

REK DER STADT SALZBURG 2008 - VERKEHRSKONZEPT

Stellungnahme der Salzburger Verkehrsplattform c/o Christa Schlager, Zillertalstraße 36, 5020 Salzburg

PRÄAMBEL:

Die Stadt SALZBURG hat zwar in den letzten Jahren sowohl für den S-Bahn-Ausbau als auch die Obusattraktivierung erhebliche Finanzmittel in die Hand genommen.

Gleichzeitig hat die Stadt Salzburg an der Maxime „alles fördern“ festgehalten und neue Verkehrserreger durch den Bau neuer Einkaufszentren, Firmenzentralen, Sportstätten wie Stadion, Salzburg Arena gepaart mit neuen Parkplätzen geschaffen – ohne Vorrang für den Öffentlichen Verkehr. Dieser musste sich mühsam behaupten und konnte teils erst im nachhinein nachziehen, so z.B. beim Stadion Klessheim, bei der Salzburg Arena. Salzburg hat eine der höchsten Parkgaragendichten Österreichs.

Schwerpunkte im Sinne des Klimaschutzes wurden nicht gesetzt. Hinzu kam auch noch, dass es keine konzertierte Verkehrspolitik von Stadt und Land gibt. Das Land baut neue Umfahrungen und Straßen aus, die es den Pendler/-innen attraktiv machen, mit dem Pkw in die Stadt zu kommen.

Klimaschutz hat die Landes- und Stadtpolitik noch nicht erreicht. Darüber gab es wenig Diskussion, angedachte Maßnahmen wie eine Stadtmaut, eine Verkehrserregerabgabe oder eine Sperre der Durchfahrten etc. wurden nicht ernsthaft in Erwägung gezogen. Daher gibt es auch keine neuen Schwerpunkte....die Politik scheint zufrieden...

Daraus erklärt sich auch die Tatsache, dass im Modalsplit der Öffentliche Verkehr sogar auf 17 % von 21 % (!) zurückgegangen ist. Die Verfasser des Entwurfes zum REK 2008 geben selbst zu die Ziele des REK 1994 bei der Verkehrsmittelwahl deutlich verfehlt zu haben, umso mehr sollte jetzt eine Trendwende zugunsten des Umweltverbundes mutig vollzogen werden

Nach gründlicher Analyse des vorliegenden Entwurfes muss festgestellt werden, dass der Brisanz der Umwelt- und Verkehrsprobleme der Stadt Salzburg im geringen Ausmaß Rechnung getragen wird. Es handelt sich eher um eine wenig ambitionierte Fortschreibung der bisher ungenügend formulierten Ziele und Maßnahmen, die sich bereits als wenig erfolgreich bewiesen haben.

Maßstab dieser Haltung ist darin zu erkennen, dass für die Umsetzung des Kapuzinerbergtunnels mit Busgarage eine eigene Arbeitsgruppe eingesetzt wurde, deren Zusammensetzung allein schon eine Pro-Stimmung erzeugt.

Es fehlt eine klare Priorisierung der künftigen Verkehrsprojekte. Es liegt vielmehr ein Sammelsurium von Zielen und Maßnahmen vor, wodurch der Eindruck entsteht, allen Gruppierungen gerecht werden zu wollen – die Lebensqualität und Umwelt bleiben dabei auf der Strecke. Kleine Verbesserungen beim Rad-und Fußverkehr sowie die Hoffnung auf Mobilitätsmanagement sollen positive Effekte beim Modal Split bringen, aber echte Restriktionen beim mIV sind nicht angedacht.

Die von dem Schweizer Verkehrsplaner Horst Schaffer geleitete Arbeitsgruppe hat hingegen ihre Arbeit schon beendet – mit dem positiven Ergebnis, dass sich eine Regionalstadtbahn (RSB) rechnet, über die weitere Vorgangsweise scheiden sich die Geister.

