

Verkehrlich hoch belastete Räume

Günter Löffler und Horst Lutter



Autobahn München-Salzburg

Belastungen durch den Pkw-Verkehr

Der Verkehr ist Hauptverursacher von Waldschäden und Sommersmog, die wesentlich durch die Bildung von Ozon und Fotooxidation aus den Ausgangsschadstoffen hervorgerufen werden. Mit einem Anteil von 20% an den CO₂-Emissionen trägt der Verkehr erheblich zum Treibhauseffekt bei. Während des Tages sind bereits 17% aller Wohnungen einem primären Verkehrslärm von über 65 Dezibel (Außengeräuschpegel) ausgesetzt. Damit ist die Lebensqualität der hier wohnenden Menschen stark beeinträchtigt. In einigen Bereichen ist der Verkehr zum wichtigsten Umweltproblem geworden. Der Anteil der Emissionen aus dem Straßenverkehr am Gesamtaufkommen beträgt für Kohlenmonoxid (CO) 56%, für Stickstoffoxide (NO_x) 46% und für flüchtige organische Verbindungen (CH) 33%.

Der Ausbau des Verkehrswegenetzes hat inzwischen zu einem hohen Grad an Landschaftszerstörung und **Flächenzerschneidung** geführt und die Lebensräume bedrohter Tier- und Pflanzenarten massiv beeinträchtigt. Aber auch die Erholungsfunktion dieser Räume für den Menschen ist vielfach gestört. Die Verkehrsflächen umfassen insgesamt

1,6 Mio. ha und nehmen damit 4,6% der Fläche des Bundesgebietes ein.

Bereits in der Resolution der für Verkehr, Umwelt und Raumordnung zuständigen Minister und Senatoren der Länder und des Bundes von 1992 (BMRBS 1993a) für eine zukünftig umweltgerechtere Verkehrspolitik findet sich die Zielformulierung „In den verkehrlich hoch belasteten Räumen ist den Verkehrsträgern mit hoher Masseneistungsfähigkeit (Bahnen und Busse) absoluter Vorrang einzuräumen.“ In den folgenden Jahren wurde auf nachgeordneten Ebenen das Ziel der Entlastung verkehrlich hoch belasteter Räume aufgegriffen und differenziert. Innerhalb dieser Räume sind zwei Erscheinungsformen zu unterscheiden: zum einen Regionen mit flächenhafter Belastung, zum anderen die Verkehrskorridore mit bandartiger Belastung ❷.

Verkehrlich hoch belastet sind die **Verdichtungsräume** mit ihrem weiten Umland, u.a. aufgrund der täglichen Pkw-Pendler (**Beitrag Bade/Spiekermann**). Aber auch Erholungsgebiete, die überwiegend mit dem Pkw angefahren werden, und viele zentrale Orte im ländlichen Raum gehören aufgrund ihrer dichten Verkehrsinfrastruktur und/oder hoher Verkehrsaufkommen zu dieser Raumkategorie. Die wichtigen Nord-Süd- und Ost-West-Fernverkehrsverbindungen bilden hoch belastete **Korridore**, die im Umland der Ballungsräume aufgrund ihrer hohen Dichte teils zu flächenhaften Belastungsgebieten geworden sind (**z.B. Beitrag Klein /Löffler**).

Lösungsansätze

Die hoch belasteten Räume werden nach raumordnerischen Gebietskategorien in Verdichtungsräume oder Fremdenverkehrsregionen und in **Radial- oder Verbindungskorridore** eingeteilt. In der Zukunft sind verstärkt Programme zur Senkung der verkehrlichen Belastung notwendig. Dies setzt gemeindeübergreifende Lösungsansätze zur Entwicklung regionaler Siedlungs- und Verkehrskonzepte voraus, die gleichzeitig auf die Verringerung des Flächenverbrauchs durch Verkehrsinfrastruktur und auf die Reduktion von Kfz-Fahrleistungen abzielen ❶.

In verkehrlich hoch belasteten Fremdenverkehrsregionen außerhalb der Verdichtungsräume sind die Erfordernisse

Fernverkehrskorridore entstehen durch Bündelung von (Fern-)Verkehrsinfrastruktur auf engem Raum (parallele Führung verschiedener Verkehrsträger) aufgrund naturräumlicher Gegebenheiten (z.B. Rheintal mit Fernstraße, Schiene und Binnenschifffahrt) oder durch gezielte Planung (z.B. BAB 3 und die im Bau befindliche ICE-Verbindung Köln-Frankfurt). Fernverkehrskorridore werden auch als **Verbindungskorridore** bezeichnet. Unter **Radialkorridoren** werden strahlenförmig vom Verdichtungsraum ins Umland führende Bündelungen von Verkehrswegen oder -trägern verstanden.

