

Wir entwickeln die Stadt



**STADT : SALZBURG**

#salzburgneuplanen

# Grundlagen- bericht 2021

**REK** Räumliches  
Entwicklungskonzept



Stadt  
Planung

# Kapitel 7

## Mobilität in der Stadt Salzburg

### Inhaltsübersicht

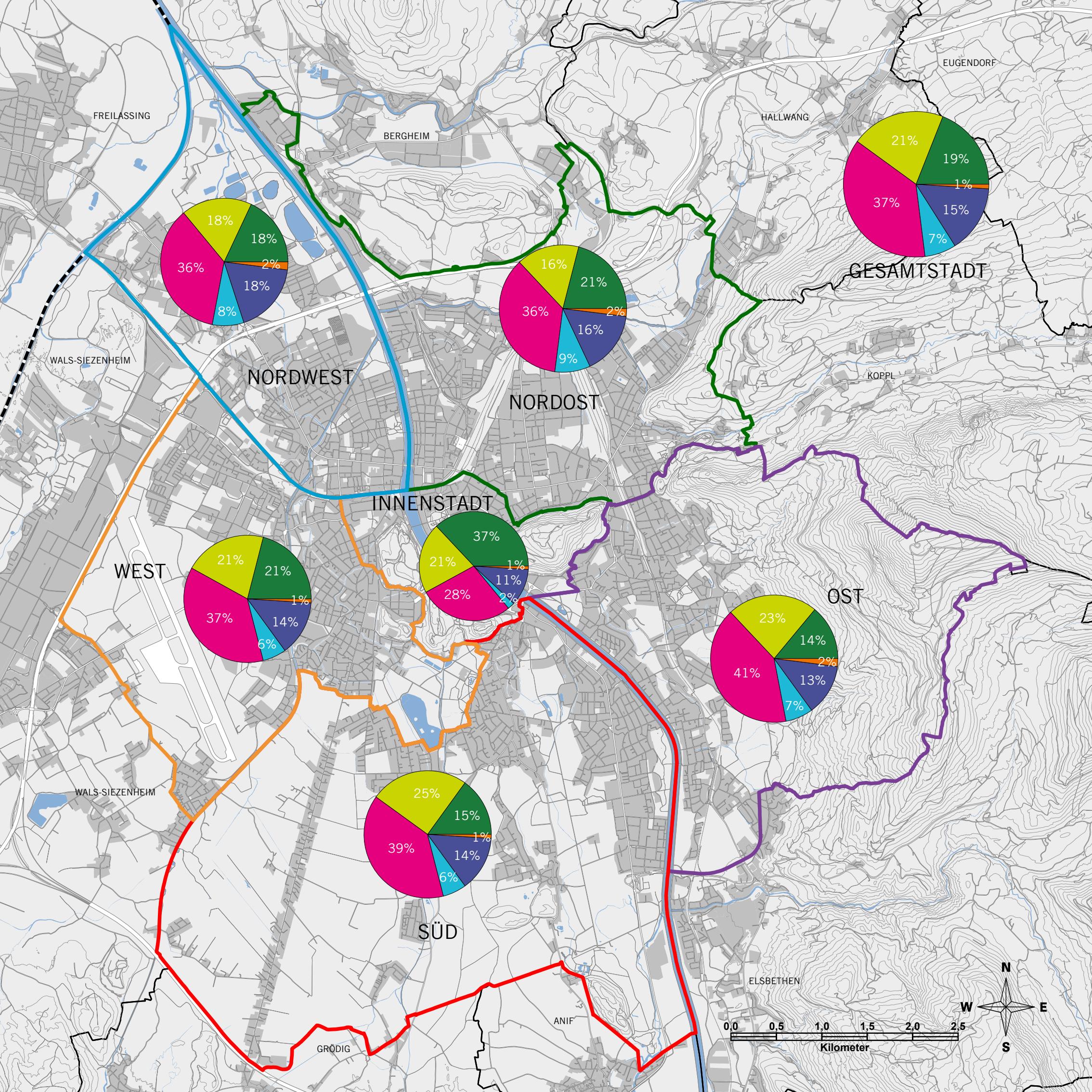
- 7.1 Mobilität und Verkehrsmittelwahl
- 7.2 Pendlerverflechtungen mit dem Stadtumland
- 7.3 Aktive Mobilität – Rad- und Fußverkehr
- 7.4 Öffentlicher Verkehr
- 7.5 Motorisierter Individualverkehr



## Einleitung

Das Kapitel 7 „Mobilität in der Stadt Salzburg“ beschäftigt sich mit dem Thema Mobilität inkl. Verkehrsmittelwahl und Mobilitätsverhalten, den Pendlerverflechtungen der Stadt mit dem Umland sowie den unterschiedlichen Verkehrsarten. Dazu zählen die aktive Mobilität des Rad- und Fußverkehrs, der öffentliche Verkehr (ÖV) und der motorisierte Individualverkehr (MIV). Der Verkehr in seiner Gesamtheit inkl. dem ruhenden Verkehr beeinflusst auf vielfältige Weise den Wohn- und Arbeitsstandort Salzburg. Je nach Verkehrsmittel gibt es große Unterschiede bezogen auf die Umweltauswirkungen und Emissionen, den Platzbedarf sowie die Wahrnehmung und mögliche Nutzung des öffentlichen Raums. Die vorhandene Infrastruktur und die Siedlungsstruktur bestimmen das Mobilitätsverhalten ebenso wie die Erreichbarkeit von diversen Zielen mit unterschiedlichsten Verkehrsmitteln und die dafür erforderliche Zeit. All dies beeinflusst die Lebensqualität in Salzburg.

Salzburg ist stark mit seinem Umland vernetzt, durch Arbeits- und Ausbildungsplätze aber auch durch Wohnraum, dies führt zu Pendlerverkehr. Die Verkehrsmittelwahl und die Antriebsform beeinflussen den Energie- und Flächenbedarf und haben das Potential die Luftqualität zu verbessern und die Lärmbelastung zu reduzieren. Für die Stadtentwicklung relevant sind die Versorgung der Bevölkerung mit dem ÖV sowie die Erschließung der Stadt mit den unterschiedlichen Verkehrsmitteln. Auch die Verkehrsbelastung der Straßen sowie die Abstellmöglichkeiten am Ziel- und Quellort sind von Bedeutung. All diese Themen werden nachfolgend untersucht und prägen das Mobilitätsverhalten der Salzburger Bevölkerung.



FREILASSING

BERGHEIM

HALLWANG

EUGENDORF

WALS-SIEZENHEIM

NORDWEST

NORDOST

GESAMTSTADT

KOPPL

INNENSTADT

WEST

OST

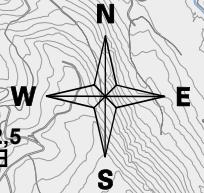
WALS-SIEZENHEIM

SÜD

ELSBETHEN

ANIF

GRÖDIG



**Legende:**

- Fußverkehr
- Radverkehr
- Motorisierter Individualverkehr
- MIV-Mitfahrer
- Öffentlicher Verkehr
- sonstige Verkehrsmittel

Plangrundlage: Magistrat Salzburg,  
SAGIS (09.2020)  
Datenquelle: Amt für Stadtplanung und Verkehr,  
Herry Consult  
Datenstand: 30.11.2018  
Erstellt am: 15.06.2021

## Kapitel 7.1

# Mobilität und Verkehrsmittelwahl



Die Ortsveränderung und Raumüberwindung sind Begriffe, die nahezu selbsterklärend sind und zur Definition von Verkehr (Verkehrsnachfrage) herangezogen werden. Das Verkehrsgeschehen bzw. die Notwendigkeit für Ortsveränderungen und Raumüberwindungen ergeben sich aus der räumlichen Verteilung der verschiedenen Funktionsbereiche (Wohnen, Arbeiten, Bilden, Versorgen, Erholen) des gesellschaftlichen Lebens und der dazu gehörenden wirtschaftlichen Aktivitäten. Die individuelle Entscheidung, für einen bestimmten Weg ein spezifisches Verkehrsmittel wie die eigenen Füße, das Fahrrad, öffentliche Verkehrsmittel oder das Auto zu benützen, wird als Verkehrsmittelwahl bezeichnet.

Der Plan P 7.1 zeigt die Verkehrsmittelwahl bzw. den Modal Split in der Stadt Salzburg, unterteilt nach Gebieten, welche sich aus den Stadtteilen zusammensetzen:

Gebiet	Stadtteil
Innenstadt	Altstadt, Kapuzinerberg, Mönchsberg, Mülln, Neustadt
Nordost	Elisabeth-Vorstadt, Gnigl, Heuberg, Itzling, Itzling Nord, Kasern, Langwied, Schallmoos
Ost	Aigen, Gaisberg, Parsch
Süd	Gneis, Leopoldskroner Moos, Morzg, Nonntal, Salzburg Süd
West	Riedenburg, Maxglan, Maxglan West, Taxham
Nordwest	Lehen, Liefering

Tabelle 7.1: Einteilung Stadtteile in Gebiete;  
Quelle: Herry Consult 2018

Für welches Verkehrsmittel sich Menschen entscheiden, hängt von einer Vielzahl an Einflussfaktoren ab:

- Zeitfaktoren und Kosten (z. B. Gesamtfahrzeit (auch Tür-zu-Tür-Reisezeit genannt), Treibstoffkosten, Ticketkosten)
- Kontextuelle Faktoren (z. B. Wochentag, Uhrzeit und Wetter)
- Individuelle Faktoren (z. B. Art der Reise bzw. Aktivität, Einkaufsmenge)
- Psychologische Faktoren (z. B. Flexibilität, Komfort, Status, Unabhängigkeit)
- Gewohnheiten bei der Verkehrsmittelwahl

In den vergangenen Jahrzehnten haben sich durch Veränderungen der Siedlungsstrukturen, technischen Fortschritt und entsprechende Veränderungen des Verkehrsverhaltens überwiegend neuartige Verhältnisse im Verkehrswesen herausgebildet. Immer mehr Menschen wohnen im Stadtumland und pendeln zum Arbeiten in die Stadt Salzburg. Dadurch haben sich die Arbeitswege (in km) deutlich verlängert. Unterstützt wird dieser Trend durch das Phänomen des „konstanten Reisezeitbudgets“: das für Mobilitätszwecke bzw. Ortsveränderungen aufgewendete Zeitbudget ist erstaunlich stabil. Die Zeit, die ein Mensch bereit ist, mit Ortsveränderungen zu verbringen, beträgt rund eineinhalb Stunden pro Tag. Verbesserte Mobilitätsbedingungen führen daher dazu, dass die zurückgelegten Distanzen größer werden. Wenn bei der Erledigung eines Wegzwecks Zeit eingespart wird, wird sie für einen anderen Mobilitätszweck wieder „ausgegeben“.

