EXKURSIONSBERICHT
DIE STÄDTE EX-JUGOSLAWIENS

BEOGRAD, ZAGREB & LJUBLJANA

von Michaela Leitgöb und Ben Lode

FOKUS: Zagreb – Stadtplanung und Verkehr: Herausforderungen und Perspektiven

TECHNISCHE UNIVERSITÄT WIEN
Vienna University of Technology

Lehrveranstaltung:	Exkursion Grundlagen der Verkehrsplanung, 231.935
Betreuung:	Prof. Günther **Emberger** und Dipl.-Ing. Tadej **Brezina** (Institut für Verkehrswissenschaften der TU Wien)
Verfasser:	Michaela Leitgöb (1025800) und Ben Lode (1025108)

Inhaltsverzeichnis

1. ALLGEMEINES 3

2. STADTENTWICKLUNG 4

2.1. VISION: ZAGREB IM 21. JAHRHUNDERT 4
2.2. AKTUELLES ZUR STADTENTWICKLUNG 4
2.3. STRATEGISCHE PROJEKTE 4
2.3.1. UNI-CAMPUS BORONGAJ 4
2.3.2. ZAGREB NA SAVI (ZAGREB RIVERFRONT) 5

3. VERKEHR 7

3.1. DATEN ZUM VERKEHR 7
3.1.1. MODAL SPLIT 7
3.1.2. PKW-BESITZ 8
3.1.3. STRUKTUR DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS 8
3.2. STRASSENVERKEHR 9
3.2.1. ÜBERREGIONALE VERKEHRSANBINDUNG 9
3.2.2. STADTVERKEHR 9
3.3. RUHENDER VERKEHR 10
3.4. RADVERKEHR 11
3.4.1. ZAGREBPLAN 2020 11
3.4.2. SINDIKAT BICIKLISTA 12
3.4.3. CYCLING EUROPE – ZAGREB 2013 13
3.5. ÖFFENTLICHER VERKEHR (ÖV) 13

4. CIVITAS ELAN – EIN STRATEGISCHES EU-PROJEKT 15

5. FAZIT 15

6. EIN RUNDGANG DURCH ZAGREB 16

7. QUELLENVERZEICHNIS 18

1. ALLGEMEINES

Die Stadt Zagreb hinterließ beim Autorenteam einen gemischten Eindruck: Einerseits überzeugten die inneren Stadtteile dadurch, dass die Fußgängerzonen ausschließlich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen waren, andererseits spürte man nahe des Sava-Fluss sowie in den südlichen Stadtteilen die großmaßstäbliche, sozialistisch geprägte Stadterweiterung. Leider ergab sich im Zuge der Exkursion keine Möglichkeit, mit Verantwortlichen der Stadt Zagreb über die Themen Stadtentwicklung und Verkehr zu sprechen, weshalb sich unsere Erkenntnisse auf (übersetzten) offiziellen Veröffentlichungen sowie den geführten Gesprächen stützen. Es ergab sich für uns die Möglichkeit, mit Vertretern des kommunalen Verkehrsbetriebs in Zagreb, ZET (Zagrebacki Elektricni Tramvaj), der Fakultät für Bauingenieurwesen der Universität Zagreb sowie dem Sindikat Biciklista (dt.: Radfahrer-Gewerkschaft) zu sprechen.

Abbildung 1: Zagreb - Straße in der Oberstadt

Im Vorhinein sei außerdem angemerkt, dass die Quellenlage zu bestimmten Kennzahlen teilweise vage bzw. auch recht unsicher bezeichnet werden muss. Ein Beispiel: Offiziellen Angaben zufolge gibt es in Zagreb rund 190 km Radwege (Stand 2013), das Sindikat Biciklista bezweifelt diese Angabe und geht von ca. 150 km im Stadtgebiet von Zagreb aus (vgl. Sindikat Biciklista, 2013). Dazu weiß der „Ostpol“ ein deutschsprachiger Blog über Osteuropa (vgl. Ostpol, 2013) zu berichten: *„Die EU-Delegation versuchte im vergangenen Jahr, auf die Wichtigkeit des Fahrrads als umweltfreundliches und flottes Verkehrsmittel hinzuweisen. Das blieb nicht ohne Anekdote: Anlässlich einer Ausstellung zum Thema Radverkehr im technischen Museum ließ die Stadt vor dem Museum auf die Schnelle noch einen Radweg hinpinseln. Bei den Anwesenden hat das nur für Kopfschütteln gesorgt.“*

Abbildung 2: Straßenraum in Novi Zagreb

Kroatien wird ab 1. Juli 2013 Mitglied der Europäischen Union sein. Vor diesem Hintergrund liefen schon in der Phase der EU-Beitrittsverhandlungen Projekte aus den so genannten Instrumenten für Heranführungshilfe der EU. Ein sehr zentrales Projekt im Bereich Verkehr war dabei Civitas ELAN, das von 2008 bis 2012 lief und im letzten Kapitel beschrieben wird.

2. STADTENTWICKLUNG

Wie eingangs schon skizziert, ergab sich im Zuge der Exkursion kein direkter Kontakt zur Stadtverwaltung von Zagreb. Unsere Erkenntnisse in diesem Kapitel fußen hauptsächlich auf dem übersetzten Entwicklungsplan „Zagrebplan 2020“, der im April 2012 durch das Stadtparlament beschlossen wurde. Der aktuelle Stadtentwicklungsplan wurde von Sindikat Biciklista insofern kritisiert, als dass er kaum konkrete Vorgaben und Maßnahmen enthielte (vgl. ebd., 2013).

2.1. VISION: ZAGREB IM 21. JAHRHUNDERT

Die Stadt setzte sich vier strategische Handlungsfelder, zu denen der „Zagrebplan 2020“ konkrete Vorhaben enthalten sollte:

- Umweltschutz
- Mobilität
- Bildung, Kultur und Sport
- Verwaltungsmodernisierung

Als Grundlage der Stadtentwicklung dienen öffentliche Investitionen der Stadt Zagreb. Prinzipiell wird der Planungsfokus auf zwei Achsen in der Stadt gelenkt: die Areale entlang der Eisenbahnstrecken sowie die Uferzonen entlang des Sava-Fluss. Nach der Privatisierung der Kroatischen Staatsbahn im Jahr 2006 scheinen viele Areale um und an den Eisenbahnstrecken in Zagreb ungenutzt zu sein, weshalb die Stadt deren Umnutzung und Entwicklung anstrebt.

2.2. AKTUELLES ZUR STADTENTWICKLUNG

Recht ambitionierte Vorhaben prägen die derzeitige Siedlungsentwicklung in Zagreb, teilweise basierend auf Planungen von 2005 und 2012 (Zagrebplan 2020):

- Erneuerung der Anlagen und Infrastruktur des ÖPNV (160 Mio. EUR)
- Renaturierung der Jakusevac-Deponie (56 Mio. EUR)
- Hochwasserschutz Sava Fluss (750 Mio. EUR)
- Neues Klinikum (265 Mio. EUR)
- Light-Rail-System zur Verknüpfung von Zagreb mit dem Umland (150 Mio. EUR)
- Sport- und Erholungszonen (97 Mio. EUR)
- Stadtentwicklungsgebiet Paromlin (70 Mio. EUR)
- Tiefgaragen-Ausbau (30 Mio. EUR)

Angesichts der aufgerufenen Finanzierungsvolumina ist davon auszugehen, dass die Republik Kroatien zumindest bei einigen Projekten eine Komplementärfinanzierung übernimmt. Es geht aus den Planungen leider nicht hervor, wie die Finanzierung der einzelnen Maßnahmen realisiert werden soll.

