

Mobilität und Infrastruktur

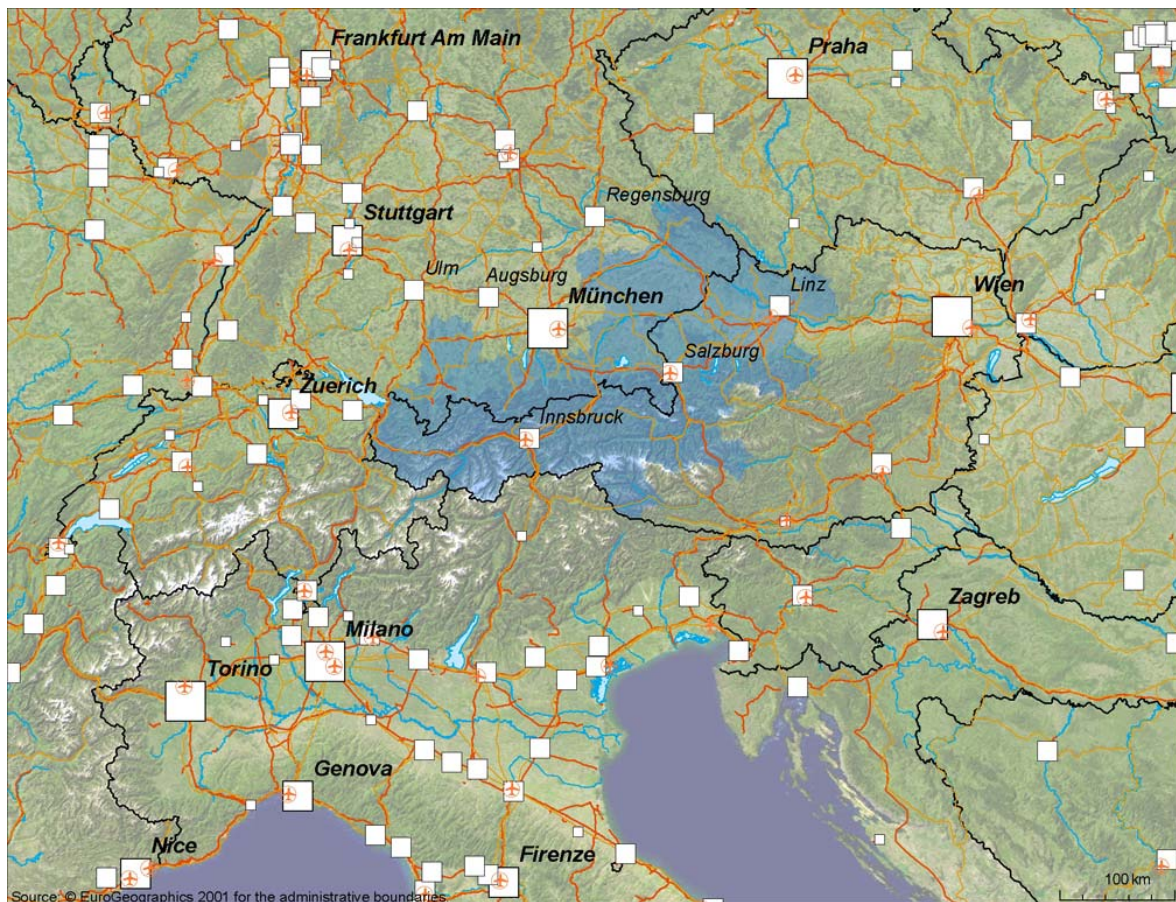
Die bayerisch-österreichische Grenzregion ist in weiten Teilen verkehrsmäßig sehr gut an das hochwertige europäische Verkehrsnetz angebunden. Durch die Programmregion führen für Europa relevante Straßen- und Schienenverbindungen sowohl in Nord-Süd- als auch Ost-Westrichtung. Auch die Donau spielt als Verkehrsträger für den nordöstlichen Teil der Grenzregion im internationalen / europäischen Verkehrsgeschehen eine große Rolle.

