

Individualverkehr in Sankt Petersburg

Philip Embacher & Michael Kronschnabl

12.06.2012



Inhalt

1	Der Individualverkehr und seine Infrastruktur in St. Petersburg seit 1900.....	2
1.1	<i>Begriff:</i> Individualverkehr	2
1.2	Bedeutung und künftige Entwicklung:.....	2
1.3	Probleme:	2
2	Verkehrschaos in St. Peterburg	3
2.1	Ein banaler Grund: Zu viele Autos.....	3
2.2	Parken wo es gefällt: Anarchie am Straßenrand	4
3	Die Blechlawine kommt ins Rollen	5
4	Großprojekte zur Entlastung des Verkehrsaufkommens.....	5
4.1	Lösung in der Innenstadt	5
4.2	Transitverkehr aus der Stadt geholt.....	6
4.3	Projekte in Planung	7
5	Wichtigste Projekte beim Ausbau des Verkehrsnetzes rund um St. Petersburg:	8
6	Persönliche Eindrücke:	9
6.1	Wochenendsituation :	9
6.2	Situation unter der Woche:	10
6.3	Parkplatznot Sankt-Peterburg:.....	11
6.4	Situation bei Nacht:	12
7	Quellen:.....	13

1 Der Individualverkehr und seine Infrastruktur in St. Petersburg seit 1900

1.1 *Begriff:* Individualverkehr

Verkehrsart, bei der die Verkehrsmittel nur von einem einzelnen oder einem beschränkten Personenkreis eingesetzt werden und bei dem der oder die Benutzer völlig frei sind in der Bestimmung der Zeit, des Fahrweges und des Zieles der Fahrt. Der Pkw als das wichtigste Verkehrsmittel des Individualverkehrs vereinigt Komfort mit zeitlicher und örtlicher Ungebundenheit, hat aber im Vergleich zu öffentlichen Verkehrsmitteln den Nachteil des hohen Flächenbedarfs und hoher spezifischer negativer externer Effekte.

1.2 Bedeutung und künftige Entwicklung:

Nach dem Zweiten Weltkrieg hat sich der Individualverkehr besonders stark ausgeweitet und den öffentlichen Verkehr stark zurückgedrängt. Entfielen 1950 lediglich ein Drittel der Verkehrsleistung auf den Individualverkehr und der Rest auf den öffentlichen Personenverkehr, so entfallen zur Zeit.auf den Individualverkehr über 80 Prozent. Dies Feststellungen in westlichen Ländern, in einer Stadt wie St. Petersburg hat sich die Automobilsituation erst später ausgebaut, aber dafür steigt die Anzahl der PKWs in den letzten Jahren drastisch an.

1.3 Probleme:

Die starke Zunahme des Individualverkehrs und der mit ihm zusammenhängenden Belastungen (Staus, Lärm, Abgase) haben bereits in den 1970er-Jahren - auch unter dem Eindruck der Entwicklungen auf den Energiemärkten - zu Überlegungen geführt, wie eine Veränderung des Modal Split erreicht werden könnte. Erhöhung der Mineralölsteuer und Kraftfahrzeugsteuer, Ausbau und Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personenverkehrs haben jedoch bisher keine spürbare Entlastung gebracht. Bestrebungen, durch Road Pricing die negativen externen Effekte des Individualverkehrs zu internalisieren und so über pretiale Anreize zu einer Verlagerung

zu kommen, scheitern bisher an technischen Schwierigkeiten, v.a. aber an politischen Rücksichtnahmen.

2 Verkehrschaos in St. Peterburg

Die Verkehrsnähe Petersburgs zu Westeuropa, sowie die relativ günstige Verkehrsverbindungen zu den russischen Industriezentren, sind wichtige Standortfaktoren, welche die Stadt zu einem der großen Verkehrsknotenpunkte des Landes machen. Demnach hat eine gute Infrastruktur oberste Priorität.