Der Stadt-Umland-Verkehr ist eine der größten Herausforderungen der Verkehrsplanung in der Stadt Salzburg. Bei der Betrachtung der Pendlerzahlen lässt sich feststellen, dass der Anteil des Stadtgrenzen überschreitenden Verkehrs in den letzten Jahren weiter gestiegen ist. Rund acht von zehn dieser Wege werden mit einem Kraftfahrzeug zurückgelegt, somit trägt der Quell-/Zielverkehr entscheidend zu den Verkehrsproblemen (Lärm, Abgase, Stau usw.) der Stadt Salzburg bei. Die Straßeninfrastruktur im

## 7.1 Mobilität und Verkehrsmittelwahl

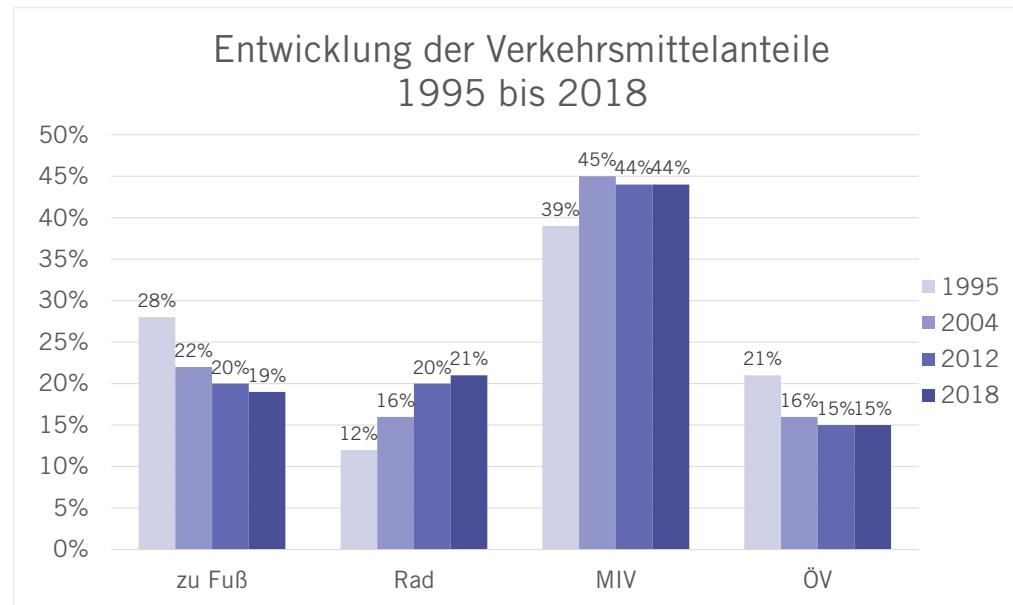


Abbildung 7.1: Entwicklung der Verkehrsmittelanteile 1995 bis 2018; Quelle: Herry Consult 2018

Umland der Stadt Salzburg ist relativ gut ausgebaut, im Bereich der Stadt Salzburg kommt es jedoch zu Problemen in Bezug auf die Leistungsfähigkeit: die Kapazitätsgrenzen im Straßennetz sind weitgehend erreicht und werden vielfach überschritten.

### Rahmenbedingungen städtischer Mobilität

Eine nachhaltige Mobilität zeichnet sich durch klimaneutralen, effizienten und reduzierten Verkehr aus. Siedlungsgebiete, Wirtschaftsstrukturen und Mobilitätsangebote haben das Potenzial, Verkehrsaufkommen von vornherein zu vermeiden (Stadt der kurzen Wege, Naherholungsangebote). Verkehr, der sich nicht vermeiden lässt, sollte nach Möglichkeit auf den Umweltverbund verlagert werden. Unter dem Begriff Umweltverbund wird die Kooperation der umweltfreundlichen Verkehrsmittel verstanden: öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Fahrrad und zu Fuß gehen. Bei einer Umorganisation des Verkehrs ist auf Grund des

begrenzten Raums in der Stadt oftmals eine andere Flächenaufteilung erforderlich.

Für eine Verbesserung des Umweltverbundes braucht es zwei Leitprinzipien: Einerseits braucht es sichere, durchgängige und hochwertige Infrastrukturen für den Fuß- und Radverkehr. Andererseits ist ein flächendeckender öffentlicher Verkehr mit einer Tür-zu-Tür-Reisezeit ähnlich zum MIV, optimierten Umstiegen, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sowie einem transparenten Tarifsysteem essentiell.

Die Tür-zu-Tür-Reisegeschwindigkeit beinhaltet sämtliche Zugangs- und Abgangswege (zu einem Verkehrsmittel) sowie sämtliche Zugangs-, Abgangs- und Umsteigezeiten. Diese ist beim ÖV, selbst bei ausreichender Gesamtnachfrage, insbesondere im Stadtumlandbereich gegenüber dem Pkw-Verkehr meist deutlich länger und damit kaum konkurrenzfähig. Verkehrsverlagerung kann durch die Anwendung von Push & Pull Maßnahmen erreicht werden, welche die Kombination von Mobilitätsangeboten und Lenkungsmaßnahmen meint.

### Modal Split

Bei der Wahl des Verkehrsmittels dominierte in der Stadt Salzburg im Jahr 2018 mit 44% das Kfz (inkl. Motorrad), gefolgt vom Anteil des Radverkehrs mit 21%, des Fußverkehrs mit 19% und dem ÖPNV-Anteil mit 15% (vgl. 1% sonstige Verkehrsmittel oder keine Angabe) (Herry Consult 2018). Folgende Entwicklungen sind hier wesentlich: der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege geht seit 1995 stetig zurück (von 28% im Jahr 1995 auf 19% im Jahr 2018), beim Radverkehr ist eine deutliche Zunahme auf einen Anteil von derzeit etwa 21% der zurückgelegten Wege (1995: Anteil von 12%) erkennbar. Von 1995 bis 2004 ist der Anteil des MIV am Modal Split von 39% auf 45% gestiegen und ist erst seit 2004 relativ konstant. Beim ÖV ist ein deutlicher Rückgang erkennbar, der Anteil ist von 21% im Jahr 1995 auf 15% im Jahr 2018 gesunken.

Von der Wohnbevölkerung der Stadt Salzburg werden aktuell (Bevölkerungsstand 2020: rund 155.000 Personen) pro Werktag ca. 480.000 Wege zurückgelegt. 79% dieser Wege (ca. 380.000 Wege) liegen innerhalb des Stadtgebietes, 18% der Wege überschreiten die Stadtgrenze und nur 3% der Wege der Bevölkerung der Stadt Salzburg haben weder Quelle noch Ziel im Stadtgebiet (z. B. Transitpendler/Stadtdurchfahrten). Hier ergab sich seit 2004 eine leichte Verschiebung hin zu stadtgrenzenüberschreitendem Verkehr (2004: 81% Stadtbinnenverkehr). Bei den Wegen der Binnenpendler\*innen (Quelle- und Ziel im Stadtgebiet) zum Arbeitsplatz (knapp 24% aller Wege) beträgt der Anteil der MIV-Lenker\*innen 47%. Bei den Stadtgrenzen überschreitenden Wegen werden 8 von 10 Wegen mit einem Kfz zurückgelegt.

Mehr als die Hälfte aller täglichen Wege werden dem „privaten“ Bereich zugeordnet (Freizeit- und Einkaufswege, Besuche, private Erledigungen sowie Bringen und Holen von Personen). Die täglichen Wege für private Zwecke werden zu 43% zu Fuß oder mit dem Fahrrad durchgeführt, dazu kommen 10% ÖPNV-Wege. Der Umweltverbund erreicht damit bei diesen Wegezwecken etwas mehr als 50%. Der Anteil der MIV-Wege liegt bei den „privaten“

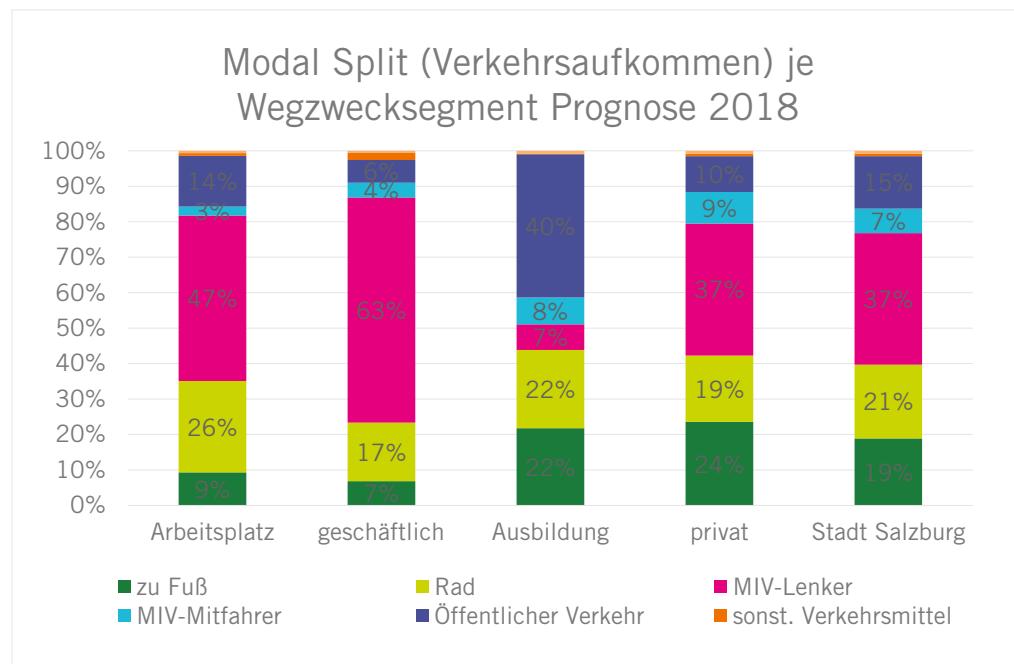


Abbildung 7.2: Verkehrsaufkommen je Wegzwecksegment 2018; Quelle: Herry Consult 2018

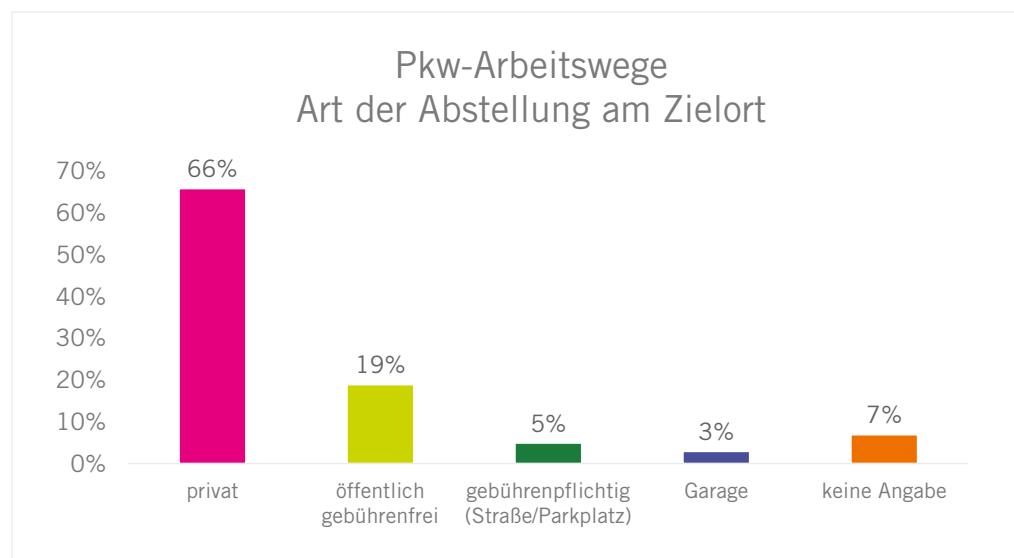


Abbildung 7.3: Pkw-Arbeitswege: Art der Abstellung am Zielort; Quelle: Herry Consult 2004

Wegen im Salzburger Gesamtdurchschnitt bei 37%. Der Anteil der MIV-Mitfahrer\*innen liegt in diesem Bereich bei 9%. Für 1% der Wege wurde ein anderes Verkehrsmittel benutzt oder keine Angabe gemacht (vgl. Herry Consult 2018).

