

Mag. Karl Regner  
5026 Salzburg, Ziegelstadelstraße 4 A  
Tel. 0662/643191, regner.karl@gmx.at

## **Äußerung zum REK-Entwurf Ruhender Kfz-Verkehr**

### **Die Kosten des Parkens von Kraftfahrzeugen müssen die Verursacher bezahlen!**

#### **Analyse**

Wer ein Kraftfahrzeug betreibt, benötigt Platz und verursacht Lärm und Abgase sowie feste und flüssige Schadstoffe. Es gibt kein prinzipielles Recht darauf, dies kostenlos tun zu dürfen. Es entstehen Kosten für die öffentliche Hand (Straßen- und Parkplatzbau- und -erhaltung), Luftverschmutzung, Lärmschäden sowie Belastungen für Menschen (Zerschneidungswirkung, Gesundheitsschäden, Belästigungen, Unfälle etc.), Tiere und Pflanzen.

Es ist ungerecht, wenn diese Kosten alle Steuerzahlenden tragen, auch wenn sie diese nicht oder nur wenig verursachen.

Es gibt auch Ungerechtigkeiten innerhalb der Autofahrenden: Viele haben auf eigene Kosten Abstellplätze gemietet, gekauft oder auf Privatgrund errichtet, andere nützen den öffentlichen Raum.

Derzeit werden nur dort Parkgebühren verlangt, wo die hohe Nachfrage dazu zwingt (Innenstadt und bis zum Hauptbahnhof, aber nur an Werktagen außer Samstag von 9 bis 19 Uhr) oder wo größere Errichtungskosten anfielen (Parkgaragen) oder hohe laufende Kosten anfallen (z. B. beim Parkplatz Alpenstraße Süd<sup>1</sup>). Nicht alle dieser Parkgebühren sind kostendeckend oder marktkonform.

Weiters vermieten Private Parkplätze (z. B. beim Stieglbräu, beim Bräustübl), wobei diese oberirdischen Asphaltwüsten auf Dauer zu wertvoll sind, um nur zum Parken genutzt zu werden.

Die Preise für eine Ausnahmegewilligung zum Dauerparken innerhalb einer gebührenpflichtigen oder gebührenfreien Kurzparkzone betragen für zwei Jahre zwischen 40 und 80 Euro, und zwar rund 40 Euro, wenn die beantragte Zone nur Gemeindestraßen umfasst und rund 80 Euro, wenn sie auch Landesstraßen umfasst. Der genaue Betrag hängt u. a. von der Anzahl der Beilagen ab. Dies ist eine weitere Ungerechtigkeit innerhalb der Anwohner, weil der Wert des Parkplatzes nichts damit zu tun hat, ob zufällig in der Nähe eine Landesstraße ist oder nicht.

Die magistratsinternen Aufwendungen für die Erteilung betragen ca. 80 Euro pro Verwaltungsvorgang und sind somit nicht gedeckt.

Pauschalierte Parkgebühren werden für Ausnahmeinhaber in Salzburg nicht eingehoben. Gewinne machen die Mönchsberggaragen, weil sie seit langer Zeit bestehen. Mit diesem Gewinn wurden und werden die Baukosten anderer Garagen finanziert (Südtiroler Platz, Messezentrum, Unipark Nonntal). Gewinne machen vielleicht auch andere Garagen und die Privaten, die ihren ebenerdigen Grund vermieten, ohne dass dafür viele Investitionen nötig waren. Ähnliches trifft auch auf ebenerdige Parkplätze auf städtischem Grund zu (Kajetanerplatz, Basteigasse, Petersbrunnstraße, Akademiestraße).

---

<sup>1</sup> Die jährlichen Zahlungen der Stadt betragen auf insgesamt 25 Jahre 262.000 Euro für Grundstückspacht an Graf Moy und Refinanzierung der Errichtungskosten (ohne Reinigung, Kanalbenutzungsgebühr und sonstige Erhaltungskosten). Da erst seit 2006 Gebühren für Pkw anfallen, trugen diese Kosten größtenteils alle Steuerzahlenden, auch die, die nicht oder wenig Auto fahren. Die Parkgebühr für Autos von Pendelnden beträgt bei jährlicher Zahlung 75 Euro, also rund 30 Cent pro Arbeitstag oder 3 Cent pro Stunde.

Die Tiefgarage unter dem Südtiroler Platz ist defizitär.