Da der motorisierte Individualverkehr in der Stadt an der Newa aber immer mehr ansteigt, kommt es vor allem Werktags zu den Stoßzeiten beinahe zum völligen Stillstand des Verkehrs. Vor allem an den vielen Brücken über die Newa und den Kreuzungen wachsen die Staus, da sich täglich über 230.000 Autos in Petersburg City drängen.

Ein weiteres Problem ist auch, die schlechte Ausweichmöglichkeit in Petersburg mit dem Rad zu fahren, da es fast keine Fahrradwege gibt und es zu gefährlich wäre auf den stark befahrenen Straßen zu bewegen.

2.1 Ein banaler Grund: Zu viele Autos

Die Ursache des Problems ist dabei völlig banal – und im Prinzip erfreulich: Den Petersburgern geht es wirtschaftlich besser und besser (und auch Kredite sind immer leichter zu haben), weshalb sie sich mit Begeisterung neue Autos kaufen.

2005 wuchs der Autobestand in Russland um sieben Prozent (womit es sich hier um den am schnellsten wachsenden Automarkt Europas handelt) – aber die Statistik hinkt der Realität hinterher: Während Rentner und andere Sonntagsfahrer ihre schon lange im Hinterhof vom Rost zerfressene alten Moskwitschs nach und nach abmelden, schafft der neue Petersburger Mittelstand sich pro Jahr über 100.000 neue Autos an – und will damit auch fahren. Und zwar täglich, zur Arbeit, zum Einkauf, zum Sport ..

Inzwischen gibt es in der Stadt über 1 Million Autos. Die Blechlawine schwoll zugegeben

schneller an als man im nötigen Umfang neue Straßen, Über- und Unterführungen oder Parkhäuser hätte bauen können. Doch in Petersburg geschah in dieser Richtung in den letzten Jahren herzlich wenig.

Die nachsowjetische Massenmotorisierung hat die Kapazität der einst luxuriös breiten Prospekte und der schlicht gestrickten Kreuzungen einfach erschöpft.

2.2 Parken wo es gefällt: Anarchie am Straßenrand

Allerdings drängen in westeuropäischen Städten (wo es pro Kopf doppelt bis dreimal mehr Autos gibt) bedeutend weniger Fahrzeuge in die Innenstädte. Denn dort ist das Parken teuer oder verboten. In Petersburg hingegen kann man sein Vehikel ungestraft fast überall abstellen, wo nur irgendwie Platz ist – und das kostenlos.

Schuld ist eine vorsintflutliche Gesetzeslage, die es in Russland nicht erlaubt, Parkgebühren auf öffentlichen Straßenflächen zu kassieren. Auch fehlt eine einsatzfähige Zentraldatei aller Fahrzeughalter, die es möglich machen würde, mit „Knöllchen“ Falschparker abzustrafen. Wen die Verkehrspolizei heute nicht persönlich am Auto ertappt, der kann stundenlang kostenlos im Parkverbot oder auf dem Gehweg stehen. Konsequenterweise abgeschleppt wird allenfalls am Newski – und auch dies auf rechtlich fragwürdiger Grundlage.

3 Die Blechlawine kommt ins Rollen

In St. Petersburg gibt es etwa 1,5 Millionen Autos, 300 Autos pro tausend Einwohner. In London beträgt die entsprechende Zahl 350 und in Helsinki 320 Autos. Die Zahl steigt in St. Petersburg mit dem Aufschwung der Wirtschaft dramatisch an. Letztes Jahr wurden 300 000 neue Autos zugelassen. Zudem entwickelt sich St. Petersburg zu einem Zentrum der russischen Autoindustrie. Ford hat bereits eine Fabrik außerhalb der Stadt. Toyota eröffnete sein Werk im letzten Dezember und vier andere (Nissan, Suzuki, Hyundai und GM) sind gerade am Bauen. Die Autoindustrie stellt die Infrastruktur der Stadt mit der Zeit vor vollkommen neue Herausforderungen. Und die Ringautobahn spielt dabei eine ganz entscheidende Rolle.