Bei Wegen zur/von der Arbeit und bei geschäftlichen Wegen dominiert das Kfz mit 50% bzw. 67%, während bei Schule/Ausbildung die Benutzung des ÖPNV mit einem Anteil von 40% im Vordergrund steht.

## Arbeitswege

Arbeitswege sind an Werktagen der häufigste Wegzweck und werden großteils mit dem Pkw zurückgelegt. Sie sind daher ein bedeutender Hebel, um das Verkehrsaufkommen zu beeinflussen. Der hohe Anteil an kurzen Wegen (unter 5 km) spricht für ein Zurücklegen der Arbeitswege mit dem Fahrrad. Aber auch die Verfügbarkeit von Stellplätzen am Ziel, etwa am Arbeitsort, hat einen hohen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten. Hinsichtlich der Art

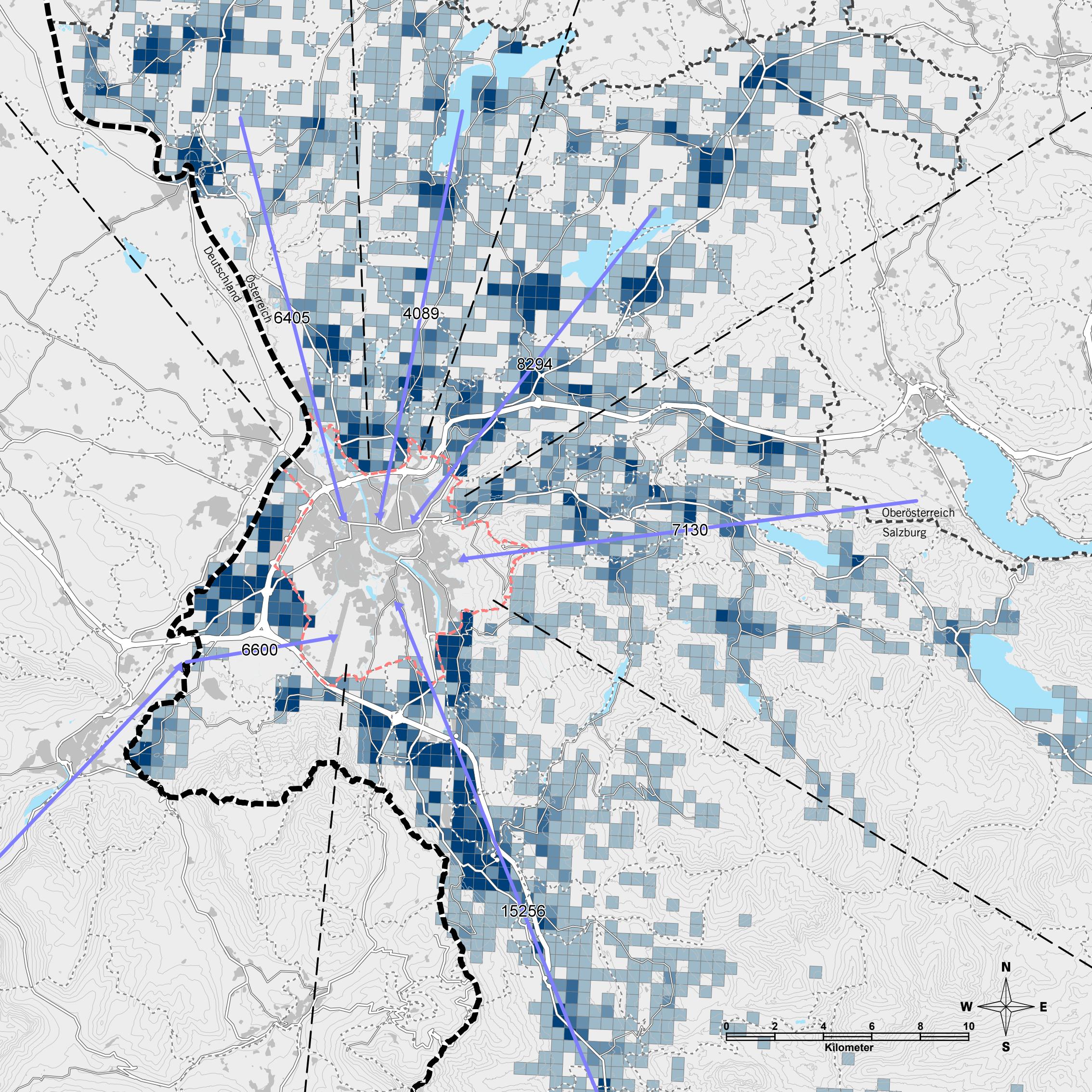
der Pkw-Abstellung am Zielort aller Salzburger Berufstätigen geht aus der Mobilitätshebung 2004 hervor, dass 66% aller Pkw auf privaten Stellplätzen (z.B. firmeneigenes Grundstück) geparkt werden (vgl. Herry Consult 2004). Daraus ergeben sich die notwendigen Handlungsfelder, um den Modal Split zugunsten des Umweltverbundes zu beeinflussen, nicht nur im öffentlichen Straßenraum, sondern vor allem auf privaten Flächen.

## Stadtstrukturen und Mobilitätsverhalten

Die vorhandene Infrastruktur und Stadtplanung beeinflussen das Mobilitätsverhalten der Menschen. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes bringt Menschen dazu, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, ein verbessertes Radwegenetz steigert den Radverkehrsanteil. Zusätzliches Angebot für den MIV zieht eine entsprechende Verkehrsnachfrage nach sich.

Auch der Wohnstandort in der Stadt wirkt sich auf die täglich zurückgelegten Entfernungen und die benutzten Verkehrsmittel aus. Hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl der Bewohner\*innen bestehen teils beachtliche Unterschiede zwischen den einzelnen Stadtteilen Salzburgs.

Die geringsten Weglängen pro Person und Tag (18,7 km) mit dem höchsten Fußgänger\*innenanteil (38%) sind in der Innenstadt erhoben worden. Die größten Tagesweglängen werden im Osten (Aigen, Parsch) mit 26,8 km/Tag zurückgelegt, wobei 2018 – auch wegen der ungünstigen ÖPNV-Struktur – 48% der Wege mit dem Kfz zurückgelegt werden. Auch im Süden (Gneis, Nonntal, Josefiaw) liegt die Tagesweglänge bei 26 km und der Kfz-Anteil bei 45%. Bei Betrachtung des Radverkehrs zeigt sich im Osten, Süden und in der Innenstadt folgende Entwicklung: der Radwegeanteil ist in der Innenstadt von 14% auf 21%, im Osten von 15% auf 23% und im Süden von 15% auf 25% gestiegen. Der Anteil des ÖPNV ist in fast allen Bereichen rückläufig oder konstant. Lediglich im Nordwesten ist ein Zuwachs festzustellen (vgl. Herry Consult 2018).



**Legende:****Erwerbsspendler in die Stadt Salzburg**

	unter 11
	11 bis 25
	26 bis 50
	über 50

Einzugsgebiet: Land Salzburg plus 50km  
Umfeld ohne Stadt Salzburg

Plangrundlage: Magistrat Salzburg, SAGIS (09.2020),  
Land OÖ, Freistaat Bayern  
Datenquelle: Amt für Stadtplanung und Verkehr,  
Statistik Austria, iSpace  
Datenstand: 15.06.2021  
Erstellt am: 15.06.2021

## Kapitel 7.2

# Pendlerverflechtungen mit dem Stadtumland

Die starken Verflechtungen der städtischen Mobilität und die Vielfalt der Alltagswege stellen die Stadtregion vor große Herausforderungen. Zwischen der Stadtregion und ihrem Umland findet ein reger Austausch von Berufstätigen und Auszubildenden statt. Die Zahl der Beschäftigten, deren Arbeitsplatz außerhalb der Wohngemeinde liegt, steigt kontinuierlich. Ein wesentlicher Faktor sind hier die Kosten für Wohnraum. Wohnraum, welcher im Vergleich zu den Ballungszentren relativ kostengünstiger ist, hat die Anzahl der Erwerbstätigen, die nicht in der Wohngemeinde arbeiten, steigen lassen. Das Phänomen des „konstanten Reisezeitbudgets“ trägt ebenso zur Erklärung des zunehmenden Verkehrsaufwandes bei. Letztlich ist die täglich für Mobilität aufgewendete Zeit in etwa gleich geblieben.

Für die Stadt relevant sind sowohl die Einpendler\*innen aus dem Umland in die Stadt Salzburg, als auch die Transitpendler\*innen, welche die Stadt Salzburg auf ihrem Weg zur Arbeit durchqueren. Die Darstellung erfolgt anhand der Hauptverkehrsachsen, dargestellt in Form von Korridoren. Bei der Analyse der Transitpendler\*innen wurde differenziert zwischen Pendler\*innen aus einem der drei Nord-Korridore die in den Süden pendeln, und Pendler\*innen die aus dem südlichen Korridor in einen der drei nördlichen pendeln. Der Korridor in Richtung Bayern wurde im Rahmen dieser Analyse nicht betrachtet, weil die erforderlichen Daten nur für Österreich vorliegen.

