

# VERKEHRSPOLITIK VON PRAG

aus der Sicht der Umweltinitiativen

# Koalition „SOS Praha“

- Koalition von 60 Umweltinitiativen Prags
- Gemeinsame Themen:
  - Verkehrsproblematik
  - Grünflächen
  - Suburbanisierung
- Projekt „Verkehrs-Alternative für Prag“



SOS  
PRAHA

ÖFFENTLICHER  
VERKEHR

# ÖPNV - Ausgangslage

- Gut ausgebautes ÖPNV – System:
  - 3 U-Bahnlinien (49,8 km)
  - Straßenbahnnetz mit 26 Linien (140,9 km)
  - dichtes Busliniennetz
  - Regionalverkehr: Bahn + Bus
- Anteil des ÖPNV am **Modal-Split sinkt**:  
von 90:10 im Jahr 1990 auf **53:47** heute

# Problem Nr. 1: Trams und Busse stecken im Stau...



Es werden zwar ÖPNV – Beschleunigungsmaßnahmen unternommen, (LSA, Trennelemente) aber nur halbherzig...



SOS  
PRAHA

ÖPNV – Präferenz?

Ja, wenn keine Parkplätze verlorengehen!

# Zukunft: Diskutable Planungen

- U-Wahn

- Trotz geringer Nachfrage werden großzügige U-Bahn –Erweiterungen geplant

- Stagnation bei der Straßenbahn

- seit den 70-iger Jahren stagniert das Netz
- „Alles über Zentrum“ - es fehlen Tangentialverbindungen
- Keine einzige **Niederflur**-Straßenbahn vorhanden!!

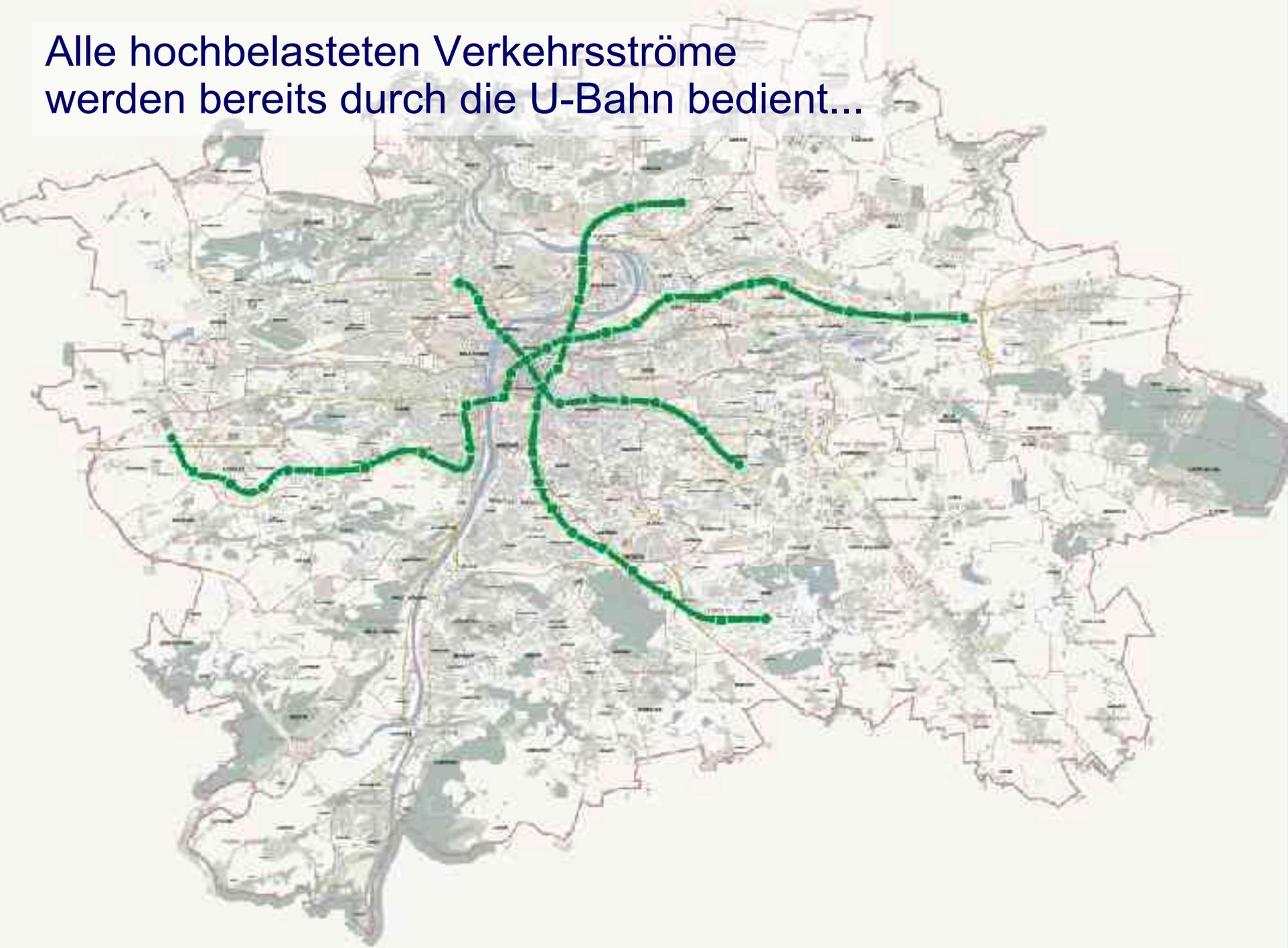
- S-Bahn – Potential völlig ignoriert

# U-Bahn

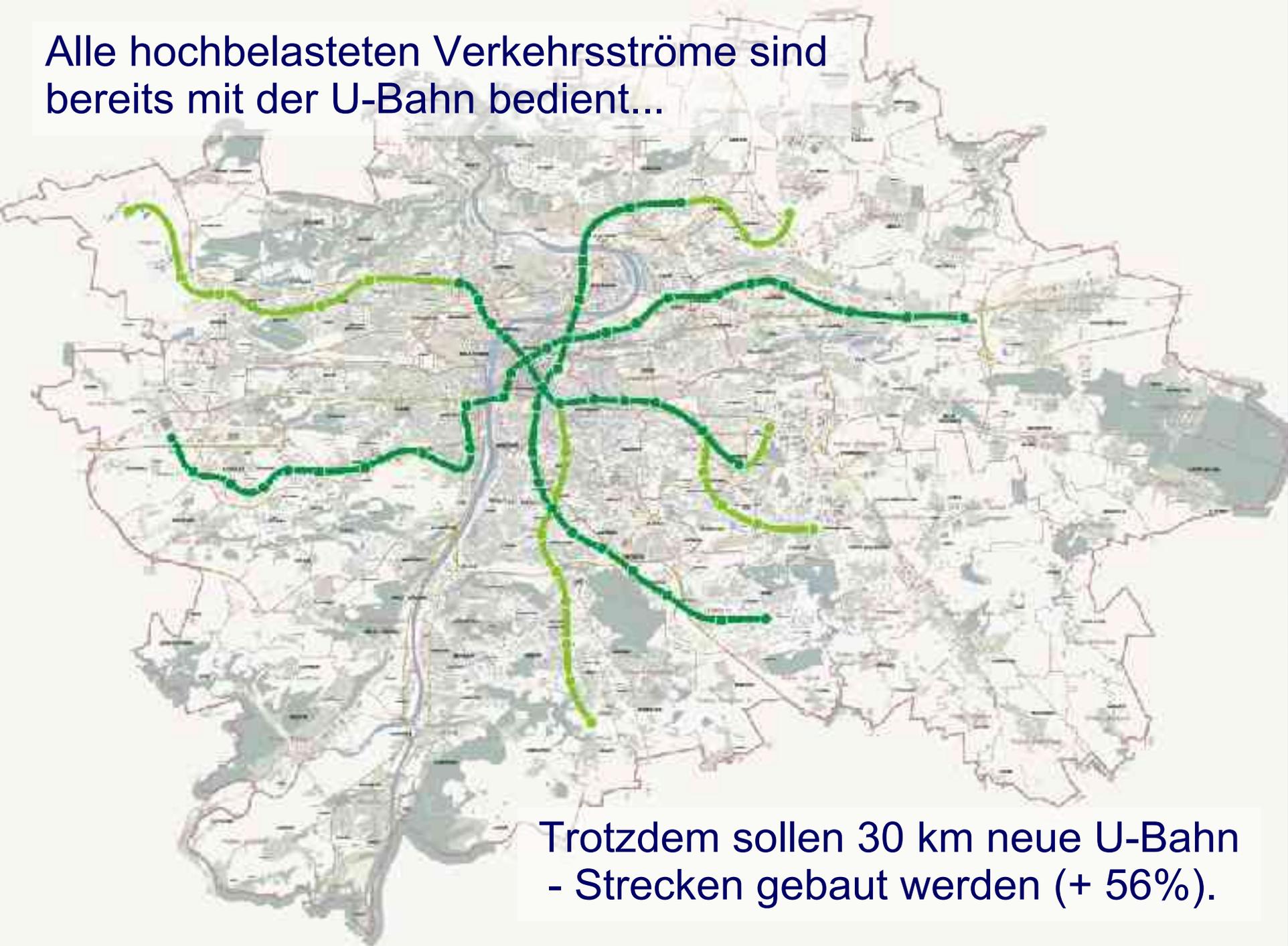
- Zweifellos bildet die U-Bahn das **Rückgrat** des Prager ÖPNV – Systems
- Die U-Bahn wird aber von Politikern und Planern als **Allheilmittel** angesehen
- Hohe Bau- und Betriebskosten scheinen keine Rolle zu spielen - obwohl Prag stark verschuldet ist



Alle hochbelasteten Verkehrsströme werden bereits durch die U-Bahn bedient...