Das Gratisparken am Wochenende und am Abend in den ansonsten bewirtschafteten Bereichen bewirkt einen Einnahmenentfall für den Öffentlichen Verkehr und behindert ihn außerdem.

Wirtschaftskreise verfechten ansonsten immer die Marktprinzipien, bei der Bereitstellung von Autoabstellplätzen hingegen wird oft nach Subventionen der öffentlichen Hand gerufen.

Es gibt Ziele in Salzburg mit wenigen Parkplätzen. Trotzdem kommen tausende Menschen in den Dom, auf die Festung, in die Altstadt, in die Museen in der Altstadt. Im Sommer arbeiten über 3.000 Menschen bei den Festspielen, natürlich nicht alle gleichzeitig, und kein einziger davon hat einen Gratisparkplatz.

## **Forderungen**

### **Abschaffung des länger dauernden Gratisparkens auf öffentlichem Grund im ganzen Stadtgebiet**

Die Einnahmen müssen mindestens die direkten Kosten decken (Bau und Erhaltung der Abstellflächen samt Zufahrten und Zubehör, Winterdienst, Überwachung, Verwaltung, etc.) sowie – solange es keine Gebühr für das Fahren im Stadtgebiet (Stadtmaut) gibt - einen Beitrag zu den oben genannten Kosten des Fahrens leisten.

Die Kurzparkzone soll auf den Großteil des Stadtgebietes ausgedehnt werden, außerdem soll es Stellplätze für längeres Parken gegen Gebühr geben.

### **Anhebung und Vereinheitlichung der Preise für das Anwohnerparken**

Wenn schon die Gesetzeslage die Abgabenhöhe vom Vorkommen einer Landesstraße in der beantragten Zone abhängig macht, so sollte die Stadt dies durch Parkgebühren ausgleichen, sodass alle ungefähr dieselben Preise zahlen.

Andere Großstädte in Österreich haben das zwei- oder dreifache Preisniveau Salzburgs. Monatskarten für Anrainer kosten in zentrumsnahen Parkgaragen oder Parkplätzen 40 bis 60 Euro pro Monat. Die Endpreise für Ausnahmegewilligungen müssen niedriger sein, weil ja keine Garantie auf einen Stellplatz damit verbunden ist.

Als Schritte in Richtung der Kostenwahrheit im ruhenden Verkehr in Form marktgerechter Gebühren für die Erteilung von Ausnahmegewilligungen sollten diese die Verwaltungskosten und direkten Stellplatzkosten decken sowie einen Teil der Folgekosten abdecken.

Zwar ist ein Stellplatz in der Innenstadt mehr „wert“, doch sollte der Preis der Ausnahmegewilligung nicht höher sein, um einen Anreiz zum Bewohnen der Innenstadt zu geben. Außerdem ist die Parkplatzsuche für Inhaber von Ausnahmegewilligungen in der Innenstadt mühsamer als den äußeren Stadtteilen.<sup>2</sup>

### **Bewirtschaftete Kurzparkzonen**

In den bewirtschafteten Kurzparkzonen<sup>3</sup> soll das Oberflächenparken teurer werden<sup>4</sup>, die Preise sollen sich in Richtung der Preise in den Parkgaragen bewegen.<sup>5</sup> Ziel ist, dass das

---

<sup>2</sup> Die Basteigasse ist derzeit öffentlich bewirtschafteter Parkplatz (42 Parkplätze, die täglich fünf bis sechs mal umgeschlagen werden, was 200 bis 250 Parkvorgängen pro Tag entspricht) soll ausschließlich für Autos von Bewohnern und Bewohnerinnen zur Verfügung gestellt werden, um den derzeit großen Stellplatzmangel für Altstadtbewohner und Bewohnerinnen zu lindern.

<sup>3</sup> Es gibt laut [http://www.stadt-salzburg.at/internet/themen/verkehr/t2\\_91183/t2\\_91190/t2\\_96710/p2\\_96718.htm](http://www.stadt-salzburg.at/internet/themen/verkehr/t2_91183/t2_91190/t2_96710/p2_96718.htm) rund 5.660 Kurzparkzonenstellplätze gegen Gebühr, laut REK-Entwurf S. 227 sind es 4.760. In diesem Gebiet gibt es außerdem je nach Quelle rund 4.400 bis 5.500 öffentliche Stellplätze in Garagen und Parkplätzen sowie je nach Quelle zwischen 15.100 und 24.000 nichtöffentliche Stellplätze bei Institutionen und Privaten.