Entsprechend der Statistik wurden folgende Werte, bezogen auf das Analysegebiet (Stadt Salzburg, Land Salzburg zuzüglich 50 km Umland), ausgewertet (vgl. iSpace 2018):

Anzahl der Einpendler*innen in die Stadt Salzburg	50.029
Anzahl der Auspendler*innen aus der Stadt Salzburg	14.767
Transitpendler von Nord-Korridor nach Süd-Korridor	1.706
Transitpendler von Süd-Korridor nach Nord-Korridor	1.699

Tabelle 7.2: Zahlen zu den Pendlerbewegungen;  
Quelle: iSpace 2018



Der Grundlagenplan P 7.2 zeigt die Einpendler\*innen auf 500m Rasterebene und die Korridore (strichlierte Linien), welche die Hauptpendelachsen in die Stadt Salzburg widerspiegeln. Den Pendelkorridoren entsprechend ergibt sich folgende Aufteilung der Tagespendler in die Stadt Salzburg: 6.405 aus dem Raum Oberndorf, 4.098 aus dem Salzburger Seenland, 8.294 aus Richtung Wallersee, 7.130 aus der Salzkammergut-Region, 15.256 aus dem südlichen Salzachtal und 6.600 (plus 2.255 welche nicht in der Karte dargestellt sind) aus Salzburgs Westen. Die Tabelle zeigt jene Herkunftsgemeinden mit den meisten Erwerbsspendler\*innen in die Stadt Salzburg:

Wals-Siezenheim	3.265
Hallein	3.088
Seekirchen am Wallersee	1.809
Grödig	1.572
Elsbethen	1.502
Eugendorf	1.378
Bergheim	1.213

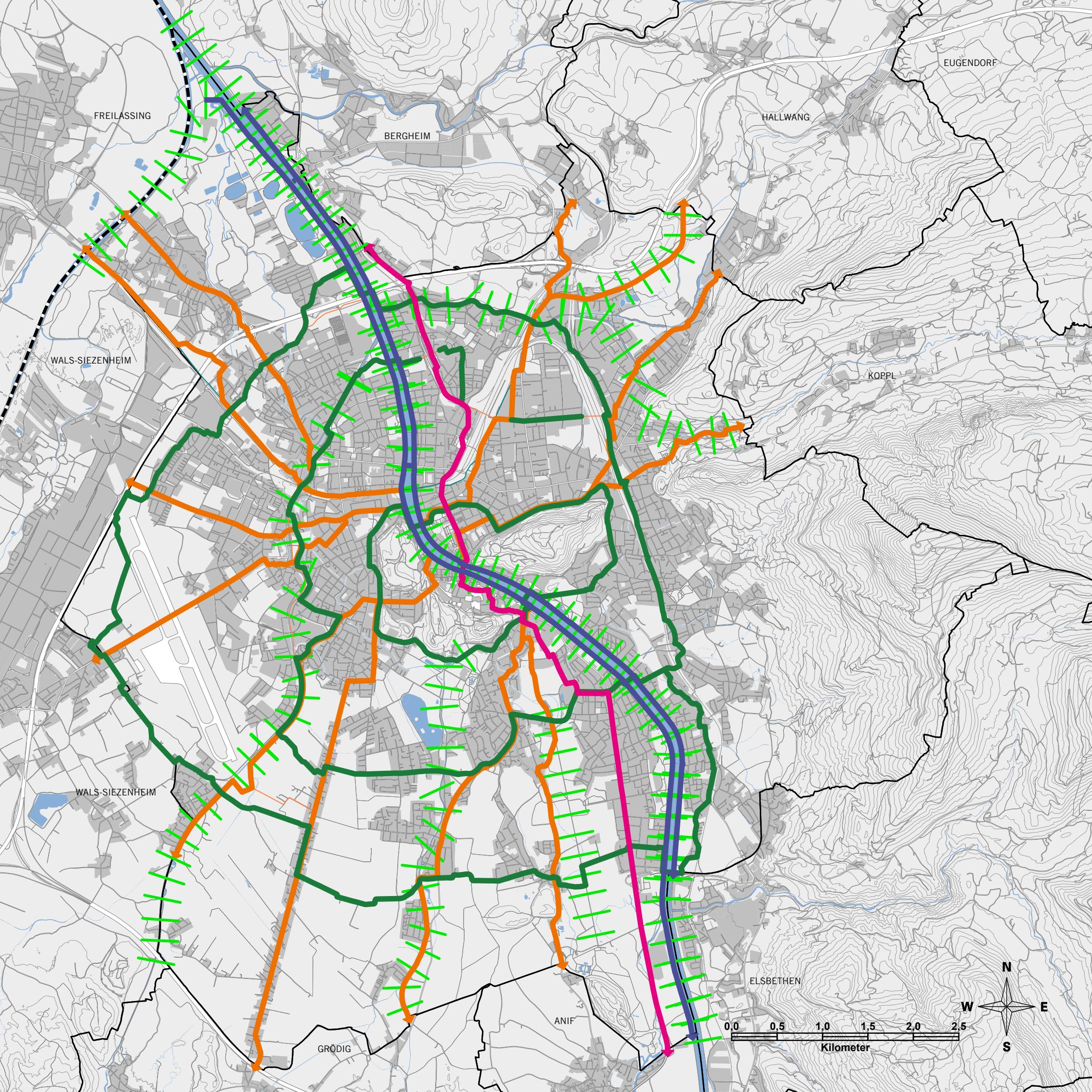
Tabelle 7.3: Herkunftsgemeinden der Erwerbsspendler\*innen;  
Quelle: iSpace 2018

Die häufigsten Ziele der Erwerbsspendler\*innen in die Stadt Salzburg liegen im Stadtteil Schallmoos, im Bereich der Altstadt, in Salzburg Süd sowie im Stadtteil Mülln. Bei den Auspendler\*innen sind die Südachse, und die Westachse die am stärksten genutzten Pendelachsen.

In Bezug auf die Auspendler\*innen aus der Stadt Salzburg ergibt sich folgende Verteilung auf die sechs Pendelkorridore:

Korridor Raum Oberndorf	1.732
Korridor Salzburger Seenland	762
Korridor Wallersee	2.099
Korridor Salzkammergut-Region	1.500
Korridor südliches Salzachtal	4.188
Korridor Westen	4.486

Tabelle 7.4: Auspendler\*innen aus der Stadt Salzburg;  
Quelle: iSpace 2018



**Legende:**

	Salzach - Highway
	Uni - Highway
	Ring
	Radiale
	Grüne Achse

## Kapitel 7.3

# Aktive Mobilität – Rad- und Fußverkehr

Aktive Mobilität bezeichnet die Fortbewegung mit Hilfe der eigenen Muskelkraft, also insbesondere das Z Fußgehen und das Radfahren, aber auch das Fahren mit Tretrollern, Inlineskates oder Pedelecs. Aktive Mobilität hat sehr große positive Gesundheitseffekte, sie ist ressourcenschonend, emissionsfrei, platzsparend und lärmarm. Für Kinder und Jugendliche, als auch für ältere Menschen ist sie die bedeutendste Mobilitätsform. In Vierteln mit hohen Anteilen aktiver Mobilität steigt die Lebensqualität, der öffentliche Raum wird belebt. Voraussetzung dafür, dass möglichst alle Personengruppen im Alltag aktiv mobil sein können, ist eine barrierefreie und sichere Verkehrsinfrastruktur.

## Aktive Mobilität – Radverkehr

Die Stadt Salzburg bietet optimale Voraussetzungen für das Radfahren: kurze Distanzen und kaum Steigungen innerhalb des Stadtgebietes. Die Entfernung vom Zentrum bis zur Stadtgrenze beträgt etwa 5 km – eine Distanz, die mit dem Fahrrad in 15 bis 20 Minuten zurückgelegt werden kann. Mit dem Rad zu fahren gehört für viele Salzburger\*innen zum Alltag. Täglich werden 100.000 Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt, das sind rund 20% aller Wege der Salzburger\*innen. Besonders attraktiv zum Radfahren sind die Kais, die Begleitwege entlang der Salzach. An Spitzentagen radeln bei den Unterführungen der Staatsbrücke mehr als 16.000 Radfahrer\*innen. Es gibt rund 190 km Wege für Radfahrer\*innen in der Stadt Salzburg. Alle 13 Hauptbrücken der Stadt sind radfreundlich ausgebaut, bei mehr als zwei Drittel aller Einbahnen ist das Radfahren entgegen der Fahrtrichtung erlaubt. Das Radfahren ist in fast allen Fußgängerzonen und Busspuren erlaubt.



Das Potenzial für eine Verkehrsverlagerung auf das (Elektro-)Fahrrad ist hoch: 40% aller Wege der Salzburger\*innen sind kürzer als 2,5 km, 70% der Wege sind kürzer als 5 km. Auch für die Umlandgemeinden nahe der Stadtgrenze ist die Erreichbarkeit des Stadtzentrums mit dem Fahrrad durchwegs gut. Die Gemeinden Bergheim, Wals, Grödig, Anif und Elsbethen sind aufgrund ihrer bewältigbaren Distanz und der Topographie prädestiniert fürs Radpendeln (vgl. Rosinak & Partner ZT GmbH 2017).

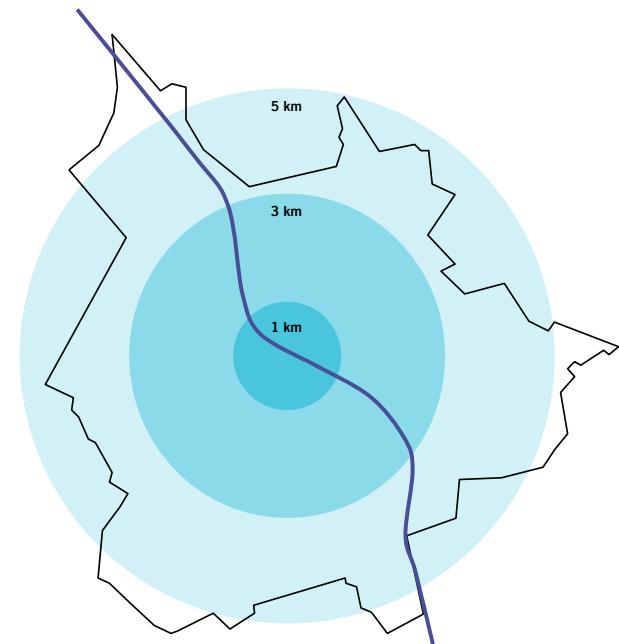


Abbildung 7.4: Distanzen vom Stadtzentrum/Staatsbrücke mit dem Rad; Quelle: Rosinak & Partner ZT GmbH 2017

## 7.3 Aktive Mobilität – Rad- und Fußverkehr

### Radhauptnetz der Stadt Salzburg

Das Radhauptnetz der Stadt Salzburg bildet entsprechend der Nachfrage die stark befahrenen Radrouten ab. Die Radrouten entlang der beiden Salzachufer bilden das Rückgrat des Salzburger Radnetzes. Darüber hinaus umfasst das Radhauptnetz 12 Radialrouten ins Umland, 3 Ringrouten sowie eine Nord-Süd-Verbindung mit wichtiger Erschließungsfunktion bzw. Verbindungsfunktion universitärer Einrichtungen.