2.3. STRATEGISCHE PROJEKTE

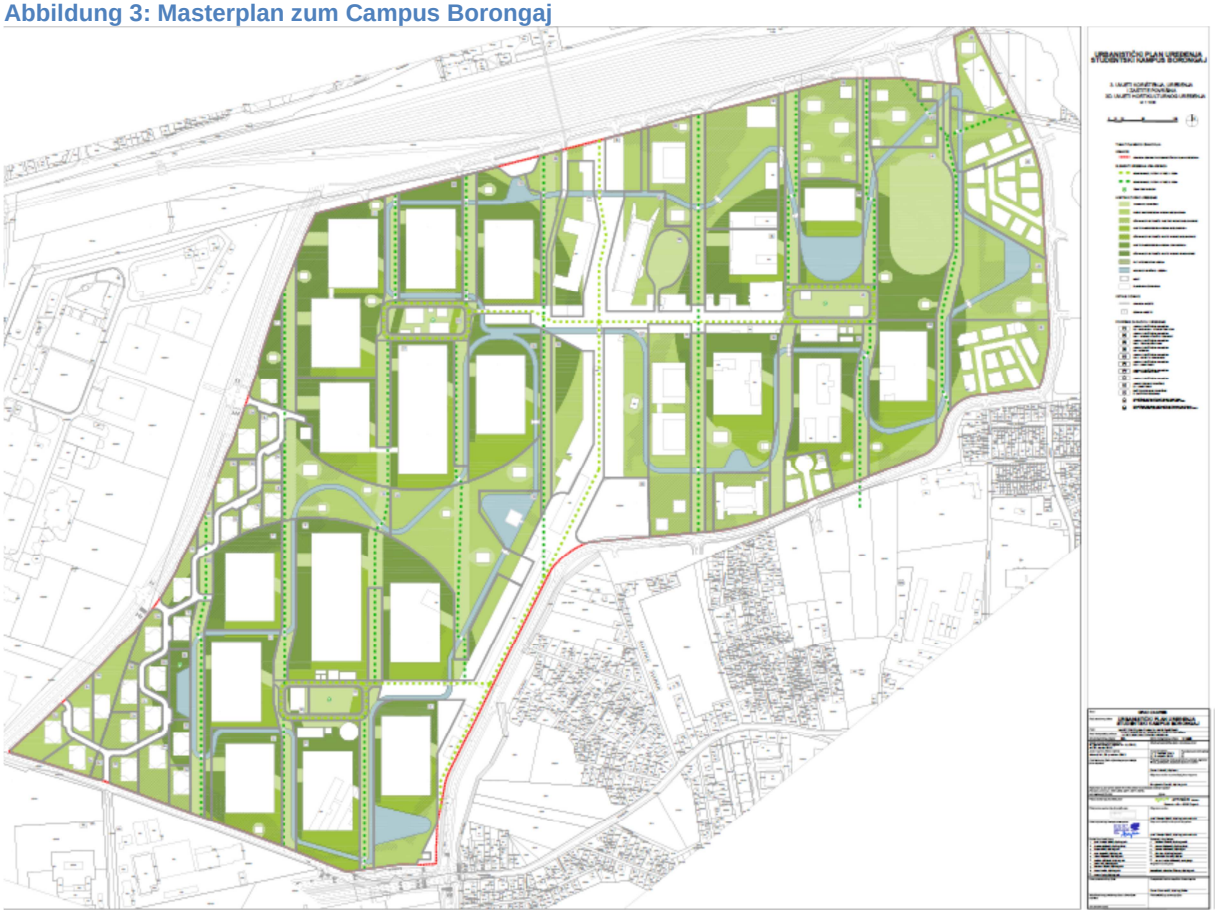
2.3.1. UNI-CAMPUS BORONGAJ

Die Standorte der einzelnen Universitätsfakultäten waren bis dahin über das gesamte Stadtgebiet verteilt. Die Aufgabe der Kaserne im Zagreber Stadtteil Borongaj wurde als Chance zur Zusammenführung zu einem Universitätscampus wahrgenommen. Zum Herbstsemester 2007 begann der Universitätsbetrieb für 4500 Studierende und 200

Lehrende am neuen Standort (vgl. Universität Zagreb, 2013). Allerdings werden derzeit noch die grundlegend sanierten Kasernengebäude verwendet. Im Endausbau wird der 92 Hektar große Campus von ca. 35.000 Studierenden genutzt.

Der Campus Borongaj soll durch zwei zentrale verkehrliche Maßnahmen flankiert werden: die Errichtung einer Straßenbahnstrecke über den Campus (teils in Tieflage) sowie der Bau eines großen Umsteigeknotens am nördlichen Rand.

Abbildung 3: Masterplan zum Campus Borongaj



Quelle: Website Stadt Zagreb, 2013.

2.3.2. Zagreb Na Savi (Zagreb Riverfront)

Erst im Zuge der zweiten Stadterweiterung über den Sava-Fluss in den 60er und 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts wuchs Zagreb nach sozialistischen Planungsleitbildern nach Süden. Der öffentliche Raum in Novi Zagreb ist geprägt von breiten Straßen, Plattenbauten und viel Grün; es finden sich viele Analogien zu Novi Beograd oder auch den Stadterweiterungsgebieten in den Ost-Berliner Stadtteilen Hellersdorf und Marzahn. Bedingt durch notwendige Hochwasserschutzbauten (nach einem Hochwasser in 1964) wurden sehr breite Streifen beiderseits des Flusses nicht bebaut, was die Stadt nun ändern will. Das Konzept von „Zagreb Na Savi“ (international eher als Zagreb Riverfront bekannt) sieht die Entwicklung von Flächen entlang des Flusses als Wohn- und Geschäftsquartiere vor. Nach Zeitungsberichten plant man außerdem den Bau von Wasserkraftwerken am Sava-Fluss, allerdings gibt es Probleme mit der Finanzierung der Projekte (vgl. Vercernji List, 2013).

Erste Visualisierungen sind auch schon zu einigen Teilprojekten, hier „Zagreb Mall“ zu sehen. Realisierungszeitraum bzw. Baubeginn waren nicht zu eruieren.

Abbildung 4: Visualisierung der geplanten „Zagreb Mall“

Quelle: Vercernji List (2013).

3. VERKEHR

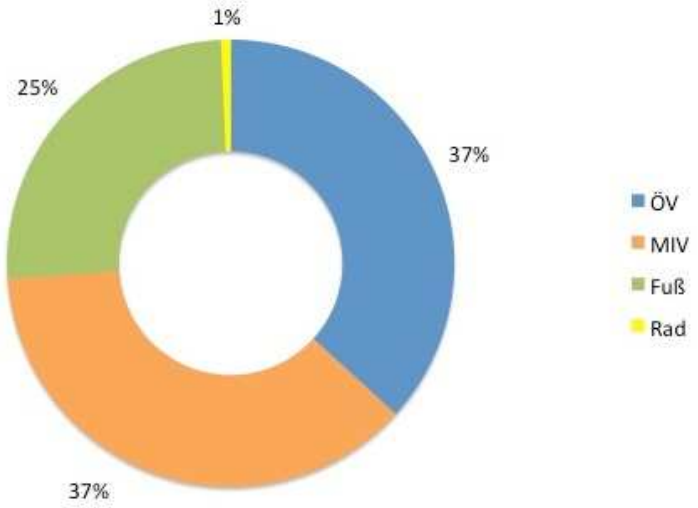
Das Kapitel zum Themenbereich Verkehr gliedert sich in die Abschnitte Daten zum Verkehr, Straßenverkehr, Radverkehr und öffentlicher Verkehr. Die beschriebenen Informationen stammen zu einem Großteil aus dem übersetzten Entwicklungsplan „Zagrebplan 2020“. Des Weiteren wurden jene Informationen und Erfahrungen, die vor Ort gesammelt werden konnten, einbezogen.