Grundforderungen der Verkehrsplattform für das REK2008:

ÖFFENTLICHER VERKEHR

- o Sofortige Einreichplanung für die RSB durch die Stadt bis in den Süden – Kosten 2-3 Mio. Euro und Aufnahme der Verhandlungen mit dem Bund**
- o Umsetzung des Personenverkehrs auf der Stieglbahn durch Bebauung Struberkaserne und Stieglgründe**
- o Weiterer Obusausbau, z.B. nach Grödig (Linie 5), Sam (Linie 20), Outletcenter Himmelreich u.a.**
- d**
- o Lösung einer schlüssigen Reisebuslogistik unter der Devise: Busse an p&r-Parkplätzen am Stadtrand**
- o Verkehrskonzept Stadion Klessheim: 80 % der Fans sollen mit Öffis anreisen**
- o Neue Anschlussgleise und Güterterminals in Salzburg nötig, z.B. Flughafen – Förderungen erhöhen**
- o Einführung eines Konsultationsmechanismus zwischen Stadt und Land pro ÖV**
- o Einsetzen eines Nahverkehrsmanagers/einer Managerin durch Stadt und Land zur Projektkoordinierung und Umsetzung**

AUTOVERKEHR

- **Straßenbau: Als Alternative Bahn- und ÖV-Projekte prüfen, z.B. für den Raum Bergheim Anschlussgleise und ÖV-Verbesserungen**
- **Pilotprojekt Stadtmaut für Salzburg umsetzen und/oder Verkehrserregerabgabe**
- **Keine salzachquerenden Brücken zwischen Bayern und Salzburg im Salzburger Zentralraum**
- **Parkplatzdichte reduzieren und Parkgebühren kontinuierlich erhöhen (Richtschnur: Marktpreise und Verursacherprinzip)**
- **Verpflichtende ökologische Verkehrskonzepte bei Großveranstaltungen**
- **Keine neue Nordspange**
- **Wirksame Maßnahmen gegen den Durchzugsverkehr im Zentrum**
- **Preise für Ausnahmegenehmigungen zum Parken erhöhen und vereinheitlichen, dh. an Marktpreise annähern**

Übergeordnete Forderung:

Einrichtung eines Verkehrsforums unter Einbeziehung aller relevanten Gruppierungen / Bürgerinitiativen und Interessensvertretungen und Führung in einem moderierten Prozess

STELLUNGNAHME zu Zielen und Maßnahmen

Inhalt	Änderungsvorschlag	Begründung
II. Vom Globalen zum Lokalen – 10 Leitsätze		
s. 13: Leitsatz 3: gute Erreichbarkeit der Stadt Salzburg:	vorletzte Zeile „neue Salzachbrücke“ streichen	Die Stadt Salzburg leidet unter dem überbordenden Autoverkehr – gute „Autoerreichbarkeit“ verschärft das Problem
S. 16: Leitsatz 10 Städtische Umweltqualitäten	Beispiele für konkrete Maßnahmen ergänzen: Parkraumbewirtschaftung, Stadtmaut, Einführung von Umweltzonen	Umweltgerechte Mobilität ist zu allgemein und wenig verbindlich
III. Ziele und Maßnahmen		
D.1. Verkehr: Für eine nachhaltige Trendwende		
D.1 Verkehr für eine nachhaltige Trendwende Seite 87/ D.1.1.4. Bei Entscheidungen muss immer das Interesse des ÖV vor die Interessen des mIV gestellt werden	„notwendigen Kfz-Verkehrs“	Die Formulierung lässt alles offen und stellt keine Vorgabe dar
D.3. Radfahren		
D.3. Radfahren Seite 90/D,3,2,1, Seite 90 Salzachquerende Fußgänger- und Radfahrer	Grundsätzlich zu begrüßen, aber einfügen: Beachten von Schutzgebieten, sog. FFH-Gebieten	Naturschutz muss greifen
D.4. Bus und Bahn		
D4. Bus und Bahn Salzburg im unteren Mittelfeld Seite 90	Diese Überschrift ist entbehrlich Besser: Salzburg ist Mittelmaß	Formulierung entspricht nicht den Tatsachen, da S-Bahn und Lokalbahn bei den Fahrgastzahlen deutlich zulegen

