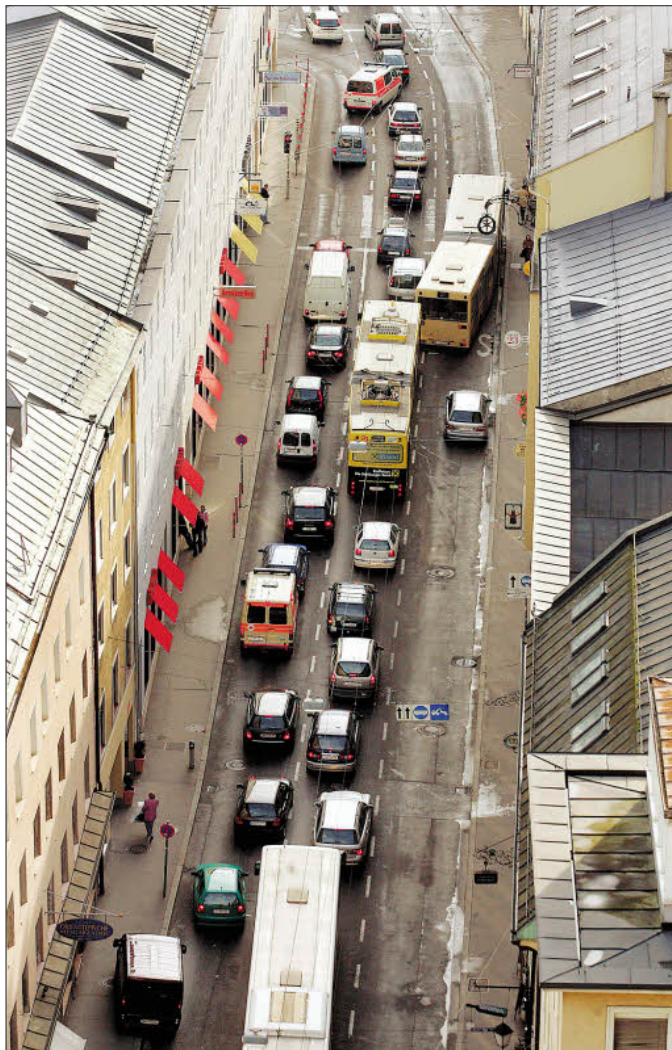
Seit 15 Jahren fördert der Kanton Bern die Bebauung in der Nähe der (Vororts-) Bahnstationen, insbesondere neue Neubauten („Entwicklungsschwerpunkte“).

#### 3. Die Parkplätze werden beschränkt:

Nicht nur im Stadtzentrum sind die Parkplätze beschränkt, sondern auch für alle Neubauten im Ballungsraum, insbesondere bei den Arbeitsplätzen (0,2-0,4 Stellplätze pro Arbeitsplatz).

#### 4. Das Stadtzentrum ist immer noch der Fokuspunkt:

Das Stadtzentrum in Bern ist trotz des Mangels an Parkplätzen der Ort, an dem die Kunden aus der Stadt und der ganzen Region ihre hochwertigen Einkäufe tätigen. Die peripheren Einkaufszentren an Autobahnanschlüssen haben (vorläufig noch?) eine untergeordnete Rolle.



Autogerechte Stadt mit Obussen in der Griesgasse. Bild: SN/ROBERT RATZER

## CITYMAUT

### „Gedrängelsteuer“

Seit Jänner 2006 hat Stockholm eine City-Maut. Damit gibt es nach Oslo und London bereits in einer dritten EU-Hauptstadt eine City-Maut, mit der die Stadtverantwortlichen eine Entlastung der Umwelt durch weniger Verkehr (Stichwort: Feinstaub und CO2-Emissionsverringierung) sowie eine Staureduktion erwirken wollen. In Städten mit City-Maut sank das Verkehrsaufkommen nachweislich.

Die „Trängselskatt“ – wörtlich übersetzt die „Gedrängelsteuer“ – beträgt werktags von 6.30 bis 18.30 Uhr umgerechnet zwischen einem und zwei Euro. Autos mit ausländischen Kennzeichen sowie Taxi, Motorräder und schadstoffarme Autos sind frei. 162 Kameras an 18 Kontrollstationen registrieren jedes Kennzeichen. Ein Transponder an der Windschutzscheibe registriert die Durchfahrt und gibt eine Überweisung vom angegebenen Konto in Auftrag.



## Die Welt der Eisenbahn



www.lokwelt.freilassing.de

Öffnungszeiten:  
Freitag bis Sonntag  
10:00 - 17:00 Uhr

Lokwelt Freilassing  
Westendstr. 5  
D-83395 Freilassing

In Kooperation mit:  
Deutsches Museum  
VERKEHRZENTRUM

**vossloh**  
Electrical Systems

**Vossloh Kiepe GmbH**  
Kiepe Platz 1 - 40599 Düsseldorf - Germany  
Tel.: +49-211 7497 0 - E-mail: info@vkd.vossloh.com  
Site: www.vossloh-kiepe.com

**Van Hool NV / Omnibus- und Nutzfahrzeugwerke**  
Bernard Van Hoolstraat 58 - 2500 Lier / Koningshooikt - Belgien  
Tel.: +32-3-420 20 20 - Fax: +32-3-482 30 68 - Site: www.vanhool.be