Der Grundlagenplan P 7.3 zeigt das städtische Radhauptnetz, welches 2019 im Gemeinderat beschlossen wurde. Diese Hauptrouten, die den Radverkehr bündeln und über größere Distanzen in und durch die Stadt leiten sollen, wurden so gewählt, dass die Streckenverläufe intuitiv zu befahren sind. Aufgrund des erwarteten Radverkehrsaufkommens müssen sie in entsprechender Breite ausgeführt werden, sichere Überholvorgänge zulassen und eine möglichst direkte Routenführung aufweisen, um für alle Nutzer\*innen attraktiv zu sein.

Die Art und Weise wie der Fuß- und Radverkehr auf den Straßen geführt wird, entscheidet auch über die Attraktivität der Routen bzw. des Netzes. Die wichtigste Analyse im Hinblick auf den Handlungsbedarf im Bereich Radverkehr ist die Bewertung des Radverkehrsnetzes in Bezug auf die „Exposition der Radfahrenden gegenüber Kfz-Verkehr“. Damit in Zusammenhang steht auch die Verkehrssicherheit, wobei für Radfahrende oftmals die subjektiv empfundene Verkehrssicherheit im Vordergrund steht. Insgesamt können große Teile des Salzburger Radverkehrsnetzes als sehr gut bewertet werden. Das bedeutet, dass Radfahren in den meisten Fällen abgesetzt vom Kfz-Verkehr oder in Straßen mit sehr wenig Kfz-Verkehr möglich ist. Insbesondere im Westen, aber auch nördlich und östlich des Stadtzentrums sind Radfahrende dem Kfz-Verkehr gegenüber stärker exponiert. Das hat zur Folge, dass die Ost-West-Achse insbesondere für gewisse Nutzergruppen (z. B. Kinder, wenig Geübte) nicht oder wenig attraktiv ist. Die Ost-West-Achse zeigt besonders auf der Innsbrucker Bundesstraße, der Schallmooser Hauptstraße, der Sterneckkreuzung und im Bereich um die Schwabenwirtsbrücke deutliche Schwächen. Radfahrer\*innen werden



Abbildung 7.5: Bedeutendste Radkorridore in der Stadt Salzburg; Quelle: con.sens verkehrsplanung zt gmbh 2019

auf diesem Korridor weitgehend im Mischverkehr mit Kfz geführt, weshalb aufgrund der vorliegenden Verkehrsstärke und dem vergleichsweise hohen Schwerverkehrsanteil Beeinträchtigungen im Sinne der Verkehrssicherheit bestehen (vgl. con.sens verkehrsplanung zt gmbh 2019).

### Fahrradabstellanlagen

Ein Angebot an attraktiven, sicheren und leicht (barrierefrei) zugänglichen Fahrradabstellanlagen an den Ausgangs- und Zielorten des Radverkehrs

ist ein wesentlicher Beweggrund für die Nutzung des Fahrrades als innerstädtisches Verkehrsmittel. Qualitativ hochwertige Abstellanlagen sind sowohl hinsichtlich des Wetter- als auch des Diebstahlschutzes eine Voraussetzung dafür, dass Fahrräder – insbesondere auch höherwertige – im Alltag genutzt werden. Die Radabstellanlagen im öffentlichen Raum und bei Bahnhaltestellen sind bereits weit entwickelt. Optimierungspotenzial gibt es bei Wohnbauten/im Wohnumfeld und bei Betrieben, insbesondere bei den Kriterien Barrierefreiheit, Witterungs- und Diebstahlschutz.



## Aktive Mobilität – Fußverkehr

Das Gehen ist eine oftmals unterschätzte Mobilitätsform. Ihr kommt gerade in Verbindung mit dem ÖV eine große Bedeutung zu. Daher hat die Stadt Salzburg als erste Stadt Österreichs einen Masterplan Gehen beschlossen. Die Bedeutung des Fußverkehrs in der Stadt Salzburg ist in den zentralen Lagen augenscheinlich. Im Bereich der Salzburger Altstadt ist der Anteil an zu Fuß gehenden Verkehrsteilnehmer\*innen besonders hoch. Kurze Wege, kompakte Stadtgrundrisse und attraktive Aufenthaltsbereiche (wie z. B. Fußgängerzonen und Plätze) bieten hier die notwendigen Voraussetzungen für das zu Fuß gehen. Die Abbildung 7.6 zeigt die ausgewiesenen Fußgängerzonen im Innenstadtbereich. Ein Großteil der im ÖPNV beförderten Fahrgäste durchfährt das Stadtzentrum bzw. steigt dort um. Folglich haben auch die Fußgängerquerungen (inkl. Salzach) in diesem Bereich die höchsten Frequenzen im gesamten Stadtgebiet (vgl. komobile Gmunden GmbH und Walk Space Mobillität 2021).

Es bestehen erhebliche Unterschiede in den Bedingungen für Gehende zwischen den stark von Fußgänger\*innen frequentierten, kompakten Altstadtbereichen sowie der Neustadt und den anderen eher Kfz-geprägten Stadtteilen. Raumstrukturen, die derzeit nicht zum Gehen einladen, führen dazu, dass jede zehnte Pkw-Fahrt in Österreich kürzer als zwei Kilometer ist und auch in den Salzburger Stadtteilen weniger zu Fuß gegangen wird. In der Stadt Salzburg ist der Anteil der Fußwege seit 1995 kontinuierlich zurückgegangen. Gründe hierfür sind vielfältig, etwa die zunehmenden Entfernungen zu wichtigen Infrastruktureinrichtungen und ein steigender Motorisierungsgrad. Diese Entwicklung stärkt autogerechte Standorte (z. B. Einkaufszentren) in der Peripherie gegenüber gewachsenen Zentren. Dadurch geht auch die Möglichkeit, sich wohnungsnah zu versorgen teilweise verloren.

Fußgänger\*innen benötigen ausreichende Flächen, um sich verkehrssicher, ungehindert, attraktiv und bequem fortbewegen zu können. Dazu gibt es Mindestbreiten, welche in den einschlägigen Richtlinien (RVS) festgelegt sind: für Gehsteige wird dort eine Regelbreite von zwei Metern vorgegeben. In der Stadt Salzburg

sind viele Gehsteige schmäler als die von den offiziellen Planungsrichtlinien empfohlenen zwei Meter. Hindernisse in Form von parkenden Autos, Hecken, Verkehrszeichen oder sonstiger Möblierung (z. B. Mistkübel) schränken den Bewegungsraum zusätzlich ein. Personen mit Kinderwägen, Rollstuhlfahrer\*innen, Menschen mit Gehhilfen, sehbehinderte Personen und alle anderen die zu Fuß im Stadtgebiet unterwegs sind, brauchen ausreichend Platz. Ein aneinander Vorbeigehen oder nebeneinander Gehen ist insbesondere in den Stadtteilen nicht flächendeckend möglich. Hohe Gehsteigkanten, fehlende Absenkungen oder nicht zusammenhängende Gehwege stellen Rollstuhlfahrer\*innen oder Personen mit Kinderwägen vor große Schwierigkeiten. Das teils sehr hohe Verkehrsaufkommen und die vielfältigen Nutzungsansprüche an Straßenraum erschweren es

zusätzlich, ein attraktives Fußwegenetz (insbesondere in den Stadtteilen) bereitzustellen.

Die sichere Führung des Fußverkehrs erfordert neben entsprechenden Gehwegbreiten auch Möglichkeiten zum sicheren Queren. Sichere Querungsmöglichkeiten sind an stark befahrenen Straßen in der Stadt Salzburg nicht immer gegeben, zum Teil sind die Geschwindigkeiten hoch und Sichteinschränkungen vorhanden. Diese Aspekte beeinflussen ganz allgemein die Qualität des Gehens. Wenn keine direkten Querungsmöglichkeiten (z. B. bei vierarmigen Kreuzungen) zur Verfügung stehen werden Umwege und damit einhergehend auch Zeitverluste verursacht. Konkret betrifft das die stark vom Kfz-Verkehr belasteten Haupt- und Landesstraßen, aber auch wichtige ÖV-Knotenpunkte wie z. B. den Mirabellplatz.