D.4.2.3 Leistungsniveau ÖV erhöhen, finanziellen Aufwendungen senken! Seite 91	Für den ÖV ist budgetär mehr vorzusorgen und bei Gewinnen aus Einnahmen wie Parkraumbewirtschaftung oder Stadtmaut soll eine Zweckbindung pro ÖV erfolgen	Wie das Leistungsniveau erhöht werden soll, wenn die finanziellen Aufwendungen gesenkt werden, ist ein Rätsel – das ist unmöglich – Subvention des mIV muss aufhören, z.B. Gratisparken beim Eisstadion etc. Parkförderung Altstadt etc. Obus muss behinderungsfrei auf eigenen Spuren fahren können, das hilft auch Einsatzkräften..
D.4.3.1. Verbesserung der Vernetzung des ÖPNV Seite 91/92	Busspuren als wirksame, relative kostengünstige Alternative müssen Priorität haben – Busspurkonzept mit StadtBus abstimmen und umsetzen, auch wenn mIV benachteiligt wird Flughafenbahn, Messestadtbahn und Stieglbahn aufnehmen P&R-Plätze am Stadtrand forcieren, wie Hagenau, Salzburg-Süd, Messezentrum Spaßbadanbindung durch Obuslinie 7 oder 1 + Salzachstege zur Fußball-Akademie Red Bull Konzept für Großveranstaltungen: Stadion etc. Obuslinien in die Region, z.B. Eugendorf, Grödig, Hellbrunn und Zoo Anruf-Sammelbus für schwach besiedelte Gebiete, z.B. Aigen, Hammerauerstr.	Klein-Klein-Maßnahmen führen zwar zu Verbesserungen, verändern allein den Modalsplit kaum – dazu bedarf es eines Gesamtkonzeptes Bahn + Stadtbuss + Bus – auch wenn die Finanzierung noch nicht absehbar ist – es muss auch um Zukunftsprojekte gehen Verkehrsproblem der Stadt Salzburg kommt aus der Region

Regionalstadtbahn durch die Stadt	1. Priorität mit einem Bündel von Maßnahmen, wie Einreichplanung	Wirksamste Maßnahme um mit S-Bahn den Verkehrskollaps des Zentralraumes abzuwenden
D.4.5. innerstädtische Maßnahmen für den regionalen ÖPNV-Verkehr--	Hinzufügen: S 3 Salzburg-Berchtesgaden durch Marketingmaßnahmen für Touristen aus Bayern aufwerten Euregio-Projekt: Sammeltaxis aus bayr. Raum als Flughafenzubringer	Es muss gelingen, dass Touristen nicht erst am Stadtrand parken wollen – noch besser sie lassen ihre Pkw's zuhause stehen
D.5. Gesamtstädtisches Park-Raum-Management		
Ruhender Verkehr – 66 % Parkflächen auf Privatgrund zeigen die Misere auf D.5.1.2 Ausreichender Parkplatz - hier hat die Politik vollkommen versagt zu steuern Seite 93	Diese Formulierung „ausreichend“ ist zu ersetzen durch: Restriktive Parkraumbewirtschaftung Was ist unter der Definition „notwendiger Wirtschaftsverkehr“ gemeint Ebenso was sind „Arbeitnehmer ohne zumutbare sonstige Alternative“? Mobilitätsmanagement mit Betrieben muss Vorrang haben, eigener Manager	Hier wird eine mutige Steuerung nötig sein, ÖV attraktivieren scheitert wenn nicht gleichzeitig der Pkw-Verkehr eingeschränkt wird
D.5.1.4. Oberflächen-Parkplätze reduzieren Seite 93	Parkplätze an der Oberfläche zu reduzieren ist politisch schwer durchsetzbar – besser keine Garagenringe schaffen – s. D.5.1.5. Und öffentlichen Raum Parkraumbewirtschaften	Politik kippt in regelmäßigen Abständen eigene Beschlüsse Gewinne aus Parkgebühren für ÖV zweckbinden
D.5.1.5 Seite 93 Garagenring komplettieren	Parkgaragen nicht mit öffentlichen Mitteln finanzieren	Die Gewinne aus den Altstadtgaragen fließen jetzt in den Garagenneubau statt in den ÖV
D.5.2.3. Seite 94	Parkraumbewirtschaftung: Die Parktarife sollen nicht weniger steigen als die	Tarife der Öffis steigen stärker als die Inflationsrate – Steuergerechtigkeit