4 Großprojekte zur Entlastung des Verkehrsaufkommens

4.1 Lösung in der Innenstadt

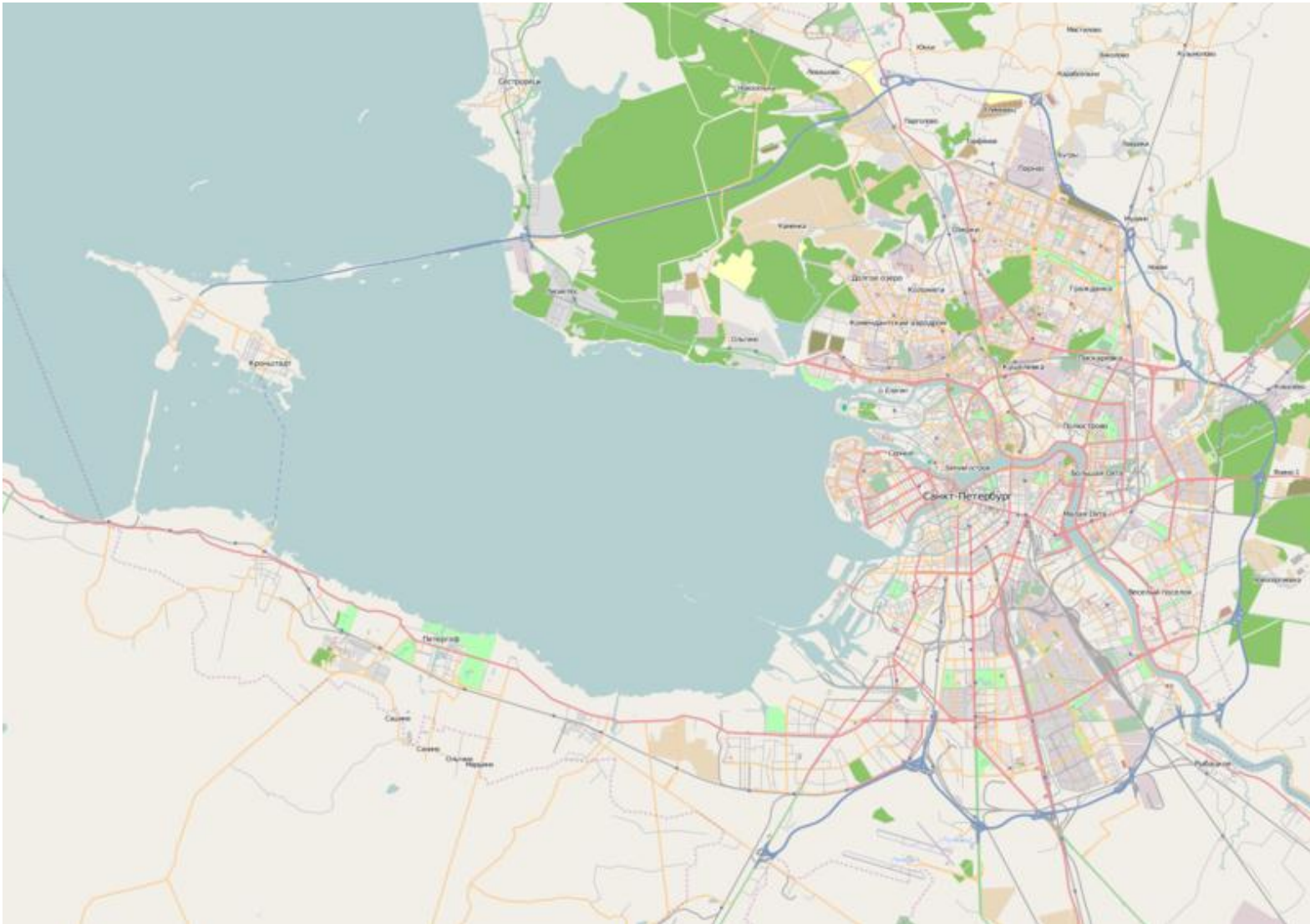
In einigen Jahren soll eine City-Maut-Zone ausgewiesen werden, in die nur noch Bewohner und Zahlungswillige einfahren dürfen. Das Parken am Straßenrand soll kostenpflichtig werden und gleichzeitig will man an Metro- und Bahnstationen günstige Park-and-Ride-Plätze für 50.000 Autos anlegen.