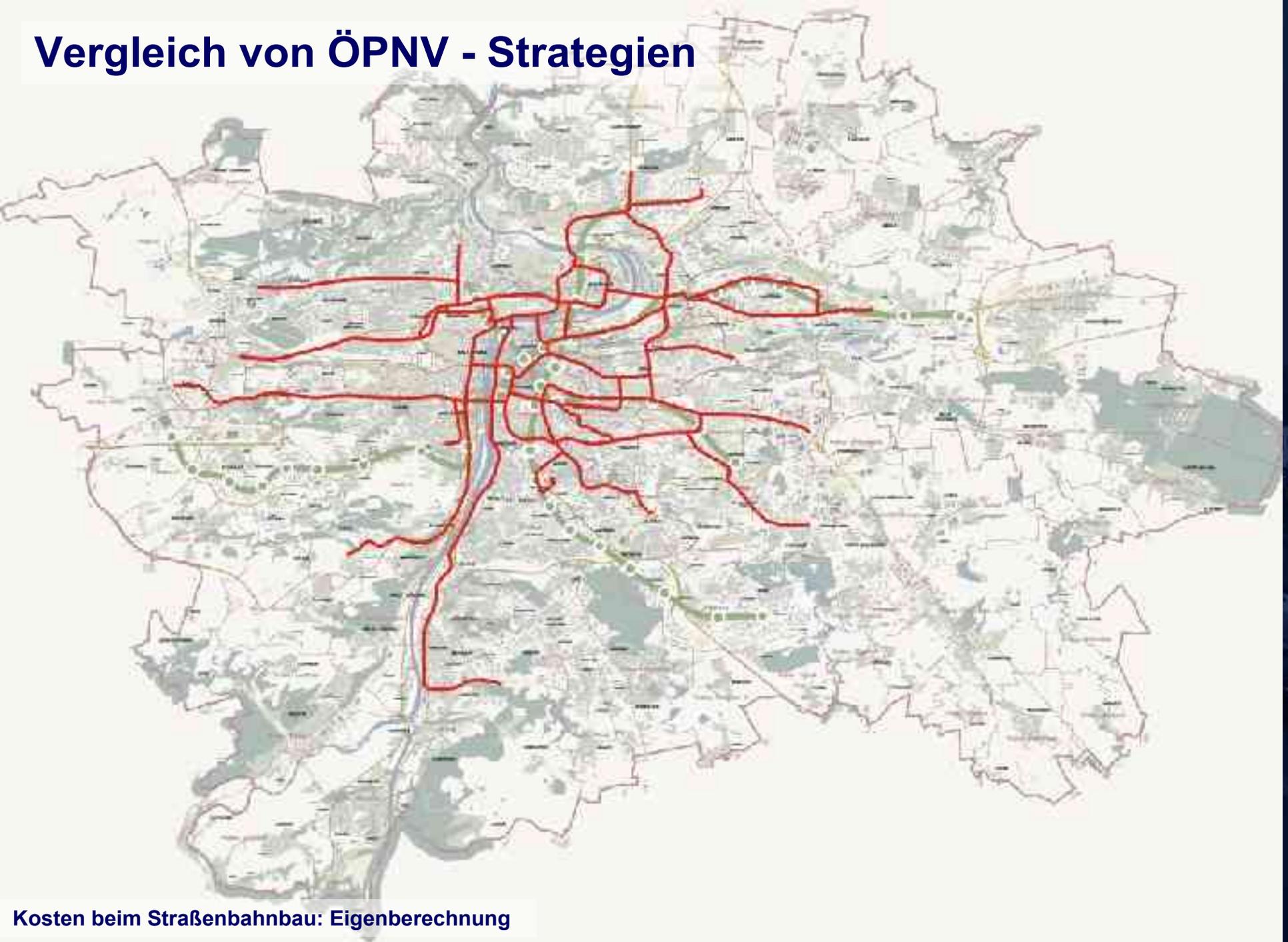


Alle hochbelasteten Verkehrsströme sind bereits mit der U-Bahn bedient...



Trotzdem sollen 30 km neue U-Bahn - Strecken gebaut werden (+ 56%).

# Vergleich von ÖPNV - Strategien



Kosten beim Straßenbahnbau: Eigenberechnung

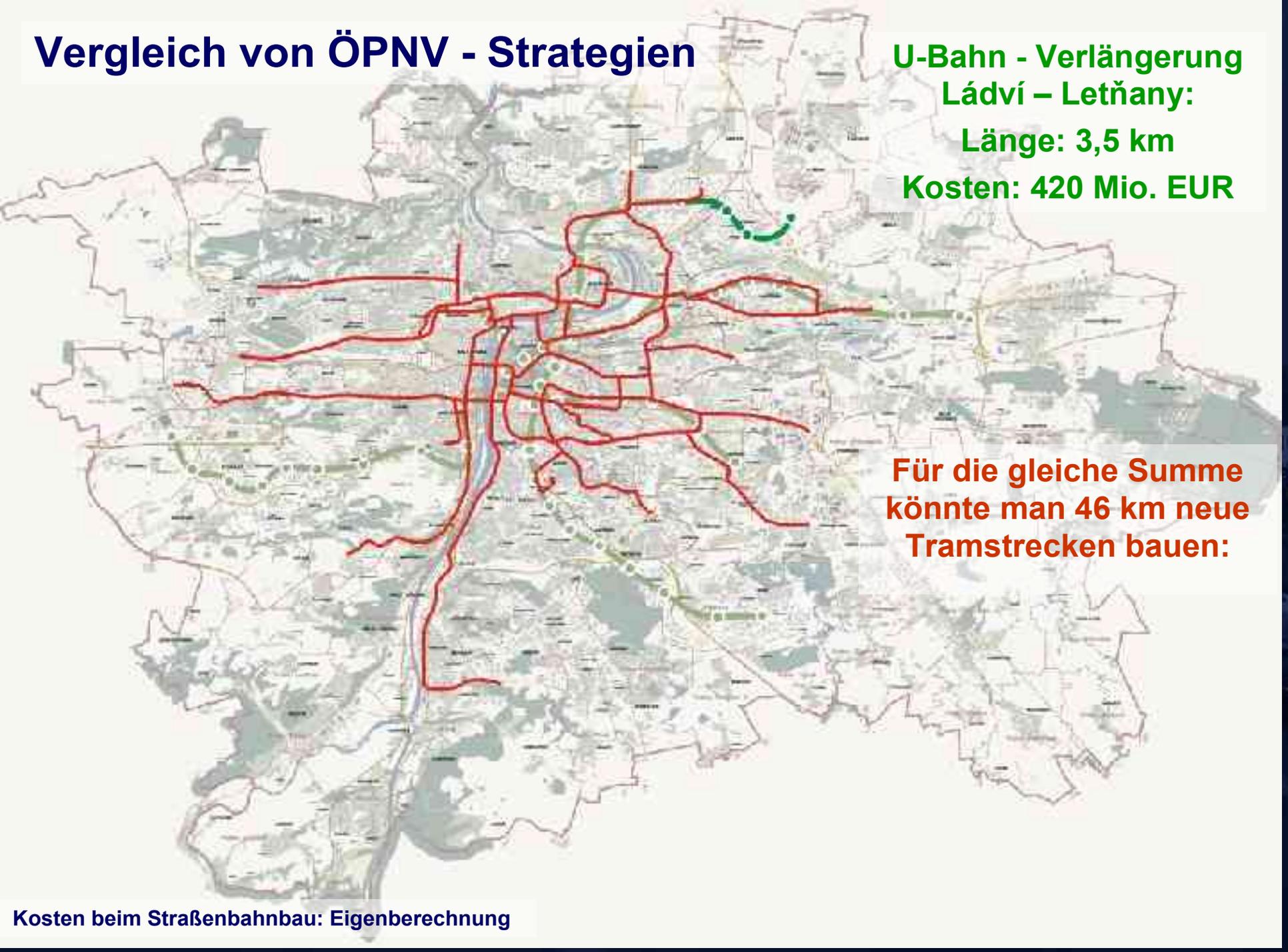
# Vergleich von ÖPNV - Strategien

**U-Bahn - Verlängerung  
Ládvi – Letňany:**

**Länge: 3,5 km**

**Kosten: 420 Mio. EUR**

**Für die gleiche Summe  
könnte man 46 km neue  
Tramstrecken bauen:**



# Vergleich von ÖPNV - Strategien

**U-Bahn - Verlängerung  
Ládví – Letňany:**

**Länge: 3,5 km**

**Kosten: 420 Mio. EUR**

**Für die gleiche Summe  
könnte man 46 km neue  
Tramstrecken bauen:**

- Wiederaufbau im Zentrum
- Bedienung von 5 Wohngebieten:
- Gleisanschluss für 200 000 Einwohner
- 2 Tangentialverbindungen
- mehr Flexibilität im Netz