3.1. DATEN ZUM VERKEHR

3.1.1. MODAL SPLIT

Zum Modal Split der Stadt Zagreb liegen keine aktuellen Daten vor. Die letzte umfassende Erhebung fand im Jahr 1999 statt und ist in Abbildung 5 dargestellt. Demnach finden in Zagreb rund ein Viertel aller Wege zu Fuß statt. Die restlichen Fahrten verteilen sich annähernd gleichmäßig auf öffentlichen Verkehr (ÖV) und motorisierten Individualverkehr (MIV) (jeweils 37%). Das Fahrrad spielte mit einem Anteil von unter 1% im Jahr 1999 eine noch eher untergeordnete Rolle. Interessant wäre wie und ob sich diese Werte in den letzten Jahren durch Maßnahmen der Stadtplanung verändert haben. Eine aktuelle Erhebung des Modal Split wäre als Planungsgrundlage für die Stadt notwendig.

Abbildung 5: Modal Split - Zagreb 1999



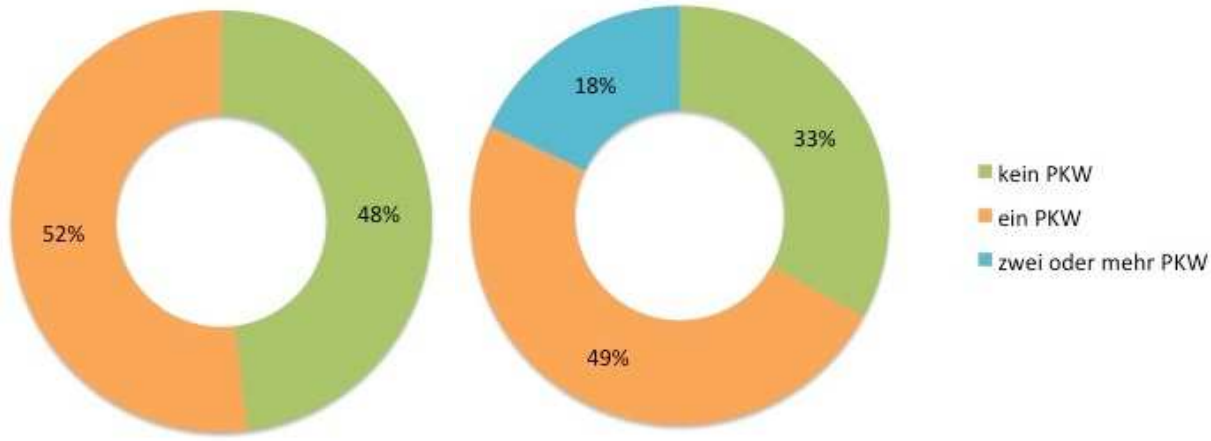
Quelle: Stadtbüro für Strategische Planung und Entwicklung, 2012, S. 123.

Obwohl es eine gleichmäßige Verteilung der Wege zwischen MIV und ÖV gibt hängt die Verwendung des Verkehrsmittels maßgebend vom Zweck des Weges ab. Im Ausbildungsverkehr herrscht der ÖV mit rund 90% vor, während im Arbeitsverkehr der Anteil des MIV mit 56% dominiert (vgl. Stadtbüro für Strategische Planung und Entwicklung, 2012, S. 123).

3.1.2. PKW-Besitz

Wie bereits beim Modal Split liegen auch in diesem Bereich keine aktuellen Daten vor. Die aktuellsten Erhebungen stammen aus dem Jahr 1998. Damals besaßen rund 48% der Haushalte in Zagreb keinen eigenen PKW, was einem geringen Motorisierungsgrad entspricht. Erhebungen jüngeren Datums geben für das Jahr 2000 ca. 300.000 angemeldete PKW an und für das Jahr 2012 schon 400.000 PKW an. Die Prognosen bis zum Jahr 2020 sagen einen weiteren, starken Anstieg der PKWs voraus. Der Anteil an Haushalten ohne eigenen PKW wird voraussichtlich auf 33% sinken, 49% werden einen und 18% zwei oder mehrere PKW besitzen. Dies bedeutet, dass die Anzahl an PKW im Zeitraum von 1998 bis 2020 um rund 67% anteigen wird (vgl. Stadtbüro für Strategische Planung und Entwicklung, 2012, S. 123). Da in Zagreb bereits derzeit Probleme mit überlasteten Straßen und Parkmöglichkeiten bestehen stellt diese Entwicklung eine große Herausforderung für die Stadt- und Verkehrsplanung dar.

Abbildung 6: PKW Besitz - Zagreb 1998 (links) und Prognose 2020 (rechts)

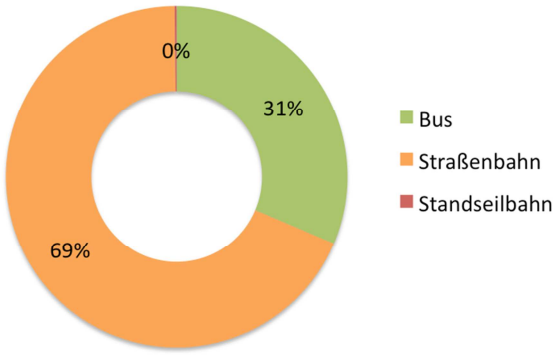


Quelle: Stadtbüro für Strategische Planung und Entwicklung, 2012, S. 123.

3.1.3. Struktur des Öffentlichen Verkehrs

Die Fahrgastzahlen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) in Zagreb werden durch das elektronische Fahrkartensystem ständig erhoben und vierteljährlich ausgewertet. Im letzten Quartal des Jahres 2012 nutzten die Fahrgäste zu 69% die Straßenbahn und zu 31% den Bus. Die Standseilbahn macht mit unter 1% einen sehr geringen Anteil am gesamten ÖV in Zagreb aus. Absolute Fahrgastzahlen werden nicht veröffentlicht.