<sup>4</sup> 1992 kostete eine Stunde 14 Schilling, heute müsste sie 1,80 Euro kosten statt 1,10 Euro.

Parken an der Oberfläche teurer ist als in den Garagen, damit möglichst viele Autos in den Garagen abgestellt werden und die Oberflächenstellplätze weitgehend für Ladetätigkeit, „kiss and ride“, Fahrzeuge von Gehbehinderten, Handwerkern und sozialen Diensten (Ärzte und Hauskrankenpflege bei Hausbesuchen etc.) zur Verfügung stehen. Der fließende Verkehr, insbesondere der Öffentliche Verkehr, würde dann viel weniger als derzeit durch Ladetätigkeit in zweiter Spur behindert. Freiwerdende Flächen könnten für mehr Platz für Gehende und Radfahrende verwendet werden.

In den bewirtschafteten Zonen soll das Oberflächenparken täglich rund um die Uhr nur gegen Gebühr erlaubt sein, zwischen 22 und 8 Uhr<sup>6</sup> zu ermäßigtem Stundensatz. Das Oberflächenparken sollte auch nachts teurer sein als in das Parken in den Garagen, weil der Lärm beim Wegfahren Menschen im Schlaf stört.

Eine Ausweitung der bewirtschafteten Zonen sollte geprüft werden. Sie waren schon einmal größer, wurden aber wegen Mangel an Überwachungspersonal und relativ wenig Einnahmen in den außen gelegenen Bereichen wieder reduziert. Beide Gründe sind änderbar: Bei höheren Tarifen kann mehr Überwachungspersonal eingestellt werden. Bei einer Ausweitung könnte in den neuen Zonen ein billigerer Tarif als in den bisherigen gelten, freilich nach der beschriebenen Anhebung.

## **Volksgarten**

Grobschätzung des Einnahmenverzichts bei Eishockeyspielen pro Jahr: 37.500 Euro (Annahme: 30 Spiele pro Saison, 250 Autos, 5 Euro Einnahmenverzicht pro Auto).

Forderungen

Im Volksgarten und am benachbarten ehemaligen Sportplatz soll das Parken täglich ohne Ausnahmen von 6 bis 22 Uhr nur gegen Gebühr erlaubt sein, Wenn Pauschaltarife angeboten werden, dann zu Marktpreisen und nicht wie derzeit für Red-Bull-Personal zum Billigpreis von 20 Cent pro Tag. Eventuell könnte bei der Gersbachbrücke nahe dem Bürglstein ein dritter Schranken errichtet werden, der nur vor und nach Veranstaltungen in Betrieb ist und die Abfertigung beschleunigt.<sup>7</sup>

## **Stadtrandbereiche**

Der Großteil der Stadtteile und Stadtrandbereiche sollte gebührenfreie Kurzparkzone<sup>8</sup> sein. Fahrzeughalter und Halterinnen mit Hauptwohnsitz im Stadtgebiet sollten für ihre Ausnahmerechtigung von der Kurzparkregelung neben der Verwaltungsabgabe auch eine Parkgebühr zahlen. Durch flächendeckende Kurzparkzonen gewinnt die Stadt Einwohnende, weil sich mindestens eine vierstellige Zahl an Fahrzeughaltern und Halterinnen in der Stadt anmelden werden.

Auch am Stadtrand gibt es Bereiche, in denen hohe Nachfrage nach Abstellplätzen besteht:  
- In Taxham sollte während Großveranstaltungen im Stadion eine Kurzparkregelung (eineinhalb Stunden) verfügt sein, die verhindert, dass Stadionbesucher und Besucherinnen ein Auto in Taxham abstellen.

---

<sup>5</sup> Bisher teilweise umgesetzt z. B. im Bereich Kajetanerplatz – Basteigasse, am Rotkreuzparkplatz, am Müllner Parkplatz, am Petersbrunnparkplatz und am Parkplatz Akademiestraße.

<sup>6</sup> Das Parken gegen Gebühr bis 22 Uhr vermindert beispielsweise den Parkdruck rund um WIFI und Volkshochschule, verursacht durch Besucher und Besucherinnen von Kursen.

<sup>7</sup> Aus organisatorischen Gründen – um Rückstau vor den Schranken zu vermeiden – wird zwei Stunden vor und nach Eishockey-Spielen die Parkraumbewirtschaftung aufgehoben.