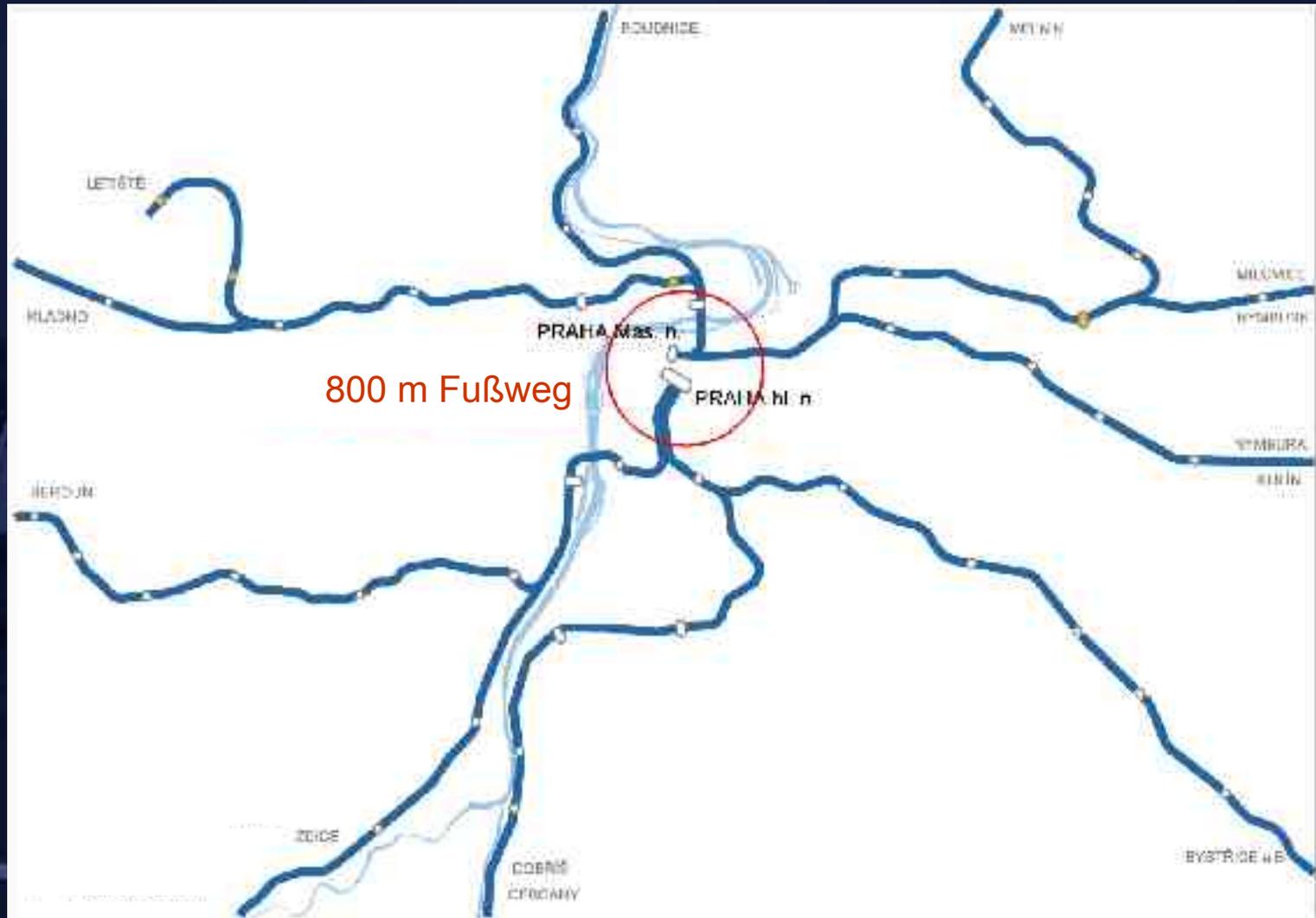
Positiver Ansatz: neue Barrandov–Strecke.  
Weitere Straßenbahn–Neubauten sind in den  
nächsten Jahren aber nicht vorgesehen.

# Eisenbahn: ungenutztes Potential

- Eine **S-Bahn** gibt es nicht – die Bahn ist ins ÖPNV nur **halbwegs integriert**
- Schwerpunkt liegt beim **Regionalverkehr**
- Es fehlen gute **Umsteigepunkte** - sogar Neubaugelände sind schlecht angebunden
- Normen wichtiger als Fahrgäste



# Geplantes S-Bahn-„System“ Prags



Nach einer teureren HBf.–Modernisierung wird es keinen S-Bahn–Durchgangsverkehr geben



# MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

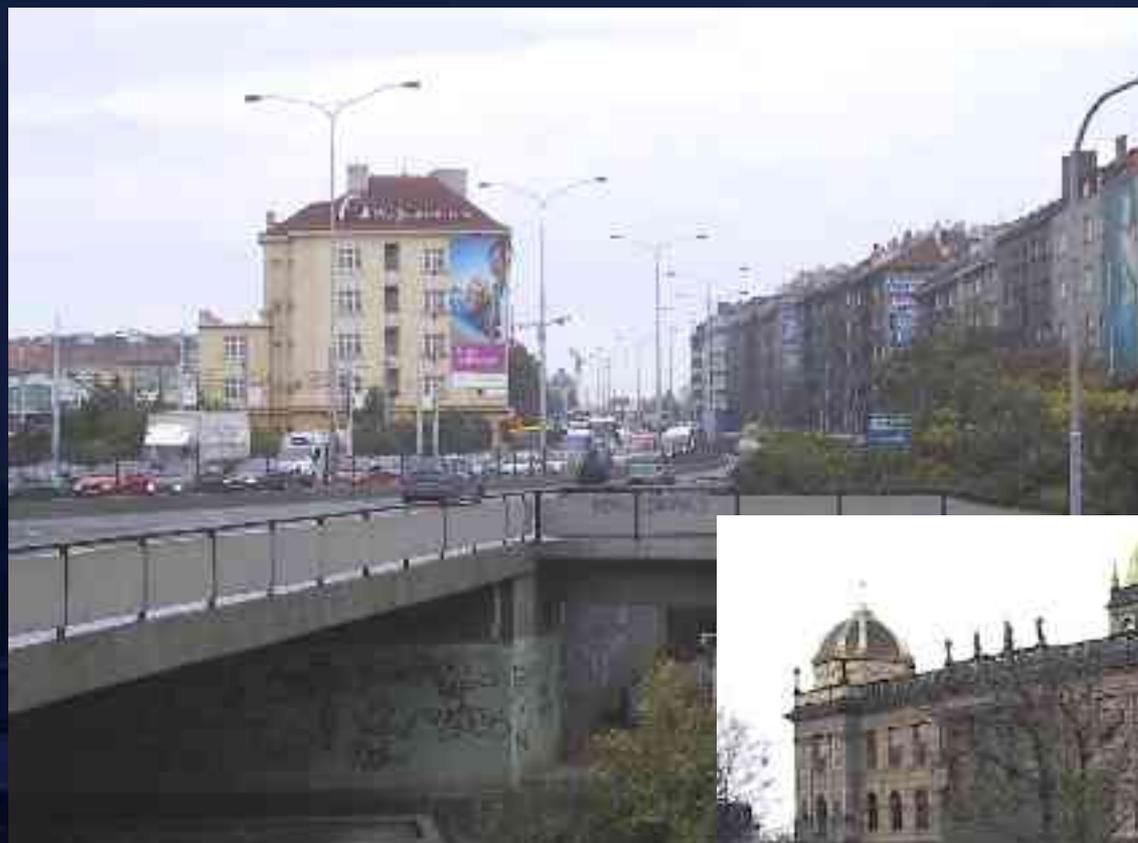


Sie betreten gerade das **UNESCO-**  
Denkmalschutzgebiet **Prag**

# Aktueller Zustand - Autolawine

- Seit 1990 ist der Autoverkehr **stark gewachsen**
- Mit **673 PKW** auf 1000 Ew. hat Prag einen Rekord-**Motorisierungsgrad** erreicht
- Dadurch ist es im Zentrum zum **Dauer-Stau** gekommen



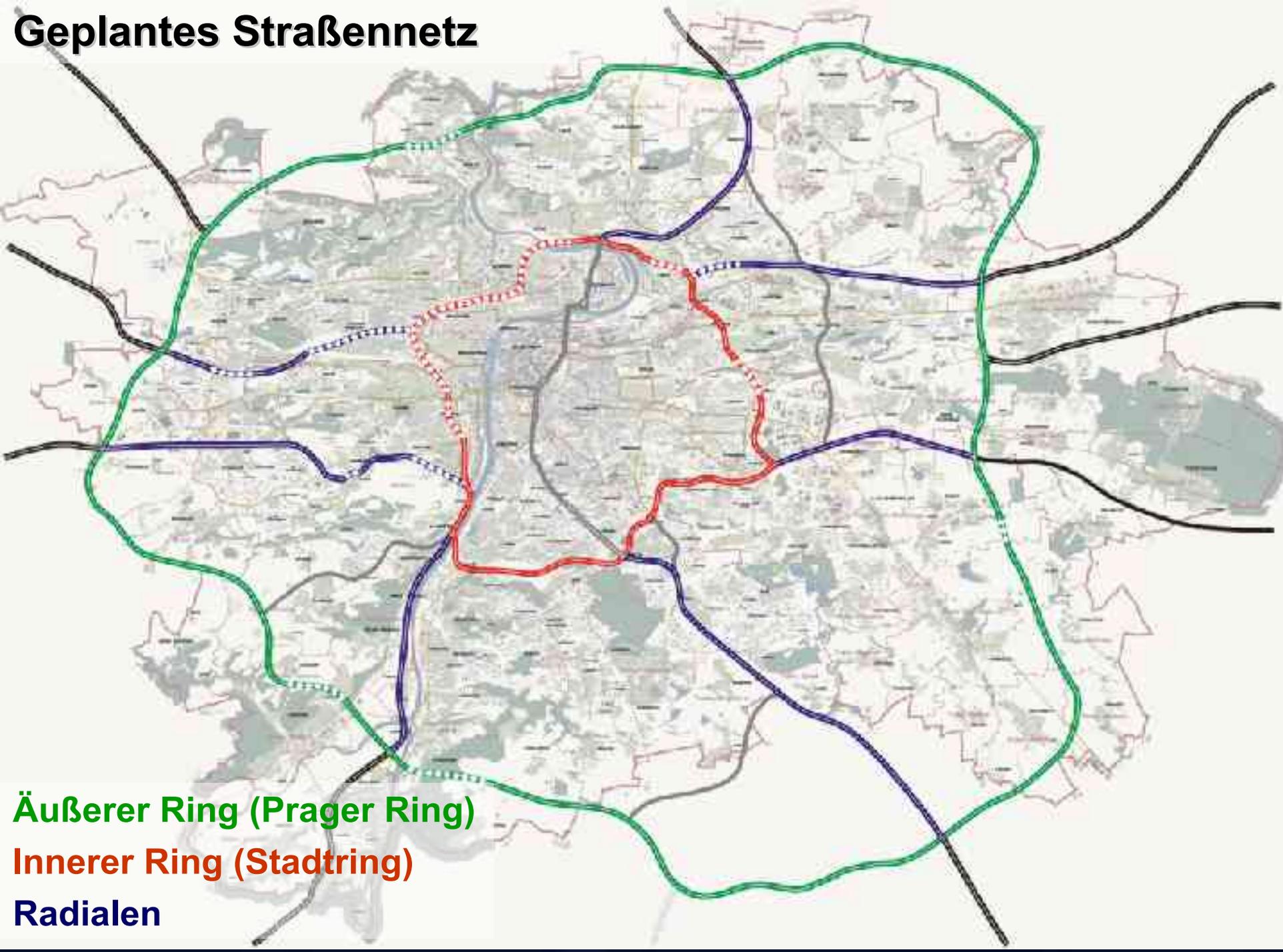


SOS  
PRAHA

# Lösung der Stadtverwaltung

- Bau eines Systems von **Stadtautobahnen**, die dank ihrer **Kapazität** und Attraktivität den Großteil des Verkehrs bewältigen soll
- Es handelt sich um den leicht modifizierten ZÁKOS-Verkehrsplan von **1974 !!**
- Laut der Stadtverwaltung ist eine Verkehrsberuhigung der Innenstadt **erst nach Fertigstellung des Inneren Ringes** möglich