Abbildung 7: Struktur des ÖV - 2012 (Anteil Fahrgäste je Verkehrsmittel)



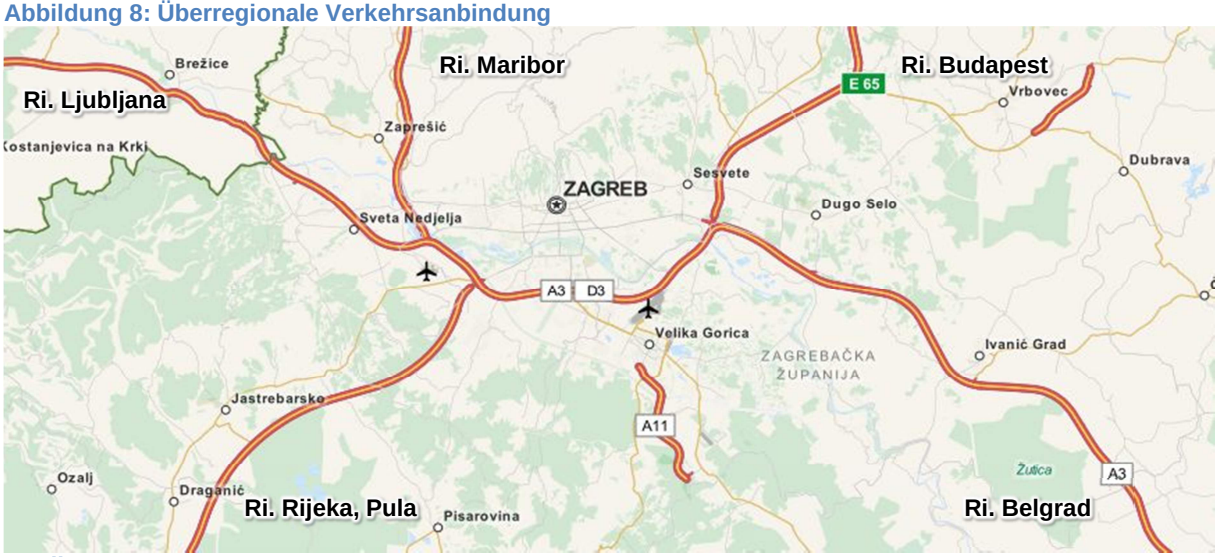
Quelle: Abteilung für Statistik, 2012.

3.2. STRASSENVERKEHR

3.2.1. ÜBERREGIONALE VERKEHRSANBINDUNG

International und regional ist die Stadt Zagreb im übergeordneten Straßennetz sehr gut angebunden. Zagreb ist über Autobahnen mit den wichtigsten großen Städten der Nachbarländer (Ljubljana, Maribor, Budapest und Belgrad) verbunden (siehe Abbildung 8). Südlich des Stadtgebietes verläuft die Autobahn A3, welche Kroatien in Ost - West Richtung durchquert. In den letzten zehn Jahren hat sich die Länge des Autobahnnetzes verdreifacht.

Abbildung 8: Überregionale Verkehrsanbindung



Quelle: OpenStreetMap, 2013.

3.2.2. STADTVERKEHR

Das Verkehrsnetz in Zagreb ist der derzeitigen Nachfrage nicht gewachsen und dadurch regelmäßig überlastet. Dieses Problem wird durch den steigenden Motorisierungsgrad noch verstärkt. Verkehrsmaßnahmen welche den Überlastungen entgegenwirken sollen, werden häufig unkoordiniert begonnen und nicht aufeinander abgestimmt. Es fehlt ein Gesamtverkehrskonzept welches eine Abstimmung der Ausbaumaßnahmen sicherstellen würde (vgl. Stadtbüro für Strategische Planung und Entwicklung, 2012, S. 126). Alternativen zum Straßenausbau scheint es in Zagreb derzeit wohl nicht zu geben.

Eine geplante Maßnahme stellt die Anbindung des Flughafens dar. Dieser ist derzeit nicht an das hochrangige Verkehrsnetz angeknüpft und auch im öffentlichen Verkehr nur durch Busse erreichbar (vgl. Stadtbüro für Strategische Planung und Entwicklung, 2012, S. 126).

Ein weiteres Problem im innerstädtischen Verkehr liegt darin, dass keine zentral koordinierte Ampelsteuerung im Stadtgebiet vorhanden ist. Dadurch würde einerseits die Flüssigkeit des motorisierten Individualverkehrs (MIV) unterstützt, es könnte jedoch auch zum schnelleren vorankommen im ÖV beitragen (vgl. Stadtbüro für Strategische Planung und Entwicklung, 2012, S. 126). Ein Verkehrsleitsystem könnte grundsätzlich auch genutzt werden, um den Individualverkehr auf eine für Zagreb verträgliche Weise zu lenken (z.B. durch Integration von P+R-Anlagen und Informationen zum Umsteigen auf den ÖV).

Die Situation der Verkehrssicherheit ist ein weiterer Problembereich des Stadtverkehrs in Zagreb. Jährlich kommt es zu fast 4000 Verletzten und 60 Toten im Straßenverkehr (vgl.

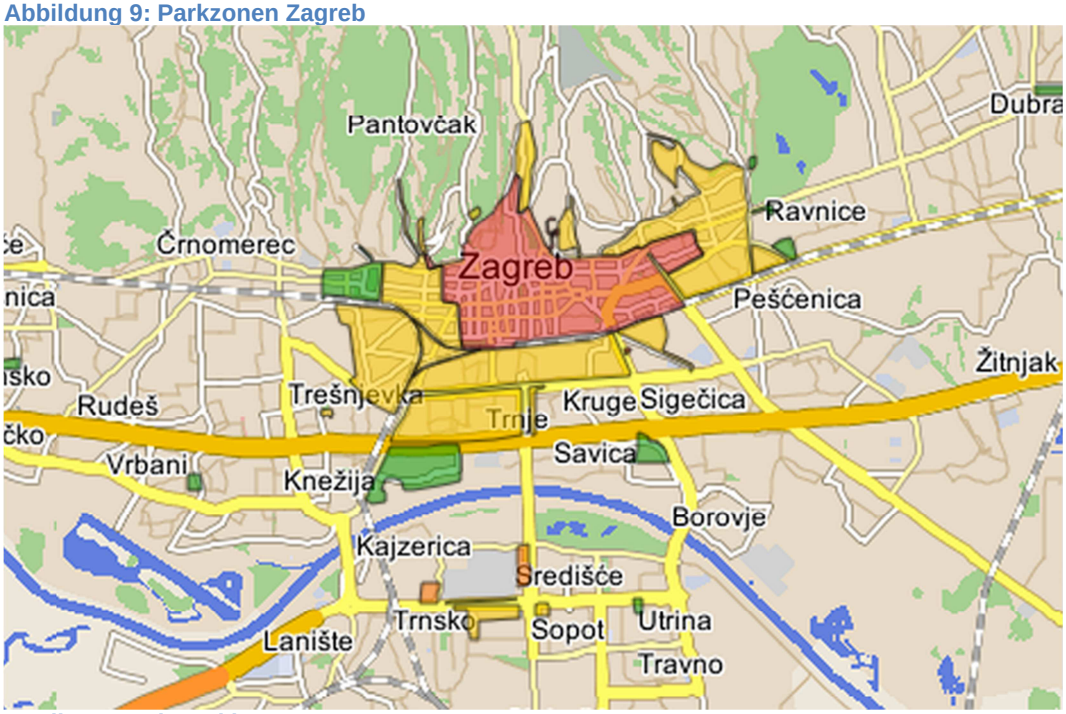
Stadtbüro für Strategische Planung und Entwicklung, 2012, S. 126). Konkrete Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind im „Zagrebplan 2020“ jedoch nicht enthalten.

3.3. RUHENDER VERKEHR

Ein Problem stellt der steigende Motorisierungsgrad in Zagreb dar, da bereits derzeit die Parkplatzsituation im Stadtgebiet angespannt ist. Verschärft wird die Situation durch fehlende Koordination im Neubau. Es gibt keine Stellplatzverpflichtung, jedoch wird offenbar nicht auf einen Anschluss an das ÖV-Netz geachtet. Vielmehr werden die Projekte ohne jegliche stadtverträgliche Verkehrsintegration geplant und errichtet. Ziel ist es in diesem Bereich zukünftig eine Abstimmung bei der Planung von neuen Standorten zu erreichen (vgl. Stadtbüro für Strategische Planung und Entwicklung, 2012, S. 126). Wie diese Koordination im Detail umgesetzt werden soll wird jedoch nicht weiter ausgeführt.