4.2 Transitverkehr aus der Stadt geholt

Der Verkehr rollt künftig um St. Petersburg herum, dies ist durch den Autobahnring KAD realisierbar. Bei der Fertigstellung bis 2015 soll die Ringautobahn (142 km!) die Stadt einmal umrunden.

Bis September 2006 wurde die erste 66 Kilometer lange Route, die um die Hafenstadt im Osten geht fertiggestellt. Eine Besonderheit ist, dass sie in ihrem westlichen Abschnitt die Newabucht des Finnischen Meerbusens überqueren soll. Die Streckenführung verläuft dabei über den Petersburger Damm, die Insel Kotlin und durch die darauf liegende Stadt Kronstadt. Begonnen worden war das mit Kosten von bislang etwa zwei Milliarden Euro größte aktuelle Straßenbauprojekt Russlands im Frühjahr 2001. Auf die ursprünglich prognostizierte Verkehrsleistung von 120.000 Autos pro Tag ausgelegt, muss aber jetzt schon an Spitzentagen bis zu 200.000 Fahrzeuge verkraften.

Mit dem Bau einer Nord-Süd-Stadtautobahn zum Hafen und später dann entlang der Meeresküste wurde bereits begonnen. Die Wassili-Insel soll durch zwei weitere Brücken angebunden werden. In der Nähe des Smolny will man bis 2010 einen sechsspurigen Autotunnel unter der Newa graben lassen, der, anders als die Klappbrücken, auch rund um die Uhr befahren werden kann. Die Kosten allein dieses Bauwerkes sind aber immens: ca. 700 Mio. Euro. Finanziert werden soll die Röhre zum Teil privat – und deshalb mautpflichtig werden.