# Geplantes Straßennetz

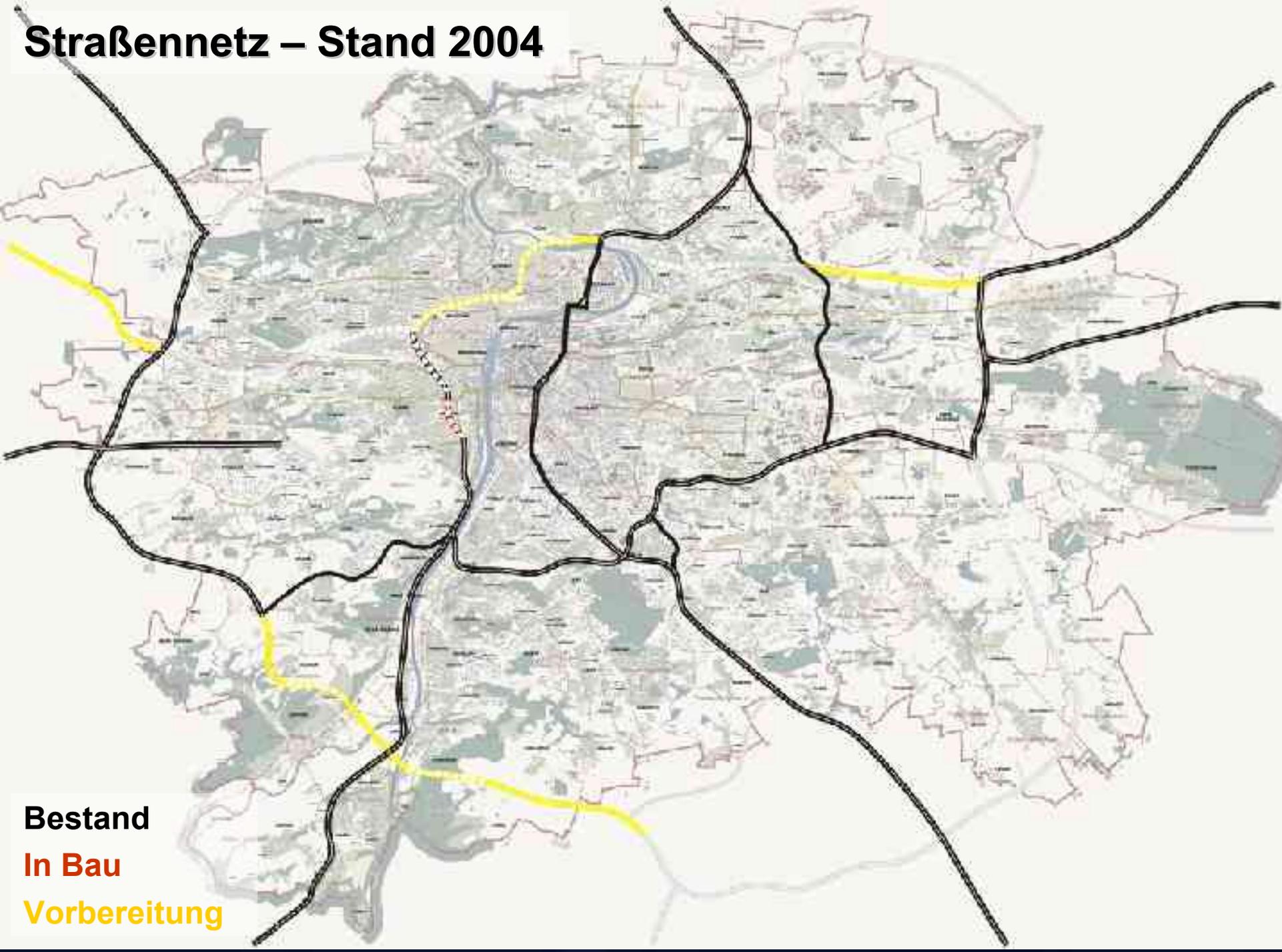


Äußerer Ring (Prager Ring)

Innerer Ring (Stadtring)