Die öffentlichen Parkplätze und Parkhäuser in Zagreb werden von „Zagreb Parking“ verwaltet. Dies sind rund 24.000 Stellplätze entlang der Straßen und 2.314 Stellplätze in acht öffentlichen Garagen. Das System der Zeit- und Zonenbeschränkung besteht in Zagreb seit 2005. Der Innenstadtbereich von Zagreb ist in drei Zonen (siehe Abbildung 9) gegliedert. Innerhalb der Zonen ist, je nach Farbe, die Parkdauer mit 2, 3 oder 4 Stunden begrenzt. Die Preise reichen von 2 bis 10 Kuna (0,26 - 1,32 €) pro Stunde und 50 bis 200 Kuna (6,6 - 26,5 €) pro Tag. Für Anrainer und Geschäftsbesitzer gibt es die Möglichkeit von Dauerparkscheinen, welche monatlich zu bezahlen sind. Die Parktickets können beim Kiosk, Automaten oder per Handy gekauft werden (vgl. Zagreb Parking).

Abbildung 9: Parkzonen Zagreb



Quelle: Zagreb Parking, 2013.

Die acht öffentlichen Parkgaragen, welche ebenfalls von Zagreb Parking verwaltet werden, befinden sich alle im Innenstadtgebiet (siehe Abbildung 10). Dies bedeutet, dass diese nicht als Park & Ride Anlagen vorgesehen sind, sondern der Parkplatznot im Innenstadtgebiet entgegenwirken sollen. Um diese nutzen zu können, ist es jedoch nötig mit dem Auto in die Innenstadt zu fahren, der Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel wird dadurch nicht gefördert.

Abbildung 10: öffentliche Parkgaragen Zagreb

Quelle: Zagreb Parking, 2013.

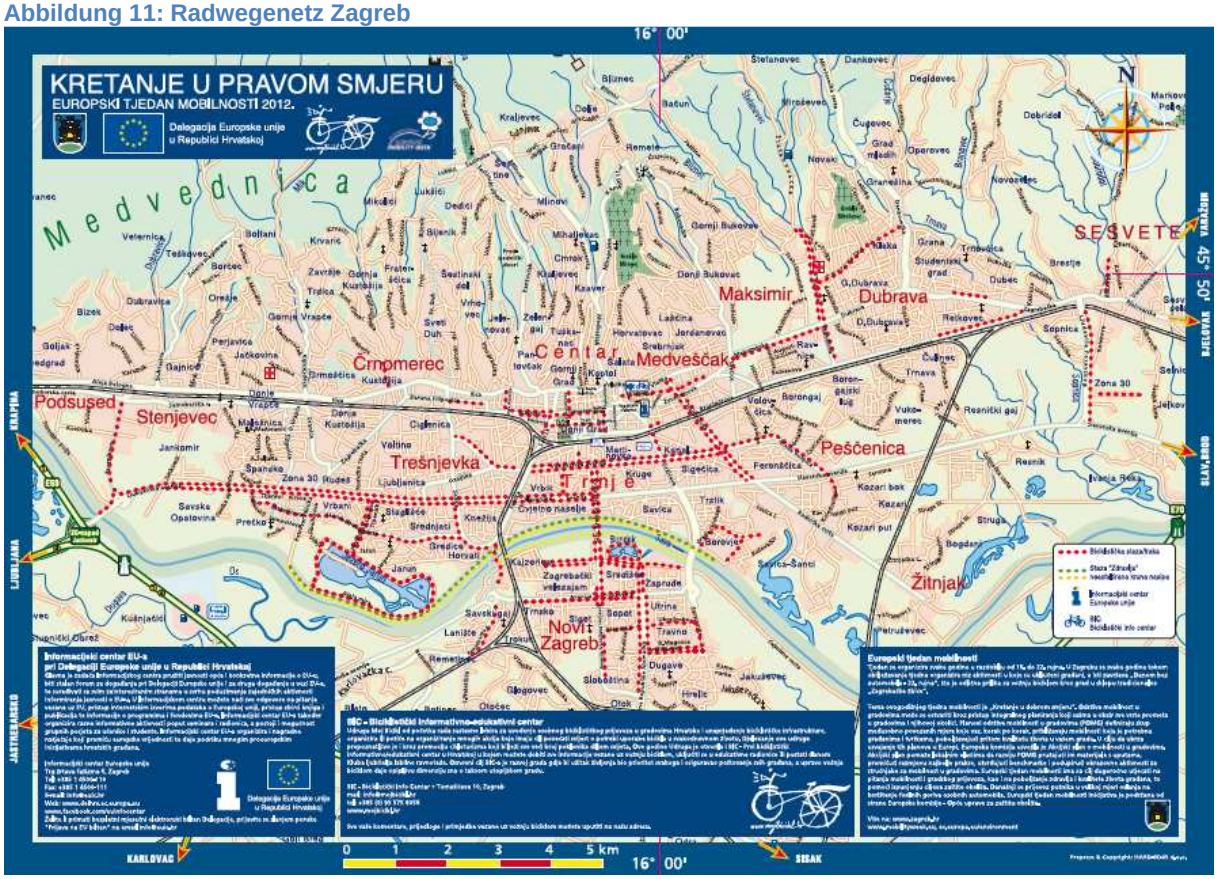
3.4. RADVERKEHR

3.4.1. ZAGREBPLAN 2020

Wie bereits im Kapitel Daten zum Verkehr dargestellt war der Anteil an Radfahrer am Modal Split mit rund 1% im Jahr 1999 sehr gering; steigt jedoch seither stetig an. Damit geht auch ein Ausbau an Radinfrastruktur einher. Im Jahr 2009 waren bereits 190 km Radweg in Zagreb vorhanden. Es gibt in diesem Bereich offenbar noch große Probleme: Die vorhandenen Radwege bilden kein geschlossenes Netz sondern viele Einzelfragmente, wodurch auch klar wird, dass die Länge des Radwegenetzes noch nicht ausreichend ist (siehe Abbildung 11). Ein Mangel im Radverkehr ist zudem das Fehlen eines massentauglichen, öffentlichen Fahrradleihsystems. Es sind zwar mehrere Systeme vorhanden (z.B. Bluebike) welche jedoch hauptsächlich auf touristische Nutzung und nicht für den Alltagsverkehrs ausgelegt sind (vgl. Stadtbüro für Strategische Planung und Entwicklung, 2012, S. 126).

Im Strategieplan Zagreb 2020 ist die Verbesserung der Situation im Radverkehr als Ziel festgeschrieben. Dazu sind Maßnahmen wie der weitere Netzausbau, die Vernetzung der Radwege, die Erhöhung der Sicherheit sowie die Einrichtung eines öffentlichen Fahrradleihsystems festgeschrieben (vgl. Stadtbüro für Strategische Planung und Entwicklung, 2012, S. 126). Diese Maßnahmen sind jedoch nicht weiter quantifiziert, wodurch die Art und Weise der tatsächlichen Umsetzung nicht gesichert bzw. nicht prüfbar ist.

Abbildung 11: Radwegenetz Zagreb



Quelle: Website Stadt Zagreb, 2013.