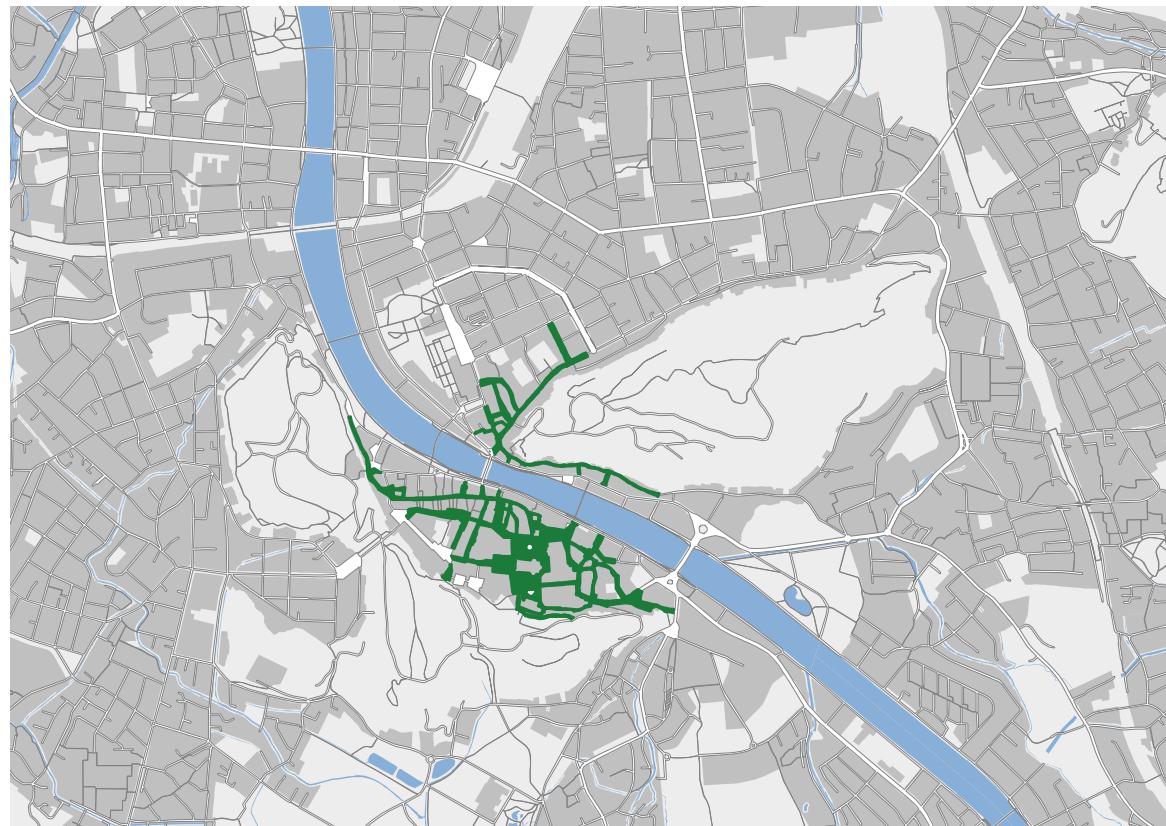
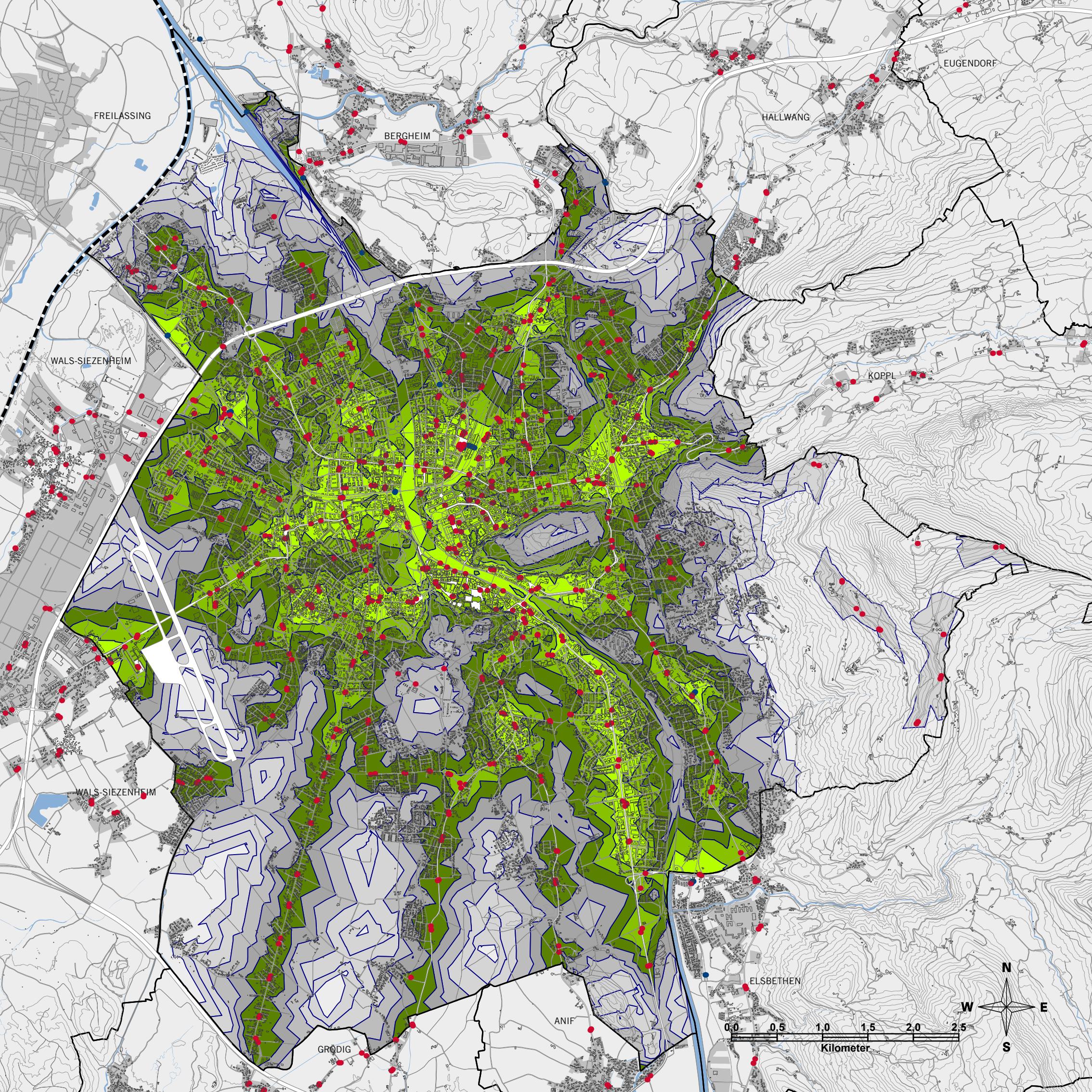


Abbildung 7.6: Fußgängerzone Altstadt; Quelle: Amt für Stadtplanung und Verkehr 2021a



Plannummer 7.4

## Öffentlicher Verkehr Erschließungsqualität

Kapitel 7: Mobilität in der Stadt Salzburg

### Legende:

#### ÖV-Güteklassen

	A - Höchststrangige ÖV-Erschließung
	B - Hochrangige ÖV-Erschließung
	C - sehr gute ÖV-Erschließung
	D - gute ÖV-Erschließung
	E - sehr gute Basiserschließung
	F - gute Basiserschließung
	G - Basiserschließung

#### ÖV-Haltestellen

- Bahnhalttestellen
- Bushalttestellen

Plangrundlage: Magistrat Salzburg,  
SAGIS (09.2020)

Datenquelle: Amt für Stadtplanung und Verkehr,  
SAGIS (06.2021)

Datenstand: 30.06.2021  
Erstellt am: 15.07.2021

## Kapitel 7.4

# Öffentlicher Verkehr

Auf Basis der verkehrspolitischen Zielsetzungen, die in Salzburg.mobil 2025, dem Salzburger Landesmobilitätskonzept 2016–2025 (vgl. Land Salzburg – Abt. 6 2016) und dem Verkehrsleitbild der Stadt Salzburg 1997 (vgl. Magistrat Salzburg 1997), festgelegt sind, soll der öffentliche Verkehr im Land und in der Stadt Salzburg einen Beitrag zur Bewältigung der künftigen Verkehrsbedürfnisse übernehmen. In den letzten Jahren ist der Anteil des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) am Gesamtverkehr in der Stadt Salzburg stagniert, teils sogar leicht gesunken (von 15,6% im Jahr 2004 auf 14,6% im Jahr 2012). Im Flachgau/Tennengau nimmt der ÖV einen Anteil von 12,4% im Jahr 2012 ein und ist damit im Vergleich zu 2004 um einen Prozentpunkt gestiegen.

Wichtige angebotsseitige Einflussgrößen auf die Nachfrage im ÖV sind:

- Quantität des ÖV-Angebotes: Haltestellenanzahl und -dichte, Bedienungshäufigkeit, Beförderungsgeschwindigkeit
- Qualität des ÖV-Angebotes: Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, Bequemlichkeit, Sauberkeit, subjektives Sicherheitsempfinden
- Länge der Zu- und Abgangswege bei Haltestellen
- Tarifsysteem
- Quantitative und qualitative Eigenschaften von konkurrierenden Verkehrssystemen (MIV, Radverkehr)

Der Grundlagenplan P 7.4 zeigt die ÖV-Güteklassen von A bis G im Stadtgebiet und damit die ÖV-Erschließungsqualität sowie die Verteilung der Bahn- und Bushaltestellen.



## 7.4 Öffentlicher Verkehr

### ÖV-Erschließungsqualitäten in der Stadt Salzburg

Die ÖV-Güteklassen bieten Informationen über die ÖV-Erschließungsqualität von Gebieten bzw. Standorten. Es handelt sich dabei um ein österreichweit einheitliches System von ÖV-Güteklassen, welches von der ÖROK – Österreichische Raumordnungskonferenz entwickelt wurde. Es dient damit als Orientierung gebendes Planungsinstrument, welches eine Abstimmung zwischen der ÖV-Erschließung eines Standortes und der Raumentwicklung ermöglicht (vgl. Hiess 2017).

Die Bewertung der ÖV-Güteklassen erfolgt immer im Kontext der räumlichen Struktur. Sie können daher nicht nach gut/schlecht bewertet werden. Einerseits erfordern die Güteklassen unterschiedliche Nutzungen, Nutzungsdichten und Bauweisen, andererseits erfordern bestimmte Nutzungen, Nutzungsdichten und Bauweisen unterschiedliche Güteklassen und damit unterschiedliche ÖV-Erschließungsqualitäten.

Die Erschließungsqualität setzt sich zusammen aus der Bedienungsqualität von Haltestellen und der fußläufigen Erreichbarkeit von Haltestellen (Distanz zur Haltestelle). Die Bedienungsqualität einer Haltestelle ist abhängig von der Verkehrsmittelkategorie (z.B. Fernverkehr, REX, S-Bahn, Regionalbahn, Schnellbus, Lokalbahn, O-Bus, Bus) und der Haltestellenkategorie (Intervalle

der Abfahrten an einer Haltestelle, Einteilung in Kategorie I bis VIII). Daraus ergeben sich in weiterer Folge die ÖV-Güteklassen bzw. die ÖV-Erschließungsqualitäten.

#### Beispiele

Für die Bewertung als Güteklasse A einer ortsüblichen O-Bushaltestelle in der Stadt Salzburg sind laut ÖV-Güteklasseneinteilung ein durchschnittliches Intervall (aus der Summe aller Abfahrten pro Richtung) von unter 5 Minuten und eine maximale Distanz zur Haltestelle von 300 m notwendig. Bei einer Distanz von 300 bis 500 m zur Haltestelle erfolgt bereits eine Einteilung in Güteklasse B. Bei einem durchschnittlichen Intervall von 5 bis 10 min und einer Distanz zur Haltestelle von maximal 300 m wird die Haltestelle der Güteklasse B zugerechnet.

Eine detaillierte Analyse der Versorgungsqualität im öffentlichen Verkehr hat gezeigt, dass rund ein Viertel der Einwohner\*innen mit Hauptwohnsitz der ÖV-Güteklasse „A – höchstrangige ÖV-Erschließung“ zugeordnet werden kann. Rund 35 % fallen in die Kategorie „B – hochrangige ÖV-Erschließung“ und knapp 30 % der Einwohner\*innen finden eine sehr gute ÖV-Versorgung vor (Güteklasse C). Die verbleibenden 10 % verteilen sich auf die übrigen Güteklassen, wobei nur rund 2 % der Einwohner\*innen lediglich über eine Basiserschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln versorgt sind.



Takte	Distanz zur Haltestelle		
	≤ 300 m	301 bis 500 m	500 bis 750 m
< 5 min	A	A	B
5 ≤ x ≤ 10 min	A	B	C
10 < x < 20 min	B	C	D
20 ≤ x < 40 min	C	D	E
40 ≤ x ≤ 60 min	D	E	F

Tabelle 7.5: Haltestellen kategorisiert nach Takt (Betrachtungszeitraum 6–20 Uhr, an Stichtagen) einer ortsüblichen S-Bahn, Regionalbus oder Lokalbahnhaltestelle; Quelle: Hiess 2017



Das Stadtgebiet wird durch ein städtisches und regionales Busangebot bedient, welches sich teilweise überschneidet. Alle Linien bedienen mindestens einen der zentralen Bereiche. Wichtige zentrale Punkte im ÖV-Netz sind der Mirabellplatz, in der Altstadt die Stationen Ferdinand-Hanusch-Platz, Rathaus und Mozartsteg sowie der Salzburger Hauptbahnhof. Bus und der motorisierte Individualverkehr (MIV) teilen sich über weite Strecken das gleiche hoch ausgelastete Straßennetz. Überlastungen wegen generell erhöhten Verkehrsaufkommens sind in der Stadt Salzburg keine Seltenheit.