Quelle: [http://www.stadt-salzburg.at/internet/themen/verkehr/t2\\_91183/t2\\_91190/t2\\_209546/p2\\_209538.htm](http://www.stadt-salzburg.at/internet/themen/verkehr/t2_91183/t2_91190/t2_209546/p2_209538.htm)

<sup>8</sup> Es gibt derzeit laut

[http://www.stadt-salzburg.at/internet/themen/verkehr/t2\\_91183/t2\\_91190/t2\\_96710/p2\\_96718.htm](http://www.stadt-salzburg.at/internet/themen/verkehr/t2_91183/t2_91190/t2_96710/p2_96718.htm) rund 1.300 Stellplätze in gebührenfreien Kurzparkzonen in Itzling, Schallmoos, Lehen, Riedenburg, Nonntal und rund um die Michael-Pacher-Straße, laut REK-Entwurf S. 227 sind es 3.922.

- Im Umkreis des Ausstellungszentrums sollte während der größeren Veranstaltungen eine Kurzparkregelung (eineinhalb Stunden) verfügt sein, die verhindert, dass Besucher und Besucherinnen von Veranstaltungen ein Auto im Umkreis des Ausstellungszentrums abstellen.
- Entlang der gesamten Alpenstraße (und bis zur Salzach und zur Hellbrunner Allee) sollte an Werktagen außer Samstag von 9 bis 19 Uhr eine Kurzparkregelung (drei Stunden) verfügt sein, die verhindert, dass Arbeitspendler und Pendlerinnen oder Tagesbesucher und Tagesbesucherinnen ein Auto dort abstellen.
- Rund um den Flughafeneingang ist das entgeltpflichtige Parken weitgehend umgesetzt, allenfalls könnte in Loig bei Bedarf eine Kurzparkregelung umgesetzt werden.
- Für das Parken nahe dem Schloss Hellbrunn sollten ganzjährig täglich tagsüber Parkgebühren eingehoben werden.
- Die Stadt sollte auf die Besitzer des Stadions einwirken, dass für die Stadionparkplätze Parkgebühren verlangt werden, die eine Lenkungswirkung in Richtung ÖV-Benützung bzw. bessere Auslastung der Autos entfalten.
- Die Stadt sollte auf die Grundbesitzer rund um den Tiergarten-Haupteingang einwirken, dass dort Parkgebühren verlangt werden, wobei der Gewinn u. a. für die Ausweitung des Kernzonentarifs bis zum Tiergarten-Haupteingang und für die Verlegung der Bushaltestelle zum Tiergarten-Haupteingang hin verwendet werden könnte. Wer mit dem Bus kommt, wird derzeit mit einer Aufzahlung für die erste Außenzone „bestraft“, weil sich die Bushaltestelle auf Anifer Grund befindet, obwohl der Tiergarten auf Stadtgrund liegt.
- Für die Ausdehnung der Kurzparkzonen muss mehr Personal für Planung und Überwachung eingestellt werden. Die Kosten tragen sich durch die zusätzlichen Einnahmen von selbst.

## **Altstadtgaragen**

Die Stadt gibt derzeit im Wege einer Subvention über das Altstadt-Marketing viel Geld aus, um das Parken für Einkaufende, für Gäste von Gaststätten und für Gäste der Festspielhäuser in den Mönchsberggaragen zu verbilligen, auch zu Zeiten, zu denen diese überquellen.

An Abenden bringt die aus Steuermitteln bezahlte Park-Ermäßigung für Gäste der Festspielhäuser und der Gastronomie zumindest einen Umwegnutzen für die Gastronomie, weil länger konsumiert wird.

Forderungen

- Subvention der Stadt über das Altstadt-Marketing nur mehr außerhalb der Hochsaisonen (Sommer, Advent, Ostern). Zu Zeiten großer Nachfrage sind Ermäßigungen unsinnig.
- Abschaffung des Rabatts bei Festspielveranstaltungen tagsüber (bei Beginn vor 17 Uhr), weil dieser Rabatt vor allem an Schlechtwettertagen Stau vermehrend wirkt, da die knappen Plätze zum Billigpreis verkauft und dadurch länger besetzt werden.
- Festspielgäste sollen Parkplätze halbtagsweise (z. B. im Internet) reservieren können, gegen Aufpreis (ca. 15 Euro für Halbtage). Viele werden froh sein dafür einen Platz sicher zu haben.
- Die Ermäßigung für gelochte Karten soll Gastronomie und Handel in der Altstadt fördern. Wenn man das Geld in die ÖV-Förderung fließen ließe, wäre der Effekt größer.