Radialen

# Straßennetz – Stand 2004



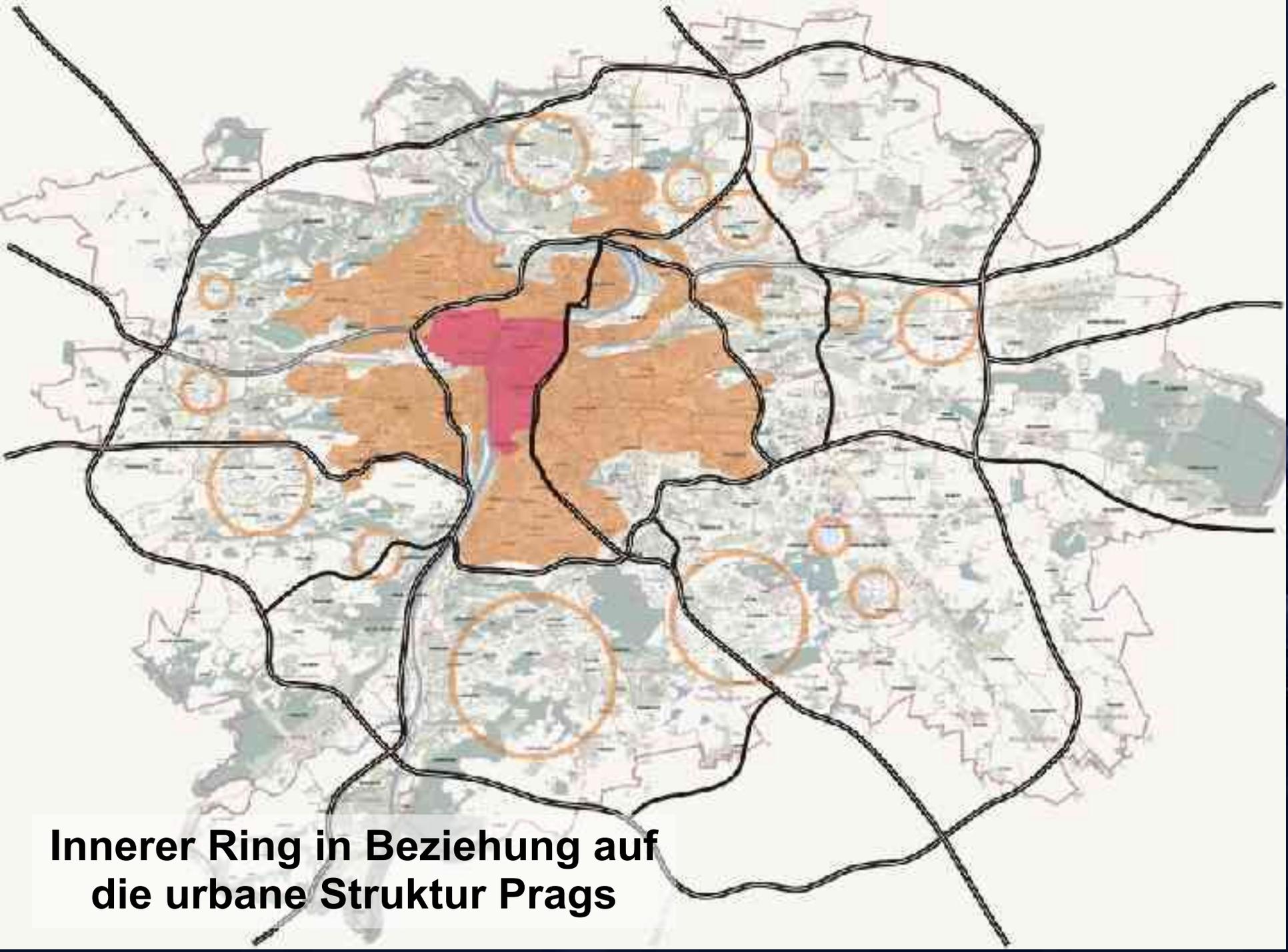
**Bestand**

**In Bau**

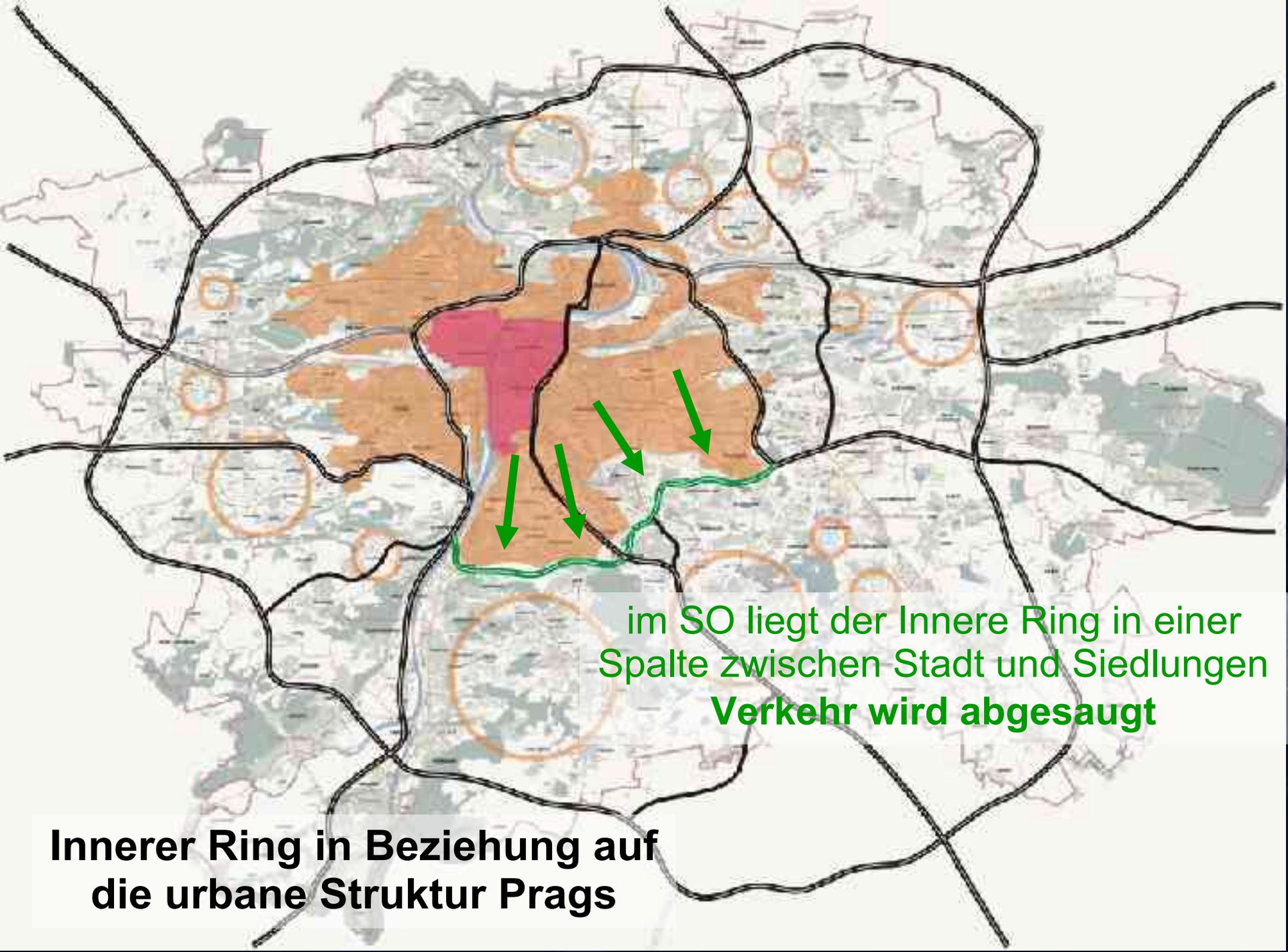
**Vorbereitung**

# Umwelt-Initiativen lehnen den Inneren Ring ab

- Starke Belastung **angebundener Straßen**, die jetzt Zubringer werden
- **Mehr Verkehr stadtweit** durch höhere Kapazität des Straßennetzes
- **Umweltbelastung**, die in den betroffenen Gebieten schon heute zu hoch ist
- **Riesige Kosten**, die die Aufrechterhaltung des Gesamtsystems in Frage stellen, und dazu noch woanders fehlen



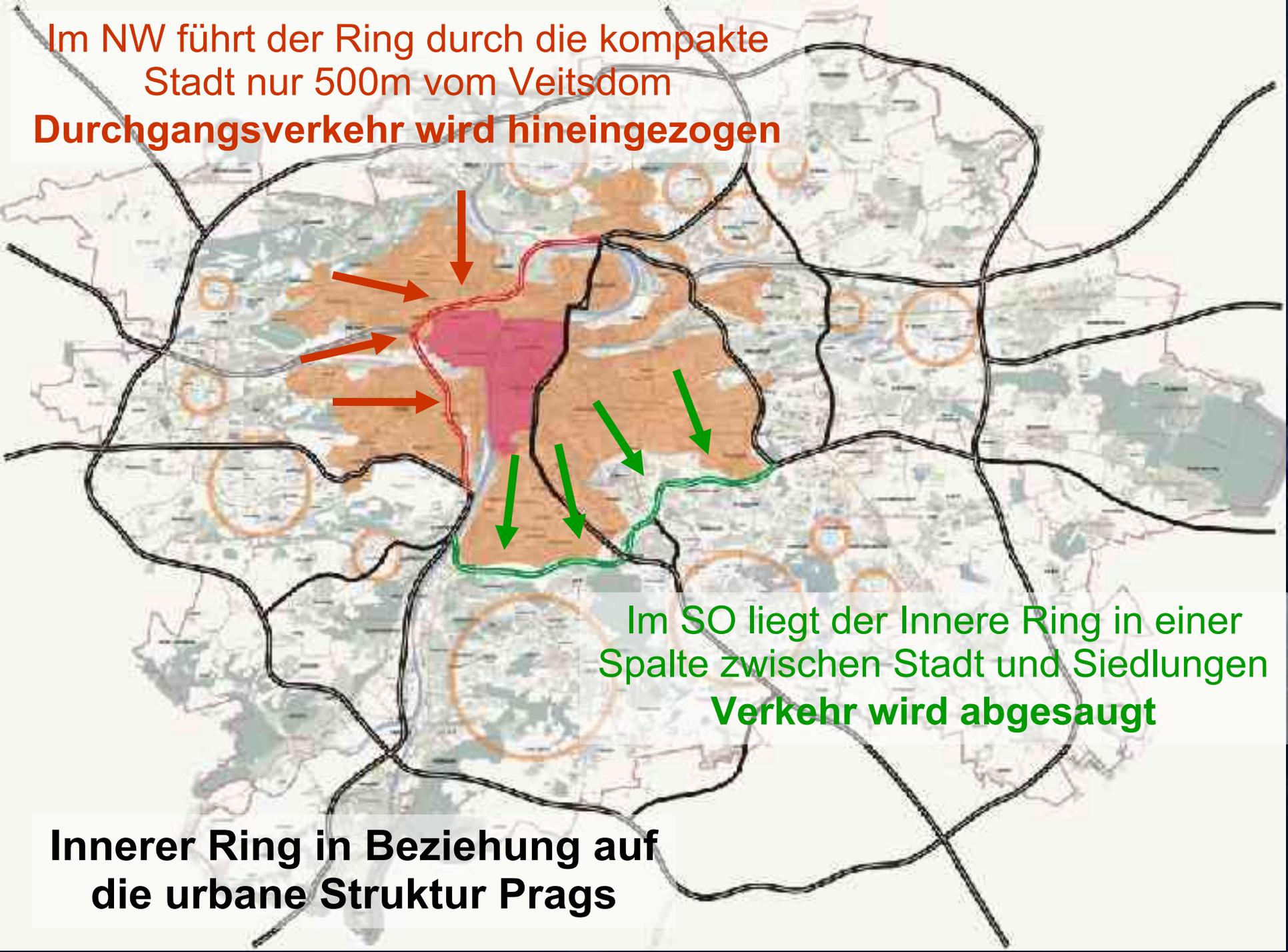
**Innerer Ring in Beziehung auf  
die urbane Struktur Prags**



im SO liegt der Innere Ring in einer Spalte zwischen Stadt und Siedlungen  
**Verkehr wird abgesaugt**

**Innerer Ring in Beziehung auf die urbane Struktur Prags**

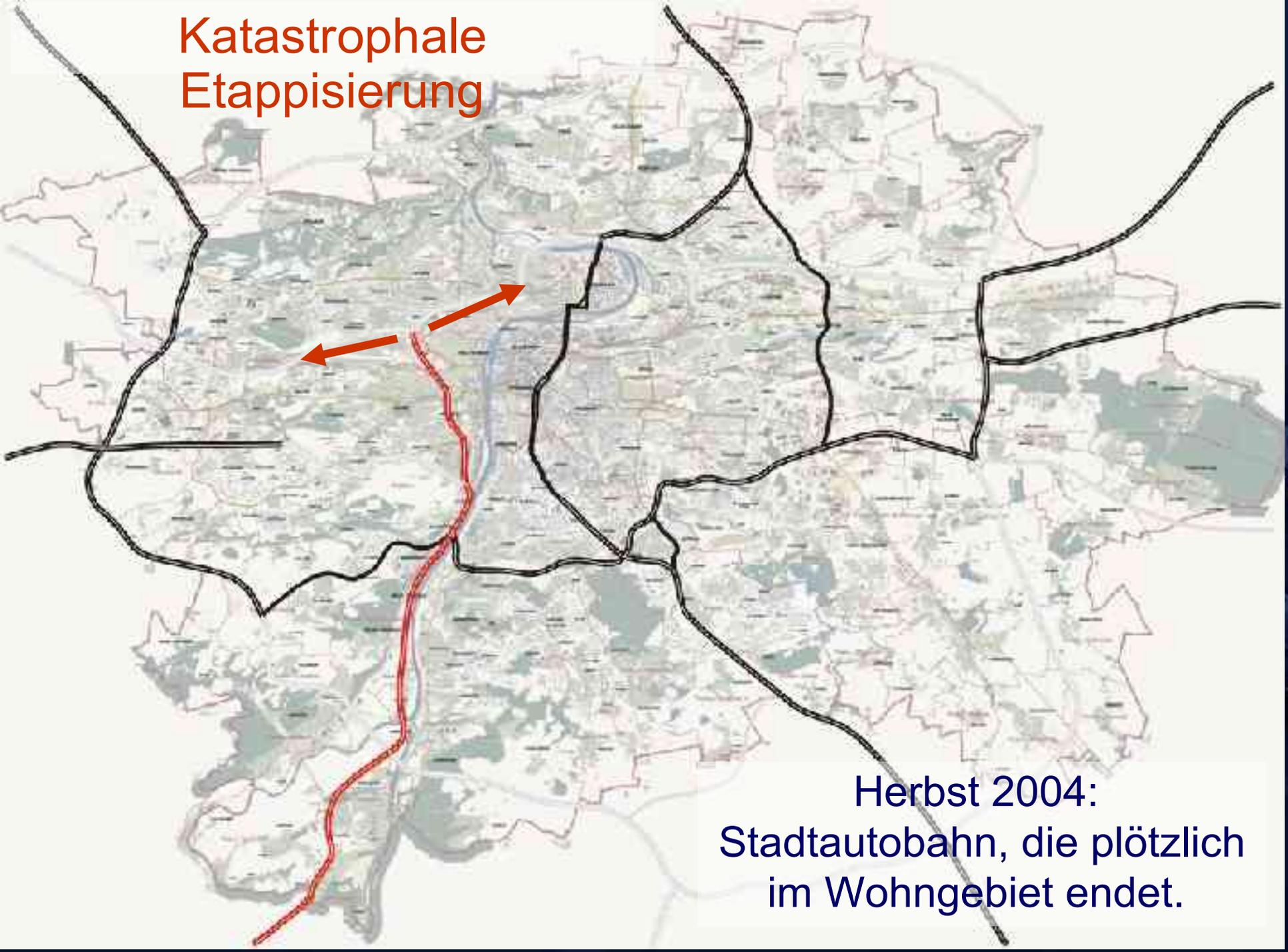
Im NW führt der Ring durch die kompakte  
Stadt nur 500m vom Veitsdom  
**Durchgangsverkehr wird hineingezogen**