3.4.2. SINDIKAT BICIKLISTA

Während des Aufenthalts in Zagreb wurde ein Gespräch mit Sindikat Biciklista (dt.: Radfahrer-Gewerkschaft), welche sich für die Rechte und Bedingungen der Radfahrer in Zagreb einsetzen, geführt. Die Situation der Radfahrer in Zagreb ist derzeit sehr schlecht. Es werden kaum hochwertige Radwege gebaut. Der von der Stadtplanung beschriebene Radwegeausbau findet derzeit hauptsächlich durch die Anbringung von Markierungen statt, welche einen kleinen Teil des Gehsteiges beziehungsweise des Fahrstreifens, für Radfahrer abtrennen. Diese bieten aber keine ausreichende Qualität (siehe Fotos). Des Weiteren wurde die offizielle Zahl von 190 Radwegkilometern in Frage gestellt, da diese in der Realität nicht auffindbar sind. Ein großes, durch die mangelnde Radinfrastruktur entstandenes, Problem sind die Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern. Aus Sicherheitsgründen weichen Radfahrer sehr häufig auf Gehsteige aus und queren an Zebrastreifen wodurch sich die Fußgänger gefährdet fühlen und es zu Konflikten kommt. Außerdem ist in Zagreb das Radfahren in Fußgängerzonen ausnahmslos verboten, was eine starke Benachteiligung der Radfahrer bedeutet. Grundsätzlich verboten ist das Mitnehmen von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln (vgl. Sindikat Biciklista, 2013).

Für die Verbesserung der Bedingungen im Radverkehr in Zagreb gibt es aus Sicht von Sindikat Biciklista zwei Hoffnungen. Eine sind die nächsten Wahlen zum Stadtparlament in Zagreb bei denen ein Teil der NGO Sindikat Biciklista als eigene Partei antritt und auf einen Einzug in den Gemeinderat, und somit die Möglichkeit mitzubestimmen, hofft. Eine weitere ist die neue nationale Verkehrsstrategie für Kroatien, welche einen stärkeren Fokus auf Radverkehr legt und somit die Situation in Zagreb verbessern könnte (vgl. Sindikat Biciklista, 2013).

3.4.3. CYCLING EUROPE – ZAGREB 2013

Ende April fand in Zagreb die internationale Konferenz über Fahrradverkehr und Radtourismus statt. Organisiert wurde die Konferenz von der Stadt Zagreb, der niederländischen Botschaft in Kroatien, der Zagreber Fahrradvereinigung „Moy bicikl“ sowie von staatlichen Ministerien (Anmerkung: die NGO Sindikat Biciklista war nicht beteiligt).

Ein wichtiges Ziel dieser war der Erfahrungsaustausch und die Förderung der Zusammenarbeit zwischen den Nachbarländern. Vorlesungen und Workshops wurden zur Nutzung des Rades als Freizeit- und Alltagstransportmittel gehalten.

Die Zielgruppe der Veranstaltung sind all jene die im Bereich der Verkehrspolitik sowie der Tourismusplanung tätig sind. Doch auch in der Öffentlichkeit wurde auf die Fahrradkonferenz aufmerksam gemacht. Am letzten Tag fand der öffentliche „Orange bike ride“ im Zagreber Stadtzentrum statt. Dieser bestand aus Informationen zum Thema Fahrrad, Fahrradprüfmöglichkeiten sowie einer großen Fahrradkarawane durch das Stadtzentrum (vgl. Cycling Europe 2013; wieninternational.at).

3.5. ÖFFENTLICHER VERKEHR (ÖV)

Der öffentliche Nahverkehr in Zagreb wird hauptsächlich mit Bussen und Straßenbahnen durchgeführt. Einen kleinen Anteil am öffentlichen Verkehr hat die Standseilbahn, welche Unter- und Oberstadt miteinander verbindet und das erste öffentliche Verkehrsmittel in Zagreb (eröffnet 1890) war; diese ist mit 66m außerdem die kürzeste Standseilbahn der Welt (vgl. ZET).

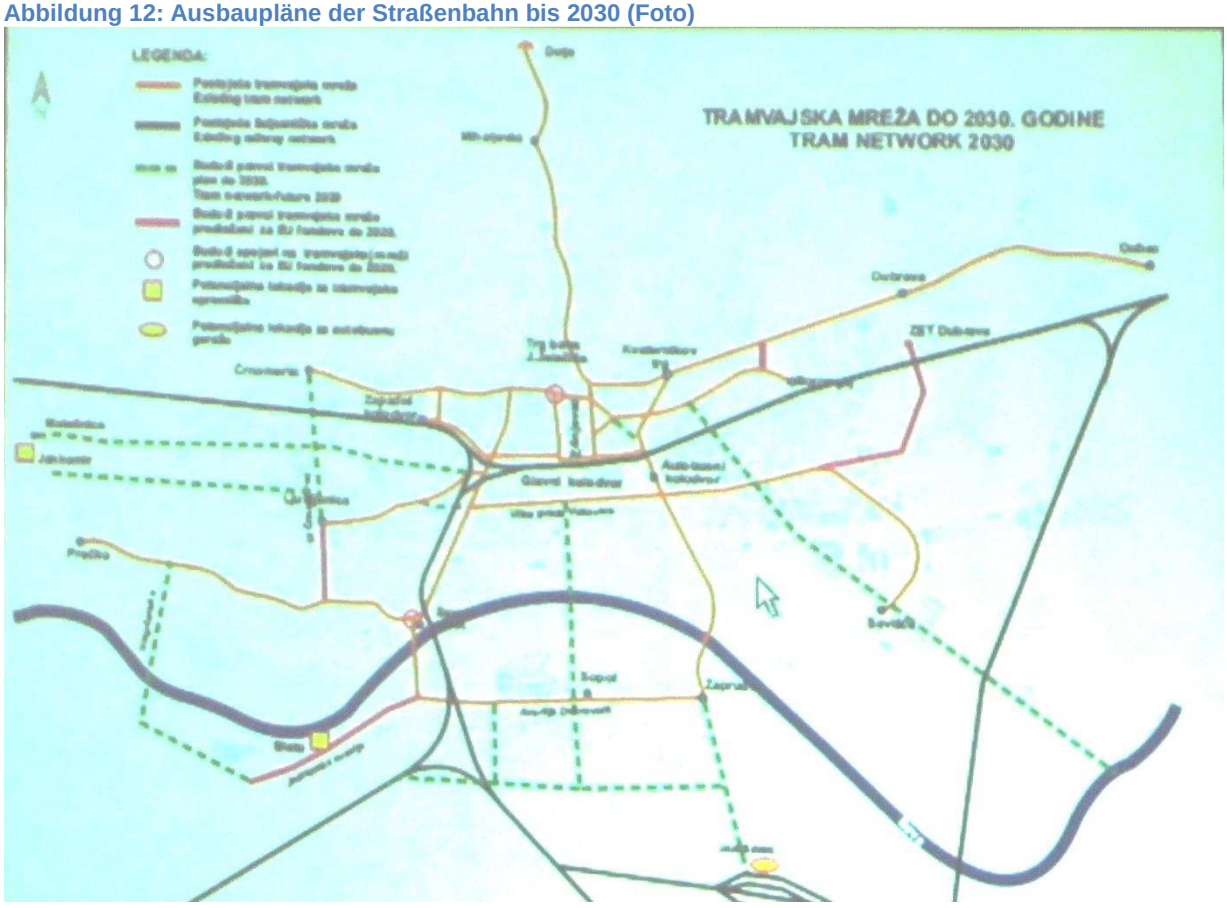
Betreiber des öffentlichen Verkehrs in Zagreb ist das städtische Unternehmen ZET, die Zagrebacki Elektricni Tramvaj. Neben den Bussen und Straßenbahnen betreiben diese auch Schultransporte, Behindertentransporte, einen „Bummelzug“ (touristischer Natur) und einen Touristen Cabrio Bus (vgl. ZET).