Autobahnring KAD & Nord-Süd Autobahn

4.3 Projekte in Planung

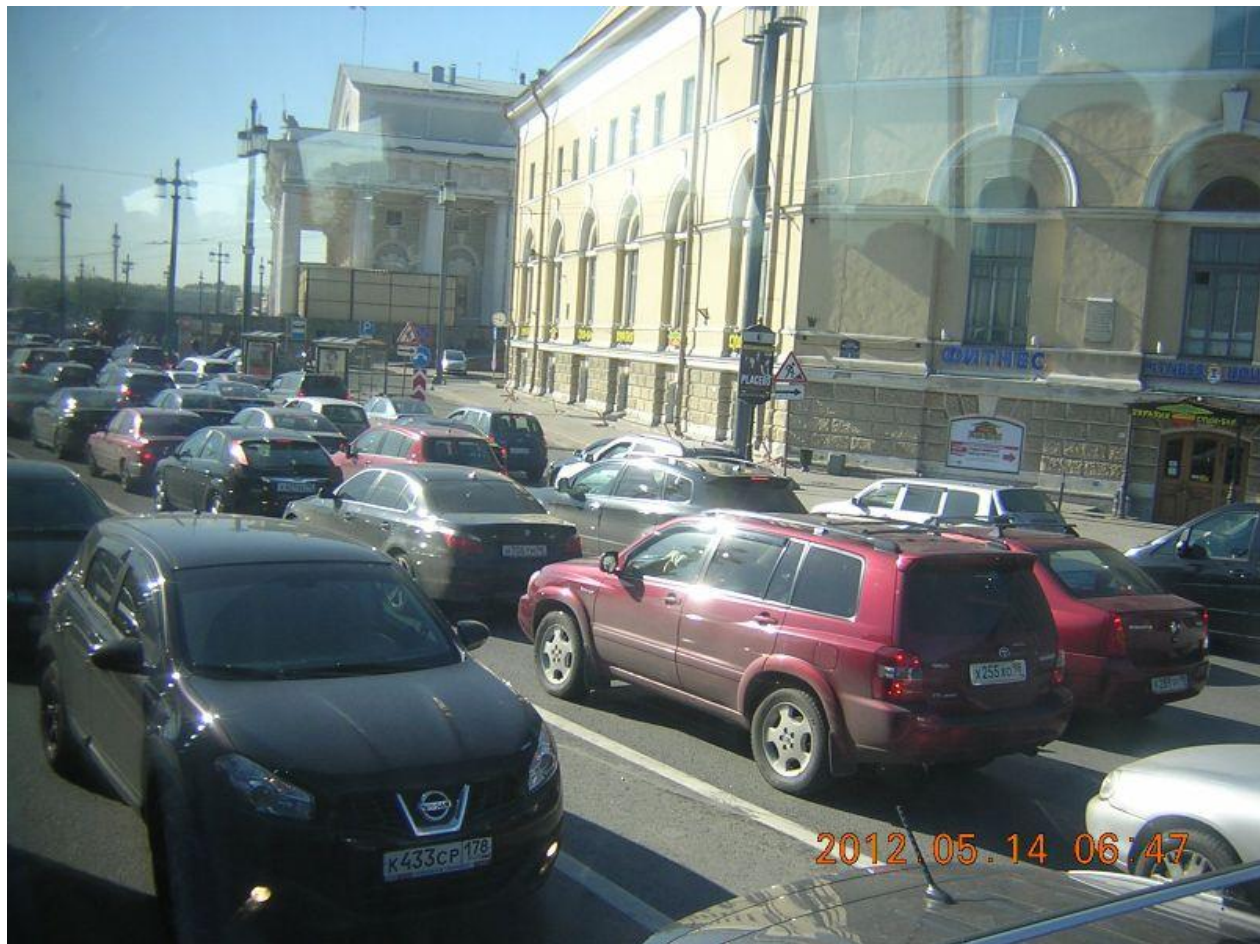
Um den hohen Verkehr innerhalb der Stadt zu entlasten ist auf der Abbildung zu sehen, dass viele Großprojekte im Bau bzw. Planung sind. Der blaue Linienvorlauf zeigt den Autobahnring KAD, der den Verkehr um die Innenstadt leiten soll. Die orange Liniengruppe zeigt die Nord-Süd Autobahn an, die innerhalb der Stadt den Verkehr schnell durch die Stadt leiten soll. Weiteres ist ein sechsspuriger Autobahntunnel im Bau, der den Verkehr rund um die Uhr unter Tage führen bzw. entlasten soll.

5 Wichtigste Projekte beim Ausbau des Verkehrsnetzes rund um St. Petersburg:

In St. Petersburg unternimmt man Einiges, um die Transportwege und das Straßennetz der Stadt und der Region zu verbessern und zu modernisieren.

- Bau einer mehrspurigen Ring-Autobahn um St. Petersburg mit Schutzmaßnahmen gegen Überflutungen.
- Bau einer Schnellstraße, die Norden und Süden von St. Petersburg verbinden soll. Dies wird die erste Mautstraße in Russland sein.
- Bau einer Autobahn zwischen St. Petersburg und Moskau
 - In Russland haben die Bauarbeiten am ersten Teilstück der Autobahn zwischen Moskau und St. Petersburg begonnen. Ein Konsortium aus Baufirmen teilte am Donnerstag mit, der 43 Kilometer lange Abschnitt der neuen Straße solle in drei Jahren in Betrieb genommen werden. Die in Moskau beginnende Strecke soll vor allem den Verkehr zwischen der Hauptstadt und dem internationalen Flughafen Scheremetjewo entlasten. Es wird die erste russische Autobahn sein, auf der eine Maut-Gebühr erhoben wird.
- Bau eines Autotunnels "Orlowskij" unter dem Fluss Newa
der Verkehr soll doppelgeschossig und dreispurig durch den Tunnel führen. 1,4 Milliarden Euro
- Bau eines neuen Terminals am Flughafen Pulkovo. Dies soll auch mehr Touristen nach St. Petersburg bringen.
- Bau eines Passagierterminals im Seehafen Wassily Insel
Modernisierung des Eisenbahnnetzes