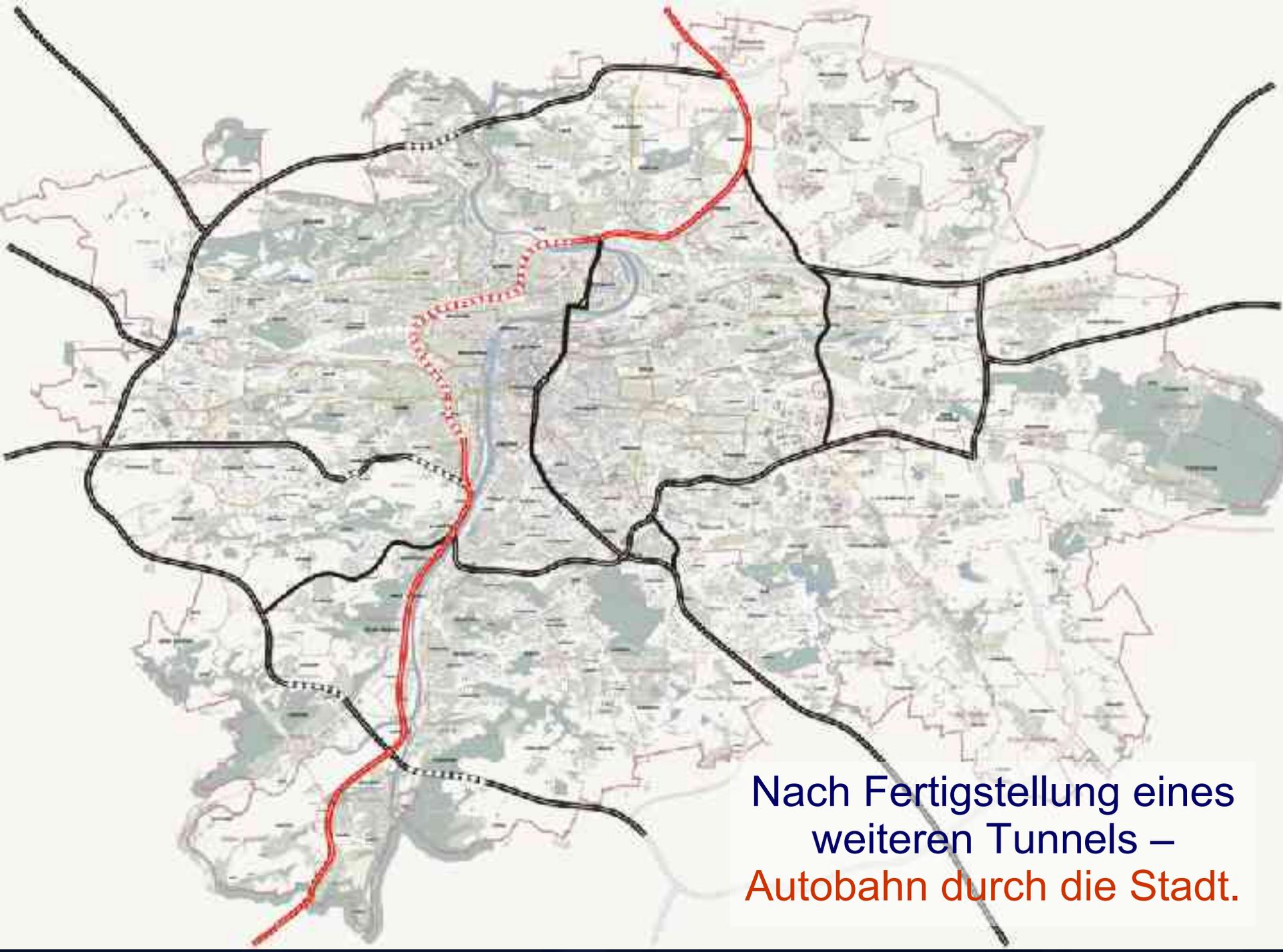
Im SO liegt der Innere Ring in einer  
Spalte zwischen Stadt und Siedlungen  
**Verkehr wird abgesaugt**

**Innerer Ring in Beziehung auf  
die urbane Struktur Prags**

# Katastrophale Etappisierung

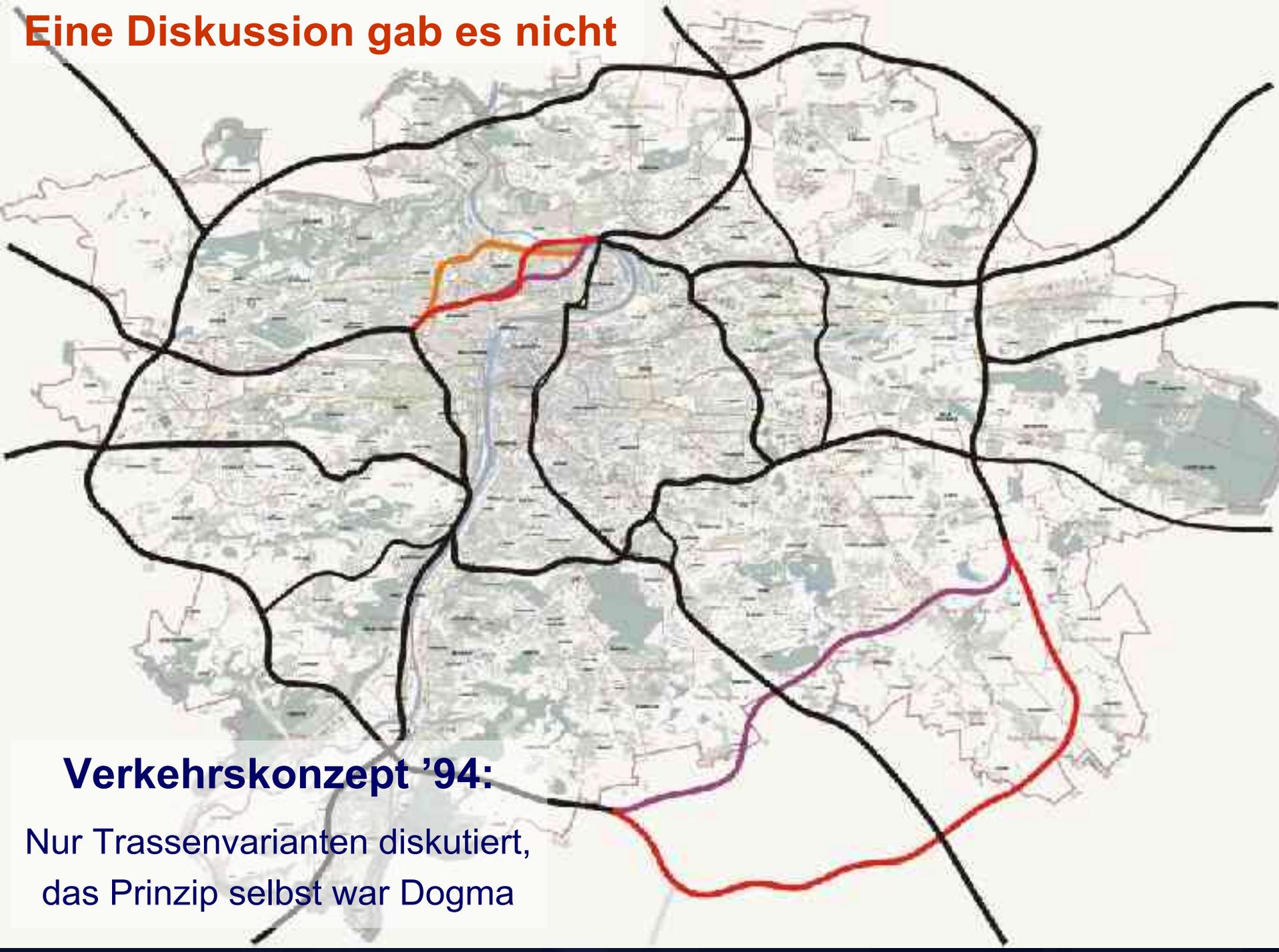


Herbst 2004:  
Stadtautobahn, die plötzlich  
im Wohngebiet endet.



Nach Fertigstellung eines weiteren Tunnels –  
Autobahn durch die Stadt.

**Eine Diskussion gab es nicht**



**Verkehrskonzept '94:**

Nur Trassenvarianten diskutiert,  
das Prinzip selbst war Dogma

# Eine alte Denkweise steht dahinter

- ein (hohes) Maß an **Verkehrswachstum** und künftigem **Modal-Split** wird prognostiziert
- mit Hilfe des Flächennutzungsplans wird eine **Fahrtenmatrix** gebildet
- die angenommenen Matrizen, getrennt für MIV und ÖPNV berechnet, **gelten als Axiom**
- die Aufgabe des Verkehrsplaners ist, das Verkehrsnetz auf **gegebene Volumina** entsprechend **zu dimensionieren**

# Viele Faktoren werden vergessen

- Eine **Wechselwirkung** zwischen **Angebot** und **Nachfrage** wird ignoriert
- **Keine Szenarien**
- **Verkehrsinduktion** gilt als unwichtiger Faktor, der nicht mitgezählt wird
- **Änderung des Modal-Splits** auf konkrete Verbindungen als Folge von **Investitionen** wird nicht mitgezählt
- **Bürgerbeteiligung** gibt's nur theoretisch

Mit **neuen Technologien** werden **alte Verkehrskonzepte** umgesetzt



**Straßenbau** soll Ausweg aus dem **Stau** sein



SOS  
PRAHA

**RUHENDER VERKEHR**

# Ruhender Verkehr

- Mit so hohem Motorisierungsgrad hat Prag auch große **Probleme mit dem Parken**
- Der Garagenanteil ist gering, alle Straßen und Plätze sind **zugeparkt**
- **Parkraumbewirtschaftung** gibt es nur in einem Teil der Altstadt, die Akzeptanz ist aber gering (ca. 50% Vorstöße)



**Kleinseitner Ring** – einer der wichtigsten Plätze im historischen Stadtzentrum...

... dient als riesiger Parkplatz.