	Verkehrsverbundtarife	
D.6. Nur Push und Pull führen zum Erfolg		
D.6.2.3 Nordumfahrung Salzachbrücke Seite 95	Abzulehnen – besser: Alternativprojekte wie Messestadtbahn, Flughafenbahn, Anschlussgleis Handelszentrum Bergheim forcieren	Zieht weiteren Pkw- und Lkw-Verkehr (Transit!) an. Auch nicht mit Naturschutz vereinbar (FFH-Gebiete) Alle 4 ausgearbeiteten Varianten sind weder ökologisch noch verkehrswirksam
D.7. Erreichbarkeit der städtischen Wirtschaftsstandorte sichern		
D.7.2.2 Alternative Antriebssysteme unterstützen Seite 96	Elektrische und Solarfahrzeuge fördern	Biospritzförderung ist eine Sackgasse, ebenso Gasbusse, die keinesfalls umweltfreundlicher als Dieselbusse sind
Neu Anschlussgleise und Güterverteilzentren	Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn durch Förderung von Anschlussgleisen, neue Güterverteilzentren im Umland Messestadtbahn Stieglbahn	Voraussetzung für CityLogistik Innerstädtische Schienen nutzen, siehe Erfolg der S-Bahn
Neu Kerosintransporte	Kerosin-Transporte zum Flughafen über Stieglbahn oder Rohrleitung zum Tanklager	Reduktion Gefahrguttransporte – verkehrsvermeidend
Neu Flughafenanbindung	Direktzüge zwischen Salzburger und Münchner Flughafen statt Forcierung der Kurzflüge	Anrainerschutz für Salzburger & Bayern
D.7.4.4. Reisebusterminal + Busgarage Seite 97	Klare Absage – Alternative: Besser p&r-Plätze an der Stadtgrenze Touristen bereits von den Urlaubsorten in der Region in die Stadt bringen: Marketing	Busgarage rechnet sich nur mit Kapuzinerbergtunnel, damit würde attraktive Nord-Südverbindung als Abkürzung durch die Stadt geschaffen –

	für S-Bahn, Busverbindungen	neuer Verkehrserreger
D.8. Mehr Information, Organisation und Koordination s. 97	Konsultationsmechanismus Stadt & Land bei Verkehrsprojekten	Straßenprojekte des Landes wirken sich auf die Verkehrsentwicklung in der Stadt ungünstig aus
Neu Verkehrsforum	Einrichtung eines Verkehrsforums um aufgrund der Ziele Maßnahmen umzusetzen = begleitende Kontrolle	Lehren aus Verkehrsleitbild 1997 + Erfahrungen aus Verkehrsforum 1996 ziehen: viele Maßnahmen wurden nicht umgesetzt
Neu Mehr Personal	Mehr Personal für Raum- und Verkehrsplanung sowie für Mobilitätsmanagement	Personalressourcen reichen nicht aus, um notwendige Maßnahmen entsprechend vorzubereiten und beschlussreif zu machen
D.8.1.4. Verkehrskonzepte für Großveranstaltungen	Verkehrskonzepte für Großveranstaltungen verpflichtend vorschreiben	Wildwuchs an Großveranstaltungen, die ohne schlüssiges Verkehrskonzept durchgeführt werden, z.B. Stadion Klessheim, Altstadtveranstaltungen
Neu Zusätzliche finanzielle Bedeckungsmöglichkeiten	Zweckgebundene Finanzmittel: Durch Parkraumbewirtschaftung, Stadtmaut, Wertschöpfungsabgabe der Wirtschaft des Zentralraumes – siehe Wiener U-Bahn-Steuer	Ein Ziel- und Maßnahmenkatalog muss auch Auskunft darüber geben, woher das Geld kommen kann und wie zusätzliche Finanzmittel aufzutreiben sind