## **Parkgebühren bei städtischen Freizeiteinrichtungen (während der Betriebszeiten)**

- Parkgebühr beim Spaßbad von Anfang an vorsehen, etwa 2,50 bis 3 Euro pro Besuch bis etwa 4 bis 5 Stunden pauschal. Es ist nicht zu erwarten, dass das Gäste in nennenswertem Umfang abschreckt. Deswegen werden nur ganz wenige autofahrende Badegäste nach Vigaun oder Reichenhall oder Berchtesgaden ausweichen. Außer die wenigen, die in Anif oder Wals wohnen und zu den anderen Bädern gleich weit haben. Und diesen geringen Ausfällen stehen

ja Netto-Einnahmen aus den Parkgebühren gegenüber sowie zusätzliche Fahrgelderlöse<sup>9</sup>, von denen im Umweg über die Salzburg AG-Dividende auch die Stadt profitiert.

- Parkgebühren beim Leopoldskroner Bad einführen. Der Gewinn könnte zum Teil für den Öffentlichen Verkehr verwendet werden (die Bushaltestelle ist weit entfernt), zum Teil für die Senkung der Eintrittspreise.

- Parkgebühren beim Salzachsee einführen. Eine verkehrslenkende Parkgebühr ist bei einem Bad ohne Eintrittsgeld noch leichter zu argumentieren. Obus und Fahrrad stellen an (Schönwetter-) Badetagen ausreichende Alternativen dar.

- Parkgebühr bei der Sporthalle Alpenstraße einführen.

- Volksgarten: siehe oben.

- Wenn künftig bei der Stadtbücherei wie geplant eine Stunde Parken gratis ist, ist das eine massive Förderung, künftig dieses Ziel per Auto anzufahren, und verursacht ein betriebswirtschaftliches Defizit. Man kann das „1 Stunden Gratisparken“ als „Übersiedlungs-Zuckerl“ betrachten und sollte es nach spätestens einem halben Jahr abschaffen.

### **Parkplatz Alpensiedlung Süd**

Pkw-Lenker und Lenkerinnen bezahlen für das Parken am P+R Alpensiedlung Süd eine einheitliche Gebühr von 5 Euro für einen Tag/bzw. 24 Stunden. Touristen und Touristinnen haben die Möglichkeit in den Sommermonaten Juli und August ein Tages-Kombiticket um 10 Euro zu erwerben, mit dem bis zu fünf Pkw Insassen am Tagesdatum zusätzlich die öffentlichen Busse uneingeschränkt in der Kernzone benützen können. Für umliegende Betriebe und Pendler wird eine Jahreskarte um 75 Euro angeboten.

Forderungen

Angesichts der hohen Kosten für die Stadt sollte die Jahresgebühr angehoben werden.

Immerhin wurde Landschaftsschutzgebiet für das Parken asphaltiert, Auwald geopfert. Wenn das schon geschehen ist, sollten wenigstens die Kosten hereinkommen.

### **Parkgebühren für Beschäftigte in städtischen Gebäuden**

Die Magistratsdirektion erlaubt bestimmten Personen das kostenlose Parken im Schlosshof Mirabell, die Namen der Berechtigten werden geheim gehalten. Da die Plätze nicht ausreichen, wird weiteren Beschäftigten und Politikern und Politikerinnen erlaubt, auf Kosten der Stadt in der Mirabellgarage zu parken. Aus dem Stadtbudget wird dafür jährlich ein stattlicher Betrag aufgewendet.

Bei vielen städtischen Schulen, Kindergärten, Sozialeinrichtungen etc. gibt es kostenlose Parkplätze für das Personal.

Forderungen

Für das Parken von Privatautos auf städtischem Grund sollte eine Parkgebühr eingehoben werden. Wenn Privatautos für Dienstfahrten benützt werden, so ist aus dem Sachbudget der Abteilung dafür ein Entgelt an die Stadtkasse abzuliefern (zumindest verrechnungstechnisch). Damit entsteht ein Kostenbewusstsein und ein Anreiz, über Alternativen (Dienstfahrräder etc.) nachzudenken.