Die meisten wichtigen Verbindungsachsen in der Stadt sind verhältnismäßig gut mit ÖV-Linien abgedeckt. Während die zentrale Nord-Süd-Achse (Hauptbahnhof über Mirabellplatz – Altstadt – Hellbrunner Straße – Alpenstraße) sehr gut ausgebaut ist, fehlt jedoch eine attraktive Ost-West-Linienverbindung (Sterneckstraße –

Gabelsbergerstraße – St.-Julien-Straße – Ignaz-Harrer-Straße). Im gesamten ÖV-Liniennetz gibt es nur wenige tangentielle Linienstrukturen und keine Ringlinien. Das Straßennetz bietet hierfür auch nur wenige Möglichkeiten. Die Salzach stellt diesbezüglich eine große Barriere für den motorisierten Verkehr dar. Vor allem die West-Tangente von Lehen über Mülln bis Leopoldskron scheint eine nicht zu unterschätzende Bedeutung zu haben.

Seit der Tarifreform 2020 und der damit verbundenen Einführung der „myRegio Tickets“ ist bereits ein wichtiger Schritt zur Attraktivierung des ÖVs erfolgt: die Kosten für Pendler\*innen konnten so um bis zu 70% reduziert werden. Ab dem 01.01.2022 werden die Kosten der „myRegio Jahreskarte“ für das Bundesland Salzburg weiter gesenkt, das Ticket für das gesamte Bundesland Salzburg wird dann 365 Euro kosten (vgl. Salzburg Verkehr 2021).

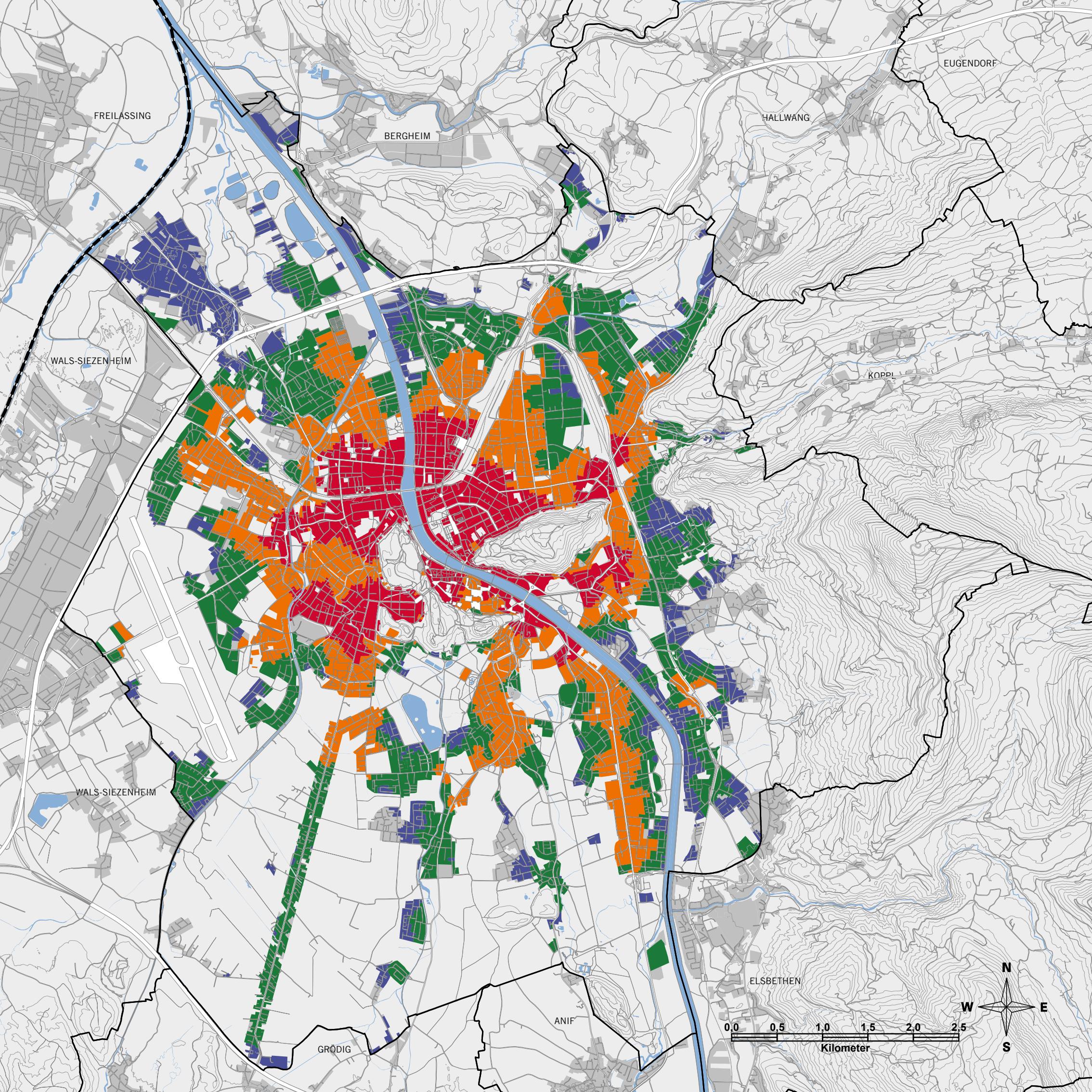
Welcher Bereich des Stadtzentrums von den ÖV-Linien angefahren wird, ergibt sich an den sogenannten „Entscheidungspunkten“. Die zentralen Entscheidungspunkte werden jeweils von mehreren Linien angefahren und haben damit auch in Bezug auf die Umsteigerelationen eine große Bedeutung. Optimale Umsteigebedingungen sind an den Tagesrandzeiten kaum gegeben. Haltestellenzugangs- und Umsteigewege folgen häufig nicht dem Ziel der „Stadt der kurzen Wege“ und sind daher wenig attraktiv gestaltet, weil etwa mehrere Ampelquerungen erforderlich sind. Bestehen keine sicheren, übersichtlichen und zeitsparenden Querungsmöglichkeiten, verlängert sich auch die Tür-zu-Tür Reisezeit.

Distanz zur Haltestelle			
Takte	≤ 300 m	301 bis 500 m	500 bis 750 m
< 5 min	A	B	C
5 ≤ x ≤ 10 min	B	C	D
10 < x < 20 min	C	D	E
20 ≤ x < 40 min	D	E	F

Tabelle 7.6: Haltestellen kategorisiert nach Takten (Betrachtungszeitraum 6–20 Uhr, an Stichtagen) einer ortsüblichen O-Bus-Haltestelle; Quelle: Hiess 2017

Distanz zur Haltestelle			
Takte	≤ 300 m	301 bis 500 m	500 bis 750 m
< 5 min	B	C	D
5 ≤ x ≤ 10 min	B	C	D
10 < x < 20 min	C	D	E
20 ≤ x < 40 min	D	E	F

Tabelle 7.7: Haltestellen kategorisiert nach Takten (Betrachtungszeitraum 6–20 Uhr, an Stichtagen) einer ortsüblichen Bus-Haltestelle; Quelle: Hiess 2017



**Legende:****Stellplatzverordnung**

	Teilgebiet A
	Teilgebiet B
	Teilgebiet C
	Teilgebiet D

## Kapitel 7.5

# Motorisierter Individualverkehr

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) hat einen Anteil von 44 % am Modal Split (vgl. Abbildung 7.2), dadurch ergeben sich negative Auswirkungen auf Umwelt, Gesundheit, Siedlungsstruktur und Verkehrssicherheit. Sowohl der fließende als auch der ruhende Verkehr haben einen hohen Platzbedarf in der Stadt. Für die planerische Auseinandersetzung mit dem MIV hat sich eine Unterscheidung in „fließender Verkehr“ und „ruhender Verkehr“ etabliert.

Die planerisch maßgebenden Funktionen einer Straße sind die Verbindung, die Erschließung und der Aufenthalt. Die Nutzungsansprüche der unterschiedlichen Nutzergruppen (Bewohner\*innen, Besucher\*innen, Einkäufer\*innen, Lieferanten, etc.) und der einzelnen Verkehrsarten (Fußgänger\*innen, Radfahrer\*innen, ÖV, MIV, etc.) unterscheiden sich hinsichtlich qualitativer Aspekte, der Verkehrsstärke, der Geschwindigkeit und des Raumbedarfs. Die ursprüngliche Aufgabe einer Straße innerhalb eines bebauten Gebietes ist die Erschließung der Nutzungen/Liegenschaften. Neben der Erschließungsfunktion für den MIV, sollen Straßen im untergeordneten Straßennetz auch den ruhenden Verkehr aufnehmen und werden vor allem durch den Fuß- und Radverkehr geprägt. Straßen und Plätze sind aber auch Orte für alltägliche Verrichtungen wie Einkäufe und Schulwege und sind wichtige soziale Räume für Bewegung, Begegnung, soziale Interaktion und haben somit auch eine Aufenthaltsfunktion. Straßen- und Platzräume dienen allen Verkehrsarten und prägen als wichtige öffentliche Räume auch ganz wesentlich das (positive/negative) Stadtbild.

Der Grundlagenplan P 7.5 zeigt die Stellplatzverordnung der Stadt Salzburg. Die Stellplatzverordnung ermöglicht es, die Anzahl der bei einem Bauverfahren verpflichtend auf Privatgrund herzustellenden Kfz-Stellplätze, je nach Lage im Stadtgebiet zu reduzieren. Bei der Anzahl der herzustellenden Kfz-Stellplätze wird zwischen vier verschiedenen Teilgebieten (A–D) differenziert. In zentralen und gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossenen Bereichen ist die Anzahl der herzustellenden Kfz-Stellplätze am niedrigsten.



## Ruhender Verkehr

Die Nachfrage nach Parkplätzen im öffentlichen Raum hängt eng mit dem Motorisierungsgrad (Verhältnis zwischen Pkw-Bestand und Bevölkerungszahl) und dem Stellplatzangebot auf privaten Flächen zusammen. In der Stadt Salzburg entfallen auf 1.000 Einwohner\*innen rund 515 Pkw (Datenstand 31.12.2020). Im Vergleich dazu ist die Anzahl der Pkw pro 1.000 Personen in den Landeshauptstädten Linz (512 Pkw), Graz (484 Pkw) und Innsbruck (441 Pkw) jeweils niedriger (vgl. Statistik Austria 2020). Der Pkw-Bestand gibt jedoch nicht unmittelbar Aufschluss über die Häufigkeit der Autobenutzung. Diese kann z.B. auch bei gleichbleibendem Autobesitz zurückgehen. Auch Personen die einen großen Anteil ihrer Wege mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurücklegen, können z.B. ein Auto besitzen, das am Wohnort abgestellt werden muss.

Die Gründe für die in der Stadt Salzburg stark beanspruchte Straßeninfrastruktur sind vielfältig. Ein zentraler Faktor sind Organisation und Verfügbarkeit von Pkw-Stellplätzen am Arbeitsort bzw. Betriebsgelände.