Die europäische Funktion dieser Region im Bereich Transport lässt sich auch daran erkennen, dass drei Projekte aus der von der EU definierten Liste der vorrangigen Achsen und Projekte die Region berühren. Es sind dies

- die Eisenbahnachse Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo, die die Modernisierung der gesamten Strecke sowie den neuen Brenner-Basistunnel beinhaltet,
- weiters die Eisenbahnachse Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava sowie Stuttgart-München-Salzburg-Wien sowie
- die Binnenwasserstraße Rhein/Maas-Main-Donau mit dem Ziel der Beseitigung von Engpässen auf dem Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsweg und die Verlagerung von Frachtvolumen von der Straße auf die Binnenschifffahrt.

Wenngleich die überregionale Anbindung sehr gut ist, so lassen sich innerhalb der Region doch auch Problemlagen hinsichtlich Erreichbarkeit im Individualverkehr und noch stärker im öffentlichen Verkehr feststellen; bspw. in Teilen des Innviertels oder in den alpinen Regionen. Auch die topografischen Besonderheiten beeinflussen Erreichbarkeitsverhältnisse sowie die Entwicklungs- und Ausbaumöglichkeiten. Andererseits steigen mit zunehmenden Mobilitätsanforderungen und Flexibilisierung bspw. der Arbeitswelt die Anforderungen an die Verkehrssysteme und Verkehrsorganisation. Besonders in Bezug auf den Zugang von wenig mobilen Bevölkerungsgruppen (Frauen, Jugendliche, ältere Menschen, Menschen mit Behinderung) zu Arbeitsmarkt, Bildung, Nahversorgung, öffentlichen Dienstleistung und gesellschaftlicher Mitbestimmung spielt der öffentliche Verkehr eine wichtige Rolle.

Karte 4: Verkehrsanbindung der Programmregion



Städte (über 80.000 Einwohner)

- über 1 Mio.
- bis 1 Mio.
- bis 500,000
- bis 100,000

- Autobahn
- Eisenbahn
- ✈ Flughafen
- Programmregion
- Staatsgrenze
- Gewässer

ÖIR-Informationdienste GmbH

Die Grenzregion ist hinsichtlich Mobilität und Infrastruktur mit folgenden allgemeinen Problemlagen konfrontiert:

- Zunehmendes (Güter-)Verkehrsaufkommen entlang der (internationalen) Verkehrsrouten sowie in den städtischen Ballungsräumen (Wirtschafts- und Pendelverkehre) insbesondere auf der Straße.
- Hohe saisonale Spitzenbelastungen durch den tourismusinduzierten Personenverkehr sowohl im Fernverkehr als auch in den tourismusintensiven Gebieten.
- Stilllegung von schienengebundenen, öffentlichen Verkehrsmittel
- Mängel im grenzüberschreitenden Verkehrsangebot speziell in den peripheren Regionen und zu bestimmten weniger frequentierten Zeiten
- Umweltbelastungen (Lärm, Schadstoffe, Flächenverbrauch) durch steigendes Verkehrsaufkommen.

In einem grenzüberschreitenden Zusammenhang ergeben sich darüber hinaus aus den ökonomischen Rahmenbedingungen, den Erfordernissen der in der Region lebenden und arbeitenden Menschen sowie heimischer und nicht heimischer Konsumenten und Konsumentinnen folgende Themenstellungen:

– **Regionale (grenzüberschreitende) Wirtschaftsverkehre**

Neben den Belastungen durch den internationalen (Güter-)Verkehr spielt in der Programmregion auch der regionale / lokale Wirtschaftsverkehr eine große Rolle. Von der Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs bis hin zur Aufrechterhaltung der Zulieferketten im Rahmen der internationalen / interregionalen Arbeitsteilung reichen die Funktionen des regionalen Wirtschaftsverkehrs. Der Anteil am Verkehrsaufkommen ist im Steigen begriffen, die Herausforderungen in Hinblick auf Entflechtung von Verkehrsströmen speziell in den städtischen Ballungsräumen werden größer.