### **Parkgebühren auf Landes- und Bundesgrund**

Die Stadt möge bei Landes- und Bundesstellen einwirken, dass die ebenso für das Parken von Privatautos des Personals Gebühren einheben.

Beispiele: Universität, Bundesschulen, Krankenanstalten, etc.

---

<sup>9</sup> Dazu möglichst kurze Fußwege vom Spaßbad zu den nächsten Haltestellen von Obus und Lokalbahn einrichten.

Beispiel kostenloses Parken auf Landesgrund für Beamte und Beamtinnen rund um die Amtsgebäude Michael-Pacher-Straße (vor etwa zwei Jahren wurde der Rasen dazu großflächig versiegelt – aus Steuermitteln), im Chiemseehof, im Porschehof samt Garage. Beispiel: Es gibt eine Absichtserklärung der Landesregierung, dass aus Steuermitteln Parkplätze für Politiker und Politikerinnen und Bedienstete des Landes in der Barmherzige Brüder Garage angemietet werden, sobald diese fertig gestellt ist.

Beispiel Museum am Mönchsberg: Das Autofahren auf den Stadtbergen ist besonders störend und sollte abgestellt oder durch eine marktgerechte Parkgebühr zurückgedrängt werden.

## **Keine Subventionen für Garagenbau**

Im Wege der Wohnbauförderung werden jährlich Millionen für die Stellplatzerrichtung subventioniert.

Forderungen

Einstellung der Wohnbauförderung für die Stellplatzerrichtung.

Bei den geplanten Garagen beim Sportzentrum Nonntal und beim Ausstellungszentrum ist dafür zu sorgen, dass sich diese durch Nutzergebühren langfristig selbst finanzieren.

## **Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze auf der Gaisbergspitze, bei der Zistelalm und bei der Abzweigung Mitteregg**

Die Parkplatzgebühr sollte die einmalige Fahrt mit dem Transferbus zwischen Zistelalm und Spitze und zurück für alle Fahrzeuginsassen (maximal 5 Personen), die Toilettenbenutzung bei Wirten auf der Zistelalm und auf der Spitze (diese werden pauschal entschädigt), die Abfallentsorgung, Weg- und Loipenbetreuung, Straßenerhaltung usw. beinhalten.

Vorgeschlagener Parktarif: 3 Euro für 10 Minuten bis 3 Stunden und 4 Euro für über 3 Stunden.

Gebührenpflichtige Zeit von 10 bis 17 Uhr (falls der Bus im Sommer schon früher fahren sollte, sollte auch die gebührenpflichtige Zeit früher beginnen).

Da das Parkgebührengesetz nur eine Gebührenpflicht für Kurzparkzonen vorsieht, eine Kurzparkzone am Gaisberg aber nicht sinnvoll ist, müsste das Gesetz geändert werden.

Das Hotel Zistelalm und das Gasthaus Mitteregg können ihre Gäste auf eigenem Grund parken lassen und Benützung durch Nichtgäste abstellen.

Mengenabschätzung:

Es gibt keine gesicherten Zahlen. Die folgenden Daten haben daher plus/minus ca. 25 % Schwankungsbreite.

Es gibt die Zahl von 400.000 Fahrbewegungen auf der Gaisberglandesstraße pro Jahr. Davon sind aber viele von Parkgebühren auszunehmen (Taxi, Einsatzfahrzeuge, Anrainer und Anrainerinnen, Lieferanten, Mietwagen, Busse, Handwerker) oder enden spätestens beim Kobenzl.

Parkgebühren-Einnahmen an Schlechtwettertagen 30 Euro, an Spitzentagen 1200 Euro.

Durchschnitt 100 Euro. Ergibt 36.500 Euro Jahreseinnahmen plus Parkstrafen 10.000 Euro.

Wenn man die Kosten für Überwachung (Automaten, Personal etc.) mit 23.000 Euro grob schätzt, bleiben 23.000 Euro zur Stützung des Linienbusses übrig.

## **Zweckbindung für den Öffentlichen Verkehr**

Die Erträge aus Parkgebühren und Strafgeldern sind zweckgewidmet für den ÖPNV zu verwenden.<sup>10</sup>

Original abgegeben am 8. 2. 2008, dieser Auszug wurde erstellt für Medieninfo 12. 3. 2008.

---

<sup>10</sup> Verkehrsleitbild 1997 der Stadt Salzburg, Beschluss des Gemeinderates vom 7. Mai 1997, veröffentlicht im Amtsblatt / 15. Oktober 1997