Flächenzerschneidung entsteht bei der Verkehrsstrassenführung durch Gebiete mit einheitlicher Ausstattung oder Nutzung, z.B. durch ein Wasserschutzgebiet oder ein Naherholungsgebiet.

Verdichtungs-/Ballungsräume – Räume hoher Siedlungs- und Einwohnerdichte

Verkehrsinfrastruktur – Summe aller verkehrstechnischen Einrichtungen bzw. baulichen Anlagen, die benötigt werden, um Personen oder Güter von A nach B zu bewegen. Dabei wird ggf. durch eine zusätzliche Angabe nach den Verkehrsträgern unterschieden (z.B. Verkehrsinfrastruktur für die Schiene).

Verkehrsleistung – Beförderungsaufkommen, ausgedrückt in Anzahl von Personen (P) oder Tonnen Güter (t) multipliziert mit der Beförderungsweite in km. Die Verkehrsleistung für ein bestimmtes Raum-Zeit-Fenster wird in Personenkilometern (Pkm) oder Tonnenkilometern (tkm) angegeben.

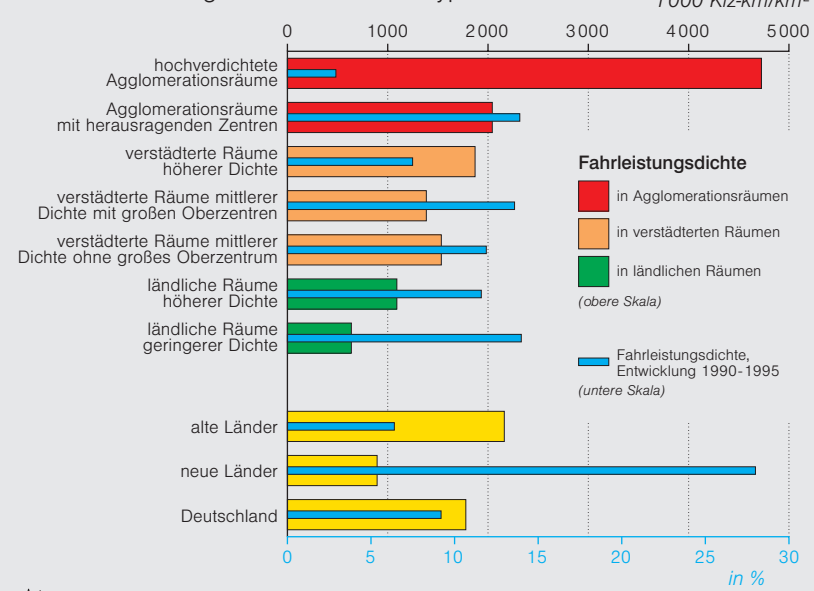
der Verkehrsinfrastruktur mit der gewünschten Tourismusentwicklung abzustimmen. Umfassende Tourismus- und Verkehrskonzepte für die Entwicklung eines nachhaltigen Urlaubserholungsverkehrs sind daher erforderlich.

Neben diesen regionalen Konzeptansätzen sind in den hoch belasteten Verkehrskorridoren innerhalb der Verdichtungsräume und in den ins Umland ausgreifenden Radialkorridoren Maßnahmen zur Verkehrsentslastung zu ergreifen. Die Verbindungskorridore sind durch Verkehrsverlagerungen zu entlasten, wie sie bereits 1993 im Raumordnerischen Orientierungsrahmen (BMRBS 1993b) genannt werden. ♦

Der Anstieg der **Verkehrsleistung** insbesondere im Straßenverkehr wird auch im nächsten Jahrzehnt weiter anhalten. Ausgehend von 741 Mrd. Personenkilometern im Jahr 1995 wird sich die Verkehrsleistung im Straßenpersonenverkehr bis zum Jahr 2010 um weitere 20% erhöhen, im Straßengüterverkehr ausgehend von 200 Mrd. Tonnenkilometern um 50%. Der Kfz-Betrieb verursacht eine Belastung durch Lärm und Abgase, und die notwendige **Verkehrsinfrastruktur** benötigt Flächen und zerschneidet und zerstört die Landschaft (**Beitrag Schumacher/Walz, Bd. 10**).