Die Finanzierung des ÖV wird zu 35% über den Ticketverkauf, 53% durch die Stadtverwaltung und zu 12% aus sonstigen Unternehmungen realisiert. Ein Problem ist – nach Angaben des Verkehrsbetriebs – der „sehr hohe“ Schwarzfahreranteil unter den Fahrgästen, welchem trotz hoher Strafen (rund 30€) nicht ausreichend begegnet werden kann.

Ein weiteres Problem des öffentlichen Verkehrs ist die geringe Reisegeschwindigkeit, vor allem in der Innenstadt, in welcher kaum getrennte Bahnkörper für die Straßenbahnen vorhanden sind. So kommt es in den Hauptverkehrszeiten immer wieder zu Verkehrsbehinderungen und Verspätungen (vgl. Stadtbüro für Strategische Planung und Entwicklung, 2012, S. 127; ZET). Die Eisenbahn ist nur partiell in den öffentlichen Stadtverkehr integriert, da nur eine Ost-West Verbindung vorhanden ist, die für die Integration eines Schnellbahnnetzes nicht ausreichend ist (vgl. Stadtbüro für Strategische Planung und Entwicklung, 2012, S. 126).

Im Strategieplan „Zagrebplan 2020“ sind daher mehrere Ziele im Bereich des öffentlichen Verkehrs festgelegt. Unter anderem der Ausbau von Park & Ride sowie Bike & Ride Anlagen, der Ausbau und die Reorganisation des bestehenden Netzes, die Modernisierung und Verbesserung des Eisenbahnknotens Zagreb, die Integrierung eines hochrangigen ÖV Netzes (im Sinne eines S-Bahn-Netzes) in der Stadt und den umliegenden Gebieten sowie die Fortsetzung der Fahrzeugmodernisierung (vgl. Stadtbüro für Strategische Planung und Entwicklung, 2012, S. 127). Diese Ziele sind jedoch ohne jegliche Quantifizierung oder fixen Zeitspannen festgelegt, was auch in diesem Fall effektive Umsetzung erschwert.

Abbildung 12: Ausbaupläne der Straßenbahn bis 2030 (Foto)



Quelle: ZET, 2013.

In der Darstellung sind die kurzfristigen Projekte mit rot eingezeichnet, während die grün gestrichelten Linien mittel- bis langfristig realisiert werden sollen bzw. derzeit nur als Trassenfreihaltung geführt werden.

4. CIVITAS ELAN – EIN STRATEGISCHES EU-PROJEKT

Die Stadt Zagreb schloss sich mit den Städten Brno (CZ), Gent (B), Ljubljana (SLO) und Porto (P) zusammen, um unter dem Oberziel „Cleaner and better transport in cities“, also „sauberer und besserer Verkehr in Städten“, entsprechende Projekte und Maßnahmen umzusetzen.

Zagreb sah sich vor allem mit einer massiven Zunahme an Autobesitz und in der Konsequenz einer MIV-Zunahme im gesamten Stadtgebiet konfrontiert. Außerdem sollten die Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer verbessert werden.

Im Zuge des CivitasPlus-Projekts setzte man sich folgende Ziele:

- Erhöhung der Energieeffizienz der Fahrzeugflotte bei Bus und Straßenbahn
- Einführung von alternativen Antriebstechniken für die städtischen Busse
- Einführung neuer Mobilitätslösungen und -infrastruktur
- Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs
- Bürgerbeteiligung auf mehreren Ebenen

Nach Angaben der ZET wurde über die Civitas ELAN Projekte ein massiver technologischer Fortschritt im ÖPNV erreicht. Der kroatische Fahrzeughersteller Koncar lieferte 142 Niederflurstraßenbahnen vom Typ CroTram, man nahm 214 neue Busse (davon 154 mit Biodiesel und 60 mit Erdgas-Antrieb) in Betrieb, außerdem wurden das Rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL) sowie stationäre DFI-Anzeigen und das elektronische Ticket-System realisiert.

Die Bürgerbeteiligung wurde von den Projektpartnern als sehr gelungen bezeichnet, denn erstmals wurden mit öffentlichen Diskussionsrunden und Arbeitstreffen interessierte Bewohner erreicht, sodass die Grundstimmung für nahezu alle Projekte sehr positiv war.