– **Arbeitsplatz- und ausbildungsbezogenen Pendelverkehre**

Arbeitsplatz- und ausbildungsbezogene Pendelverkehre werden durch verschiedene Faktoren ausgelöst bzw. beeinflusst. Die steigende Konzentration von Arbeitsplätzen auf der einen Seite sowie die Suburbanisierung auf der anderen Seite erhöht die Notwendigkeit zum Pendeln von und zur Arbeit oder Ausbildungsstätte. Diese Wege werden sowohl mit eigenem PKW als auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt, wobei auf die Benützung der letzteren vor allem Kinder und Jugendliche, ältere Personen und solche ohne eigenen PKW angewiesen sind. Mit zunehmender grenzüberschreitender Verflechtung des Arbeitsmarktes sowie der Inanspruchnahme von Bildungs- und Qualifizierungseinrichtungen über die Grenzen hinweg ergeben sich hieraus neue Ansatzpunkte bei der Entwicklung von Verkehrskonzepten, wo auch besonderes Augenmerk auf den Öffentlichen Personennahverkehr zu legen sein wird. Um auch den wenig mobile Bevölkerungsgruppen (Jugendliche, Frauen, Menschen mit Behinderung und ältere Menschen) den Zugang zu Arbeitsmarkt und Bildung zu erleichtern bzw. zu ermöglichen, werden diese Aspekte bei der Entwicklung neuer Verkehrskonzepte ebenfalls stärker zu berücksichtigen sein.

– **Tourismusinduzierte Verkehre**

Tourismusinduzierter Verkehr entsteht in der Region in zweifacher Weise, zum einen bewegen sich die Tourismusströme aus den einwohnerstarken nordeuropäischen Regionen entlang der internationalen Verkehrsverbindungen in die europäischen Hauptferienregionen Südeuropas, zum anderen zählen große Teile der Programmregion zu den wichtigsten Tourismusdestinationen Europas und weisen teilweise sehr hohe Nächtigungskonzentrationen auf. Die Spezifika der tourismusinduzierten Verkehre sind starke saisonale Schwankungen sowie zeitlich konzentrierte Spitzenbelastungen (z.B. Ferienbeginn / -wechsel). Für die betroffenen Regionen gilt es auf diese strukturellen Probleme zu reagieren und entsprechende Maßnahmen zu entwickeln.

– **Konsum- und freizeitbedingte Verkehre**

Die laufende Veränderung der Konsum- und Freizeitaktivitäten der Bevölkerung führt auch zu verändertem Mobilitätsverhalten. Die Programmregion gilt durchwegs als eine Region mit hohem Freizeitwert und Freizeitangebot sowohl für die einheimische Bevölkerung als auch für Gäste. Konsumbedingter Verkehr wird im Wesentlichen durch die neuen Standorte von Versorgungseinrichtungen (Fachzentren, Einkaufszentren) am Rande der Städte bestimmt.

Der Verkehr gilt als Hauptverursacher für Lärm- und Schadstoffemissionen, wobei der Straßenverkehrslärm die Spitzenposition einnimmt. Für Österreich wurden im Rahmen einer Mikrozensus-Erhebung 2003 bezüglich der Lärmbelastung in unterschiedlichen Lebensbereichen in den einzel-

nen Bundesländern unterschiedliche Belastungssituationen festgestellt. Im Durchschnitt fühlen sich rd. 30% der Bevölkerung im österreichischen Teil des Programmgebiets tagsüber und / oder nachts durch Lärm im Wohnbereich gestört (Österreichweit 29,1%), wobei die Werte in Tirol gefolgt von Salzburg am höchsten sind, in Vorarlberg und Oberösterreich am niedrigsten.

In Bayern fühlt sich etwa die Hälfte der Bevölkerung tagsüber „erheblich von Lärm belastet“. Der Anteil der Bevölkerung mit tagsüber hoher Belastung liegt bei ca. 16%.

Der Verkehr ist mit einem Anteil von etwa der Hälfte der Emissionen der mit Abstand größte NO_x -Emittent. Aufgrund der steigenden Verkehrsmengen (insbesondere im Straßengüterverkehr) sind seit Ende der 1990er-Jahre auch steigende Emissionen feststellbar, die regional etwa in den Ballungsräumen sowie entlang der Hauptverkehrsrouen (Städten, Transitrouen) zu erhöhten Immissionsbelastungen führten.

38% der Feinstaubemissionen stammen ebenfalls aus dem Verkehrssektor. Der überwiegende Teil der Feinstaubemissionen des Verkehrssektors stammt mit ca. zwei Drittel aus dem Straßenverkehrsbereich. Betroffen sind in erster Linie verkehrbelastete Regionen und vor allem städtische Agglomerationsgebiete.