SOS  
PRAHA



**Falschparken** wird von den Behörden  
„großzügig“ geduldet

# Parken in Zahlen (Zentrum)

Straßenraum	10 383 Stpl.
Garagen (öffentlich)	2 815 Stpl.
Garagen (Privat)	2 067 Stpl.
Insgesamt	15 265 Stpl.

Laut Stadtrat für Stadtentwicklung  
fehlen in Prag 1 **20 000 Stehplätze** –  
erst nach dem Bau dieser Kapazitäten  
könne man das Parken auf den  
Straßen reduzieren



SOS  
PRAHA

**RADVERKEHR**

Offiziell gibt es in Prag **160 km Radwege...**



SOŠ  
PRAHA... die meisten existieren aber nur theoretisch.

Es gibt zwar ein Paar schöner **Freizeit-Radwege**...



... die **Alltags-Radwege** sind aber eine Katastrophe.



PRAHA

Beispiel zweier benutzungspflichtiger (!) „Radwege“

... die **Alltags-Radwege** sind aber eine Katastrophe.



PRAHA

„Baulicher Radweg“ in Podbaba (ca 1995)

## Kreuzungen:

Es gibt in Prag nur eine  
fahrradfreundliche Ampel.

Meistens heißt es nur:  
„**Radfahrer absteigen**“

- das Lieblingsschild der  
Prager Verkehrs-  
ingenieure



Kreuzung an der Greenway Rokytká



**„Fußgängerzone“ Anděl (2003):**  
Autos dürfen hinein,  
Radfahrer müssen absteigen!

# Prager Radverkehrs-„Netz“



(nur funktionsfähige Routen gezählt)

# Zusammenfassung Radverkehr

- Das Fahrrad wird von Politikern und Planern **nicht ernst genommen**
- Es wird kaum in Radwege investiert:  
Investitionen zwischen 1999 – 2003:  
Verkehrsinfrastruktur: ca 700 Mio €  
davon Radverkehr: 0,7 Mio €  
**d. h. Ein Radverkehrsanteil von 0,1 % !**
- Vorrangig werden Freizeit-Radwege am Stadtrand gebaut – keine Verbesserung



SOS  
PRAHA

FUßGÄNGER



Im Zentrum gibt es ein Paar  
**Fußgängerzonen** aus den 80-iger Jahren



Normalerweise bleiben aber nur  
**Restflächen** für Fußgänger

Zweiten  
Gehweg  
benutzen



(Erst) seit 2000 haben in Tschechien Fußgänger **Vorrang** am Zebra-Streifen



Als Reaktion hat der Prager Magistrat einige Dutzend **Zebra-Streifen abgeschafft**, damit der Individualverkehr nicht verlangsamt wird.



Solche Bilder sind die Folge...



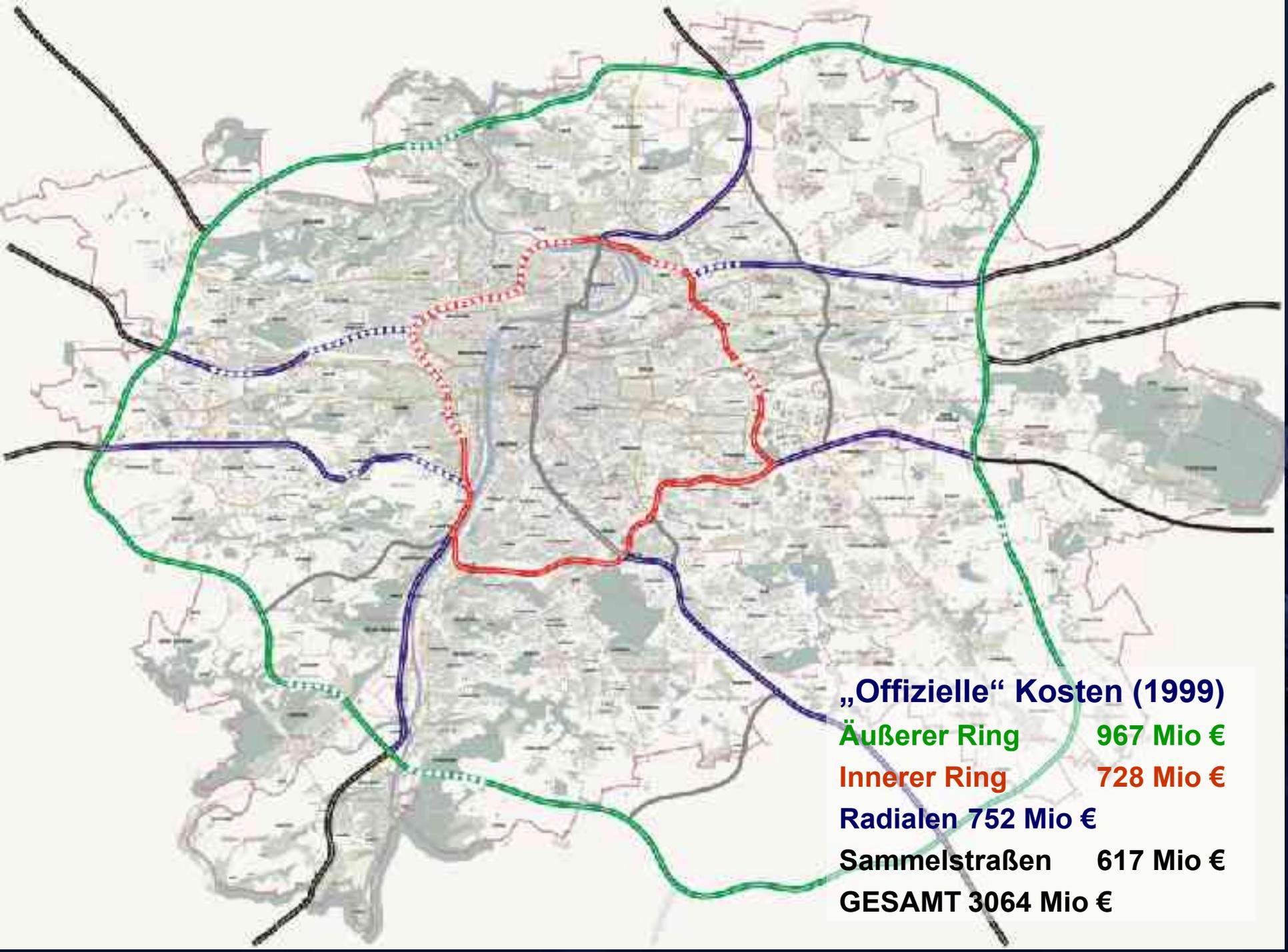
**Verkehrsberuhigung:** Es gibt gute Beispiele...



SOS  
PRAHA

... aber leider überwiegt ein  
**technisierterer Ansatz.**





**„Offizielle“ Kosten (1999)**

**Äußerer Ring 967 Mio €**

**Innerer Ring 728 Mio €**

**Radialen 752 Mio €**

**Sammelstraßen 617 Mio €**

**GESAMT 3064 Mio €**

délka 6,5 km  
 tunel 83 %  
 náklady 3359 mil / km  
 tunel 3818 mil / km



prodražení:  
 ÚPn → ÚR  
 +149 %  
 ÚR → realizace

Schon **2 Jahre** nach Genehmigung des Verkehrskonzepts gibt der Chef der Magistratsabteilung für Verkehrsplanung öffentlich zu, dass der Innere Ring statt der angegebenen 728 Mio. € **über 2500 Mio. € kosten wird...**

o  
 tu  
 n  
 tunel 5409 mil / km

prodražení:  
 ÚR → realizace  
 +64 %



Městský okruh celkem (mil. Kč)