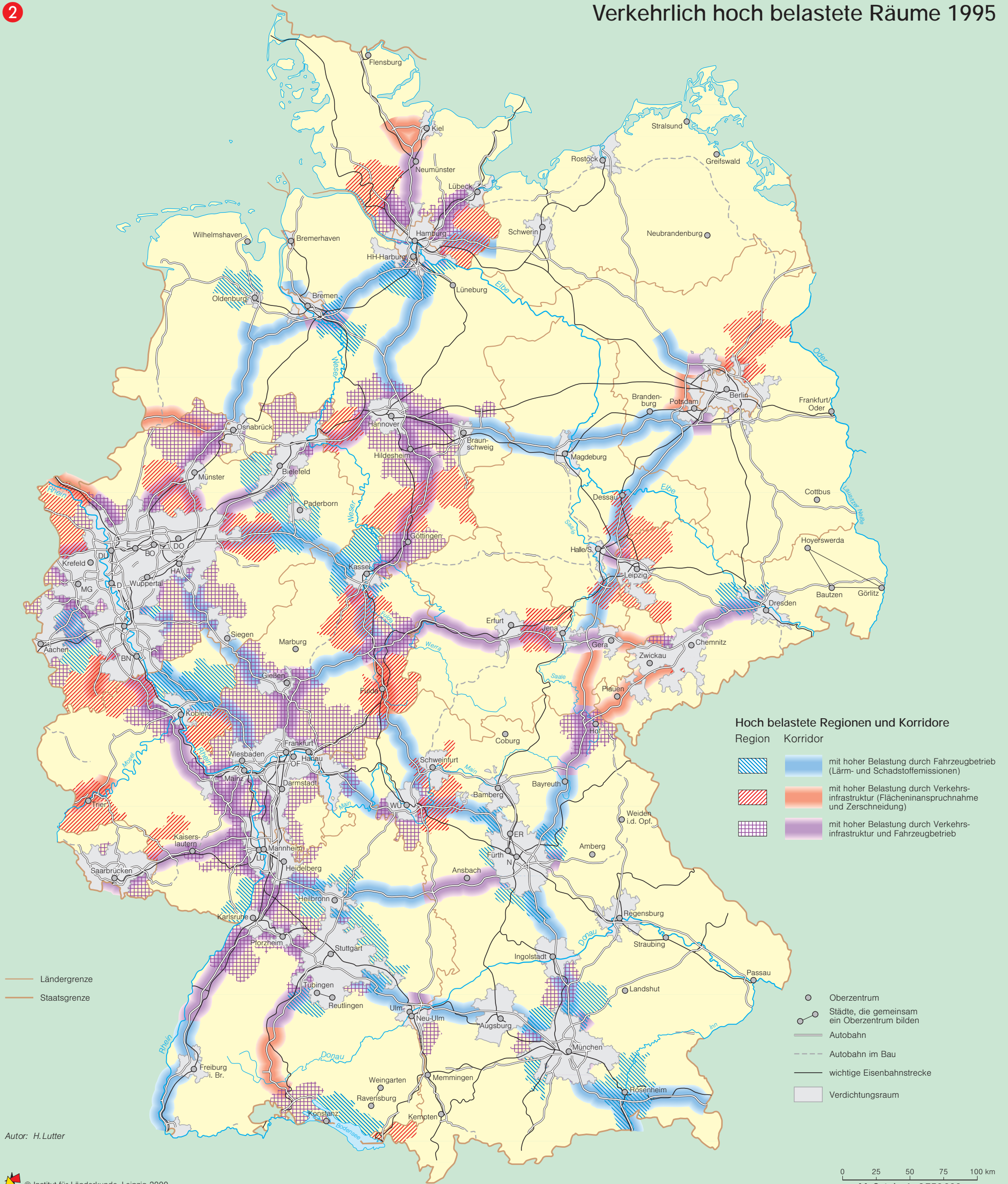
1 Fahrleistungsdichte 1995 und deren Entwicklung von 1990 bis 1995

nach siedlungsstrukturellen Kreistypen



© Institut für Länderkunde, Leipzig 2000

Bd. 1, Beitrag A. Priebis S. 66



Autor: H. Lutter