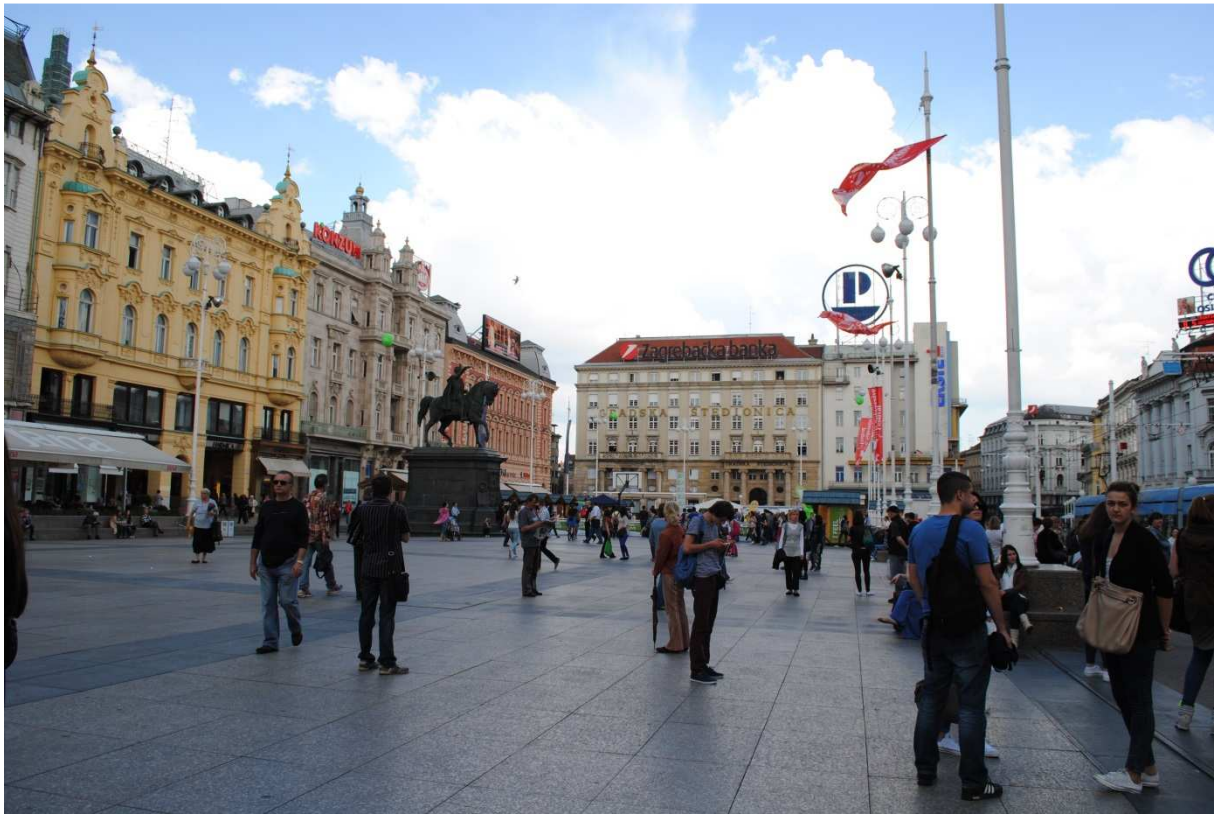
5. FAZIT

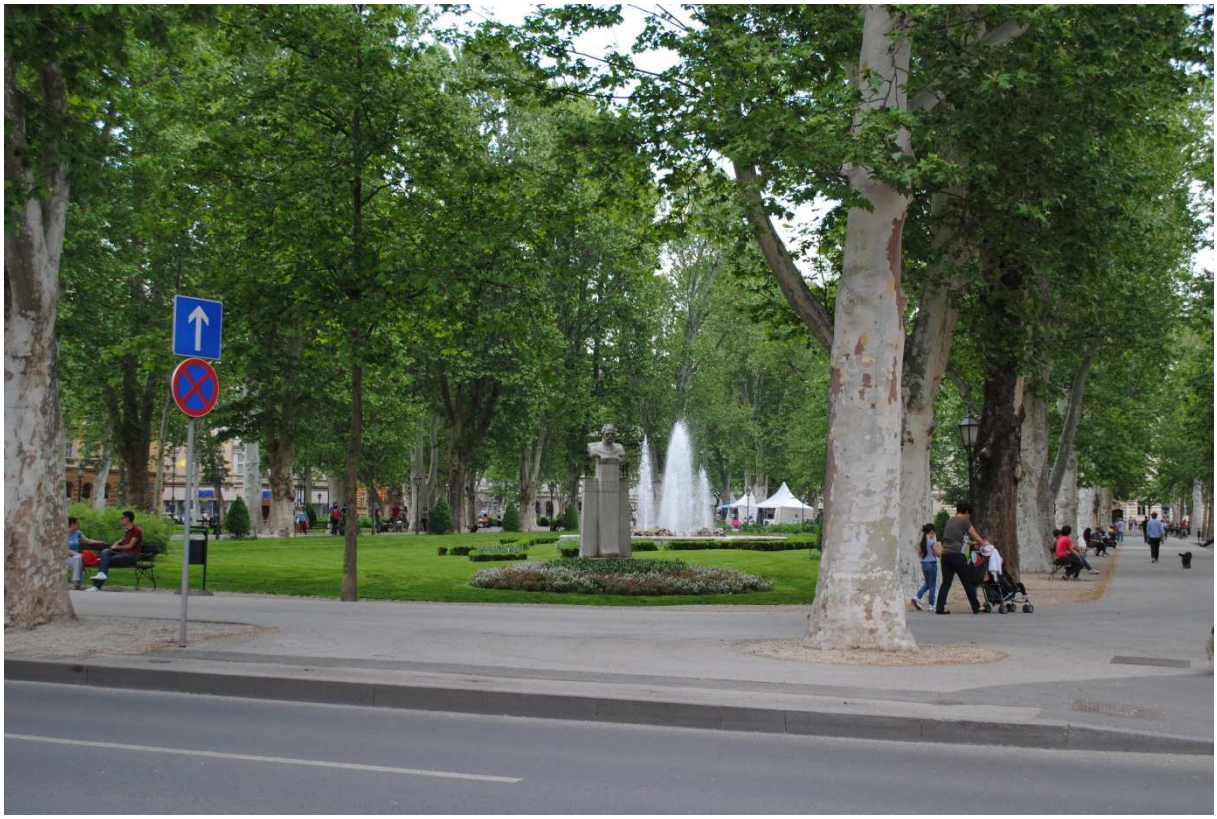
Zagreb hat – schon bevor es Mitglied der Europäischen Union wird – einen starken Entwicklungsschub mit finanzieller Unterstützung aus Brüssel genommen. Neben den qualitativen Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr wurde offenbar auch der motorisierte Individualverkehr forciert (Straßenausbauten, Einkaufszentren in der Peripherie), was nicht mit den Projektzielen von Civitas ELAN übereinstimmt.

Obwohl die Ziele des Strategieplans „Zagrebplan 2020“ in die richtige Richtung gehen, vermag er insofern nicht überzeugen, als dass die Erfolgskontrolle bzw. das Monitoring der Maßnahmen aufgrund der groben Vorgaben kaum möglich sein wird.

Die Stadtplanung täte also gut daran, ihre strategischen Vorhaben auf validen Datengrundlagen aufzubauen und Maßnahmen zur effektiven Reduktion der Automobilnutzung im Stadtgebiet (im Sinne einer menschenverträglichen Stadtplanung) durchzusetzen. Gerade dafür eignet sich die proaktive Bürgerbeteiligung (wie im Projekt Civitas ELAN erfolgreich praktiziert), weil es so gelingt, Ängste und Barrieren im Vorhinein abzubauen und die jeweiligen Projekten mit einer positiven Grundstimmung in der Bevölkerung zu flankieren.

6. EIN RUNDGANG DURCH ZAGREB





7. QUELLENVERZEICHNIS

Abteilung für Statistik, Stadtamt für Strategische Planung und Entwicklung (2012): Quartalsbericht – Verkehr und Logistik. Online im Internet: http://www.zagreb.hr/default.aspx?id=1032, abgerufen am 14. April 2013.

Cycling Europe 2013. http://www.cyclingeurope2013.com/?page_id=11, abgerufen am 20. Mai 2013.

Google Maps. http://maps.google.at/, abgerufen am 18. April 2013.

OpenStreetMap. http://www.openstreetmap.org/, abgerufen am 18. April 2013

Stadtamt für Strategische Planung und Entwicklung (2012): Zagrebplan, Razvojna strategija Grada Zagreba, Ciljevi i prioriteti do 2020. Online im Internet: http://www.zagreb.hr/UserDocsImages/zgplan/zagrebplan-ciljevi_i_prioriteti_razvoja_do_2020.pdf, abgerufen am 10. April 2013.

Sindikat Biciklista (2013): mündliche Auskunft vom 8. Mai 2013.

Vercernji List (2013). http://www.vecernji.hr, abgerufen am 23. Mai 2013, http://www.vecernji.hr/zagreb/projekt-zagreb-savi-najprije-ce-se-graditi-cetiri-hidrocentrale-clanak-385206, abgerufen am 23. Mai 2013

Webseite der Universität Zagreb. http://www.unizg.hr, abgerufen am 14. Mai 2013, http://borongaj.unizg.hr/o-kampusu/, abgerufen am 20. Mai 2013

Webseite der Stadt Zagreb.http://www.zagreb.hr, abgerufen am 18. April 2013. http://www.zagreb.hr/userdocsimages/Biciklisticka-karta-Zagreba.pdf, abgerufen am 18. April 2013.

Wieninternational.at. http://www.wieninternational.at/de/aktuell/cycling-europe-zagreb-2013-de, abgerufen am 20. Mai 2013.

Zagreb Parking. http://www.zagrebparking.hr/, abgerufen am 18. April 2013.

ZET (Zagrebacki Electricni Tramvaj). http://www.zet.hr/vijesti/novosti.aspx, abgerufen am 16. April 2013. mündliche Auskunft vom 8. Mai 2013.