6 Persönliche Eindrücke:



Stau

6.1 Weekendsituation :

Als wir in Sankt Petersburg ankamen bestätigte sich die prekäre Verkehrslage. Unsere Recherche über das Verkehrsaufkommen spiegelte sich am Wochenende wieder. Die Situation am Wochenende ist vergleichbar mit den Zuständen in Wien. Einerseits drücken alle Stadtbewohner auf ihre Landhäuser bzw. zu den Familien am Land, was das hohe Verkehrsaufkommen auf den Straßen Stadtauswärts zeigt. Andererseits fahren Familien aus der Peripherie und Touristen mit dem Auto oder Bus in die Stadt, wobei es zu einem sehr hohen Verkehrsaufkommen auch innerhalb der Stadt kommt.



überfüllte Verkehrsknoten

6.2 Situation unter der Woche:

Schon alleine die meisten Verkehrsknotenpunkte in Petersburg sind Werktags fast immer erschöpft, was zu hohen Wartezeiten und Stausituationen führt.

Da die Straßenbahn eher sporadisch eingesetzt wird und nur einen Bruchteil der Verkehrsteilnehmer transportiert, kommt es zu keiner Verkehrsentslastung. Die Schienen werden ebenfalls als Fahrbahn genutzt, damit diese große Anzahl an PKWs und LKWs schneller vorankommen.



Parkplatznot

6.3 Parkplatznot Sankt-Peterburg:

Aufgrund der zahlreichen PKWs stehen nicht genug Parkplatzmöglichkeiten zur Verfügung. Jede kleinste Lücke wird genutzt ohne Berücksichtigung auf andere Verkehrsteilnehmer, sowohl vorbei fahrende Autos als auch parkende Autos haben es durch diese parkenden Hindernisse schwer. In Sankt Petersburg ist Polizei und auch sonst kein Organ machtlos gegenüber den Wildparkern, da diese immer noch auf frischer Tat ertappt werden müssen.



Brücke bei Nacht

6.4 Situation bei Nacht:

In der Nacht werden zwischen 2 und 5 Uhr die Newa-Brücken aufgeklappt, woraufhin zwischen zahlreichen Stadtteilen keine Verbindung mehr besteht.

Deshalb ist vor allem kurz vor dem Hochklappen der Brücke ein beeindruckendes Verkehrsaufkommen um diese Uhrzeit zu beobachten. Die acht Brücken werden nacheinander im 15 Minutentakt hinaufgefahren woraufhin die Verkehrsteilnehmer pünktlich an den Brücken sein müssen, da eine Unterführung um das andere Ufer zu erreichen bis jetzt im Bau ist.

7 Quellen:

[http://www.statistik-](http://www.statistik-nord.de/uploads/tx_standdocuments/Faltblatt_Hamburg_St_Petersburg_D_2007_05.pdf)

[nord.de/uploads/tx_standdocuments/Faltblatt_Hamburg_St_Petersburg_D_2007_05.pdf](http://www.statistik-nord.de/uploads/tx_standdocuments/Faltblatt_Hamburg_St_Petersburg_D_2007_05.pdf)

http://de.wikipedia.org/wiki/KAD_%28Sankt_Petersburg%29

<http://www.russlandjournal.de/wirtschaft/regionen/st-petersburg/>

<http://www.petersburg.russland.ahk.de/region-nordwest/st-petersburg/>

<http://www.ikzm-d.de>

<http://www.spbtourguide.com/transportation.html#5>

http://www.petersburg.aktuell.ru/petersburg/spz/dauerstau_wie_st_petersburg_unter_die_raeder_kam_60.html