## Kostenüberschreitung Innerer Ring

# Kostenüberschreitungen

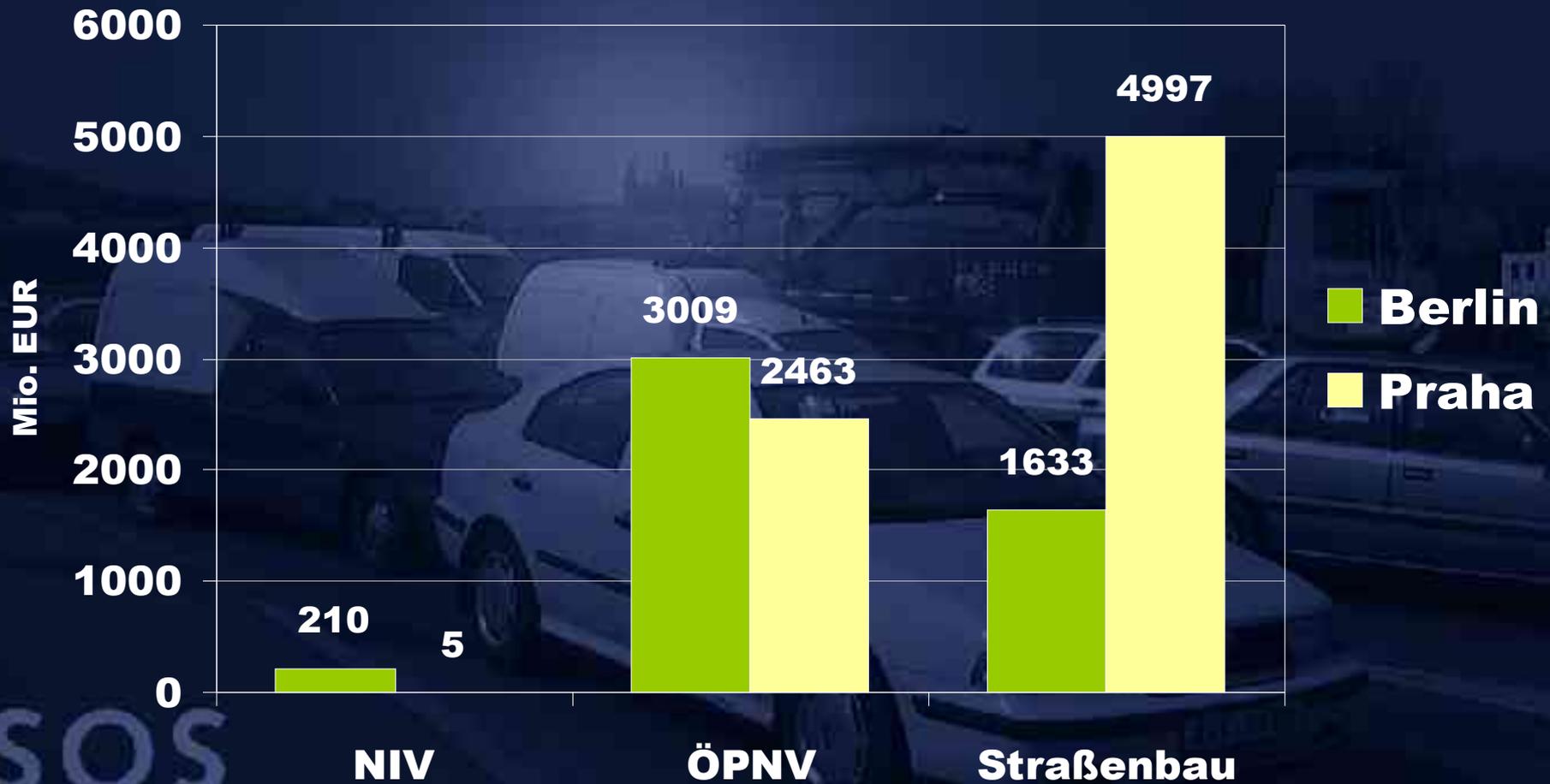
- Kostenüberschreitungen von **60%** sind üblich
- In der Planungsphase werden die Kosten **systematisch unterschätzt**, nach Baubeginn traut sich niemand, die Investition zu stoppen
- Die Pläne **überschreiten die finanziellen Möglichkeiten** der Hauptstadt – Mittel werden gekürzt, Verzögerungen und Mehrkosten sind die Folge
- **Korruption** bzw. das Fehlen einer unabhängigen Kontrolle tragen ebenfalls zu Kostensteigerungen bei

# Verkehrspolitik und Finanzen

- Das Prager Verkehrskonzept sieht sehr **kostenintensive Bauten** vor
- Die **Gesamtkosten** von 7.465 Mio. € **überschreiten die finanziellen Möglichkeiten** Prags
- In den letzten 10 Jahren wurden Investitionen **durch eine Verschuldungspolitik ermöglicht** – die Fortsetzung dieses Trends ist gefährlich
- Die Politiker behaupten aber, die **Verkehrsbauten** (v. a. Innerer Ring) seien unbedingt notwendig, es gäbe keine Alternative
- Es werden also Bauwerke in Milliardenhöhe **begonnen**, ohne dass die **Finanzierung** geklärt ist

# Vergleich Berlin - Prag

## geplante Infrastrukturausgaben bis 2015

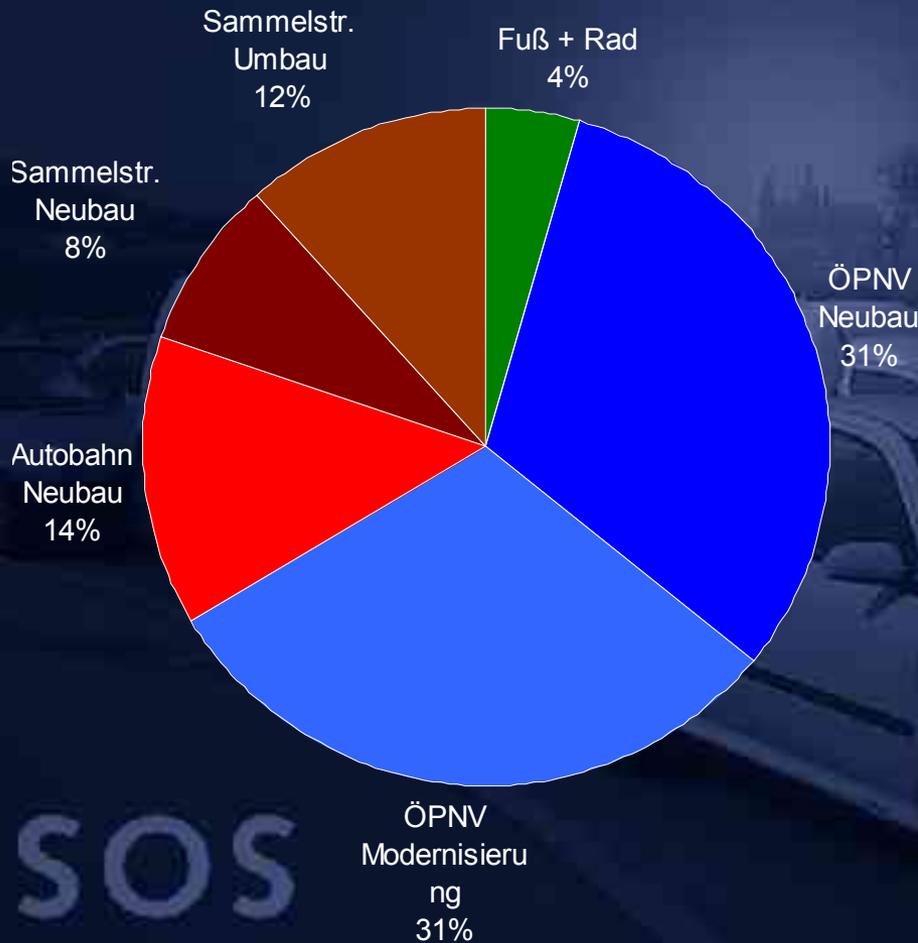


ohne Investitionen von Staat / Bund

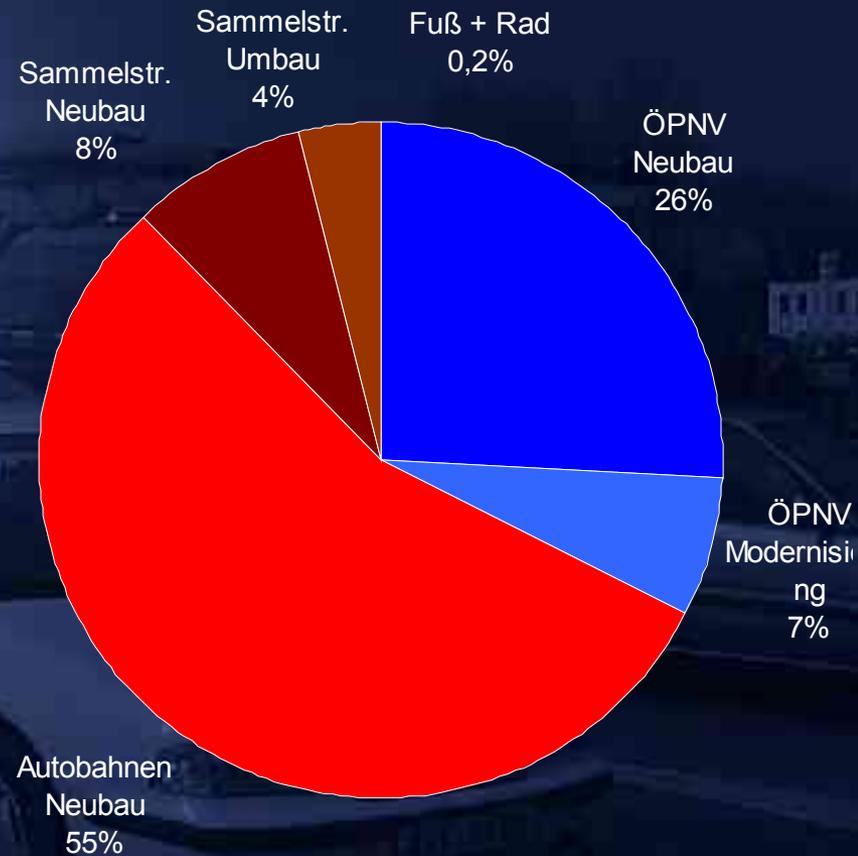
offizielle (unrealistische) Angabe für Straßenbau lautet 3164 Mio EUR

# Vergleich Berlin - Prag

## Investitionen - Anteil nach Verkehrsart



**Berlin**



**Praha**

# Forderungen von SOS Praha

- Verantwortliche **Investitionspolitik** – Kosteneffektivität statt Megalomanie
- Stopp den **Stadtautobahnen**
- Priorität für den **Äußeren Ring**
- **Verkehrsberuhigung** als Regel
- Einführung eines **S-Bahn**–Systems
- **U-Bahn** nur dort, wo Nachfrage besteht
- Rasanter Ausbau der **Straßenbahn**
- Gleichberechtigung von **Fußgängern**
- **Fahrrad** als vollwertiges Verkehrsmittel

# Informationsquellen

- Územní plán Prahy 1999
- Rozpočty hl.m. Prahy 1997 – 2004
- Rozpočet SFDI 2002 - 2004
- Návrh rozvoje dopravních sítí ČR 2001
- Studie obsluhy pražské aglomerace veřejnou hromadnou dopravou
- Ročenky dopravy (ÚDI)
- Denní tisk

Danke für Ihre Aufmerksamkeit



Štěpán Boháč

Juni 2004

SOS  
PRAHA