Beim Stellplatzangebot wird grundsätzlich zwischen folgenden Kategorien differenziert:

- Stellplätze im öffentlichen Raum
- Private Stellplätze (insbesondere Differenzierung zwischen Stellplätzen am Wohn- und Arbeitsort)
- Öffentlich zugängliche (gewerbliche) Garagen

## Stellplätze für Kraftfahrzeuge auf privaten Flächen

Das Salzburger Bautechnikgesetz 2015 (BauTG 2015) legt die Verpflichtung zur Schaffung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder in ausreichender Zahl und Größe bei baulichen Anlagen fest. Bei Wohnbauten sind z.B. grundsätzlich 1,2 Kfz-Stellplätze und 2 Fahrradstellplätze je Wohnung zu errichten. Nach den Standardvorgaben im Wohnbau wird bei größeren

## 7.5 Motorisierter Individualverkehr



Wohnbauten (ab ca. 10 Wohneinheiten) für jede Wohnung ein Kfz-Stellplatz in der Tiefgarage hergestellt, die weiteren 0,2 Stellplätze pro Wohneinheit werden üblicherweise oberirdisch als Besucher\*innenstellplätze errichtet. Derzeit ist ein flexibles Stellplatzmanagement, welches die flexible Anmietung eines Stellplatzes (nur) bei entsprechendem Bedarf erlaubt, noch die Ausnahme. Diese flexible Anmietung zu forcieren hat sich in den letzten Jahren bereits als positiv herausgestellt.

Status quo bei Bauprojekten ist die direkte Erschließung der Kfz-Stellplätze über das Stiegenhaus/einen Lift. Diese bauliche Kopplung hat den Nachteil, dass eine externe Nutzung von Stellplätzen durch dem Bauvorhaben nicht zugehörige Personen nicht möglich ist (offener Zugang zum privaten Stiegenhaus). Aktuell ist eine Entkoppelung bei Projekten gemeinnütziger Bauträger nur eingeschränkt möglich, da im Rahmen der Wohnbauförderung enge Kriterien bzgl. der Förderung von Garagen vorgegeben werden. Sofern also Stellplätze nicht benötigt werden, können diese nicht fremdvermietet werden, um z.B. den öffentlichen Straßenraum von Dauerparkern zu entlasten. Die im Straßennetz entlang der Gehsteige (soweit vorhanden) abgestellten Fahrzeuge tragen wesentlich zum Defizit an öffentlichen Freiflächen und Aufenthaltsbereichen in den dichter bebauten Gebieten bei. Positiver Aspekt des verpflichtenden Stellplatzschlüssels ist, dass knapper öffentlicher Raum nicht noch stärker durch parkende Kfz in Anspruch genommen wird und eine Verlagerung von Dauerabstellplätze in Garagen bzw. auf Privatgrund bewirkt wird.

Abweichend von den Festlegungen des BauTG 2015 werden in der Stellplatzverordnung 2016 (vgl. Amt für Stadtplanung und Verkehr 2016) für bestimmte bauliche Nutzungen in Teilen des Stadtgebietes eigene Schlüsselzahlen für mindestens zu schaffende Kfz-Stellplätze festgesetzt. Diese können in Einzelfällen im Hinblick auf die jeweiligen örtlichen Verhältnisse und Interessen davon abweichend höher oder niedriger verordnet werden. Dabei sind insbesondere die Lage des Bebauungsgebietes und die Erschließungsqualität mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu berücksichtigen.

### Stellplätze im öffentlichen Raum & Parkraumbewirtschaftung

Das Instrument der Parkraumbewirtschaftung wird angewandt, um die Steuerung des Stellplatzangebotes im öffentlichen Raum zu unterstützen. Das Angebot an Parkplätzen hat sich als wesentliches Kriterium für die Wahl des Verkehrsmittels herausgestellt. Parkraumbewirtschaftung trägt zu einer geordneten Abwicklung des ruhenden Kfz-Verkehrs und zur Verlagerung auf den Umweltverbund bei und beeinflusst damit auch die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Beim Parken im öffentlichen Raum wird zwischen Kurzzeit- und Langzeitparken unterschieden. In Gebieten, in denen die Parkraumnachfrage das Angebot übersteigt, soll es durch die Einführung der Kurzparkzonen einerseits zu einer Entlastung des öffentlichen Straßenraumes von gebietsfremden Langzeit- oder Dauerparkern kommen und damit freie Stellplätze für das (notwendige) Kurzzeitparken schaffen. Andererseits wird dem Parkdruck durch Einpendler\*innen aus dem Umland entgegengewirkt, wodurch auch der Effekt erzielt wird, Pendler\*innen zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr oder das Fahrrad zu bewegen.

In den Salzburger Innenstadtbereichen, wo freie Parkplätze im Straßenraum knapp sind, ist es schon vor den 1990er Jahren zu Engpässen gekommen. Im Jahr 1990 wurde daher die erste Kurzparkzone in der Stadt Salzburg verordnet. Diese sollte zu Zeiten hoher konkurrierender Nachfrage des öffentlichen Parkraumes

auch andere Nutzungen ermöglichen. Die Abbildung 7.7 zeigt die heute bestehenden gebührenpflichtigen (dunkelblau) und gebührenfreien Kurzparkzonen mit Parkscheibenpflicht (hellblau) sowie die kurz vor der Umsetzung stehenden Kurzparkzonen (dunkelrot). Die Gebührenscheibe gilt von Montag bis Freitag 9 bis 19 Uhr. An Samstagen kann auch in gebührenpflichtigen Kurzparkzonen bis zu drei Stunden gratis (mit Parkscheibe) geparkt werden. Bewohner\*innen können unter gewissen Voraussetzungen eine Ausnahmegenehmigung beantragen auf Grund welcher sie ihr Fahrzeug dauerhaft in der Nähe des Wohnsitzes parken dürfen. Diese Bewohnerparkzonen wurden eingerichtet, um den Bewohner\*innen älterer Siedlungen, wo es zum Teil kein oder nur ein unzureichendes Stellplatzangebot gibt, die Möglichkeit zu bieten, ein Kfz im öffentlichen Straßenraum abzustellen.

In Salzburg war die Einführung der Parkraumbewirtschaftung, neben Park&Ride und dem ÖV-Musterkorridor ins Salzkammergut, ein wesentlicher Baustein zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und zur Steuerung des Pendlerverkehrs. Die Einführung der (gebührenpflichtigen) Kurzparkzonen hat sich in Salzburg als wirkungsvolles Instrument erwiesen, um den Gestaltungs- und Nutzungsspielraum im öffentlichen Straßenraum zu erhöhen: für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen, für autofreie Platzgestaltungen, für den ÖV und den Wirtschaftsverkehr (d.h. Zulieferungen und Dienstleistungen). Im Sinne einer hohen Wohnqualität und zur Sicherung des Wirtschaftsstandortes sollen ausreichend Stellplätze für die Fahrzeuge der Bewohner\*innen und der ansässigen Betriebe (welche keine Möglichkeit haben, auf Privatgrund zu parken) zur Verfügung stehen. Durch flexible Anwendungsmöglichkeiten (gebührenfrei, gebührenpflichtig, zeitliche Staffelung der Parkdauer) ergibt sich die Möglichkeit, für jeden Bereich der Stadt Salzburg das passende Maßnahmenbündel zu finden. Allgemeines Planungsziel ist, neben der Verlagerung des MIV auf den Umweltverbund, das Dauerparken vom öffentlichen Straßenraum in öffentlich zugängliche (gewerbliche) Garagen oder auf private Stellplätze zu verlagern.

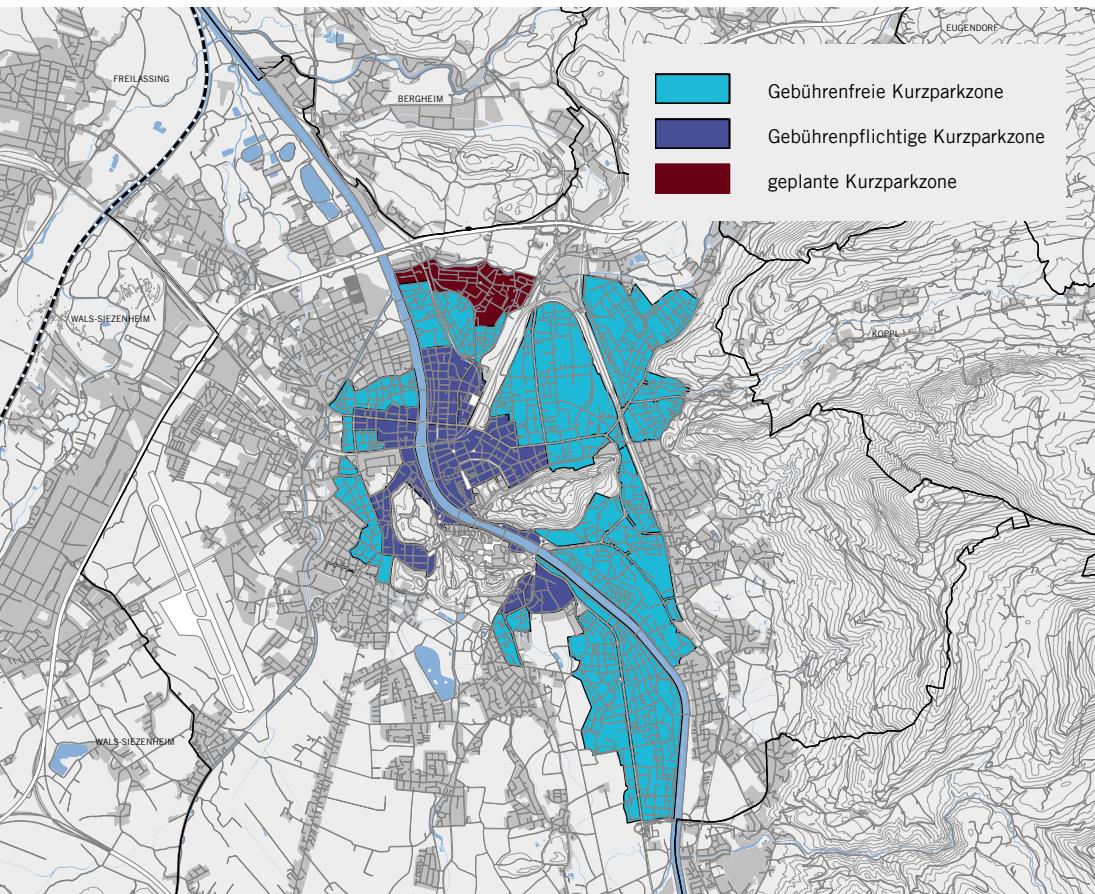


Abbildung 7.7:  
Kurzparkzonen bzw.  
Bewohnerparkzonen  
in der Stadt Salzburg,  
Stand März 2021; Quelle:  
Amt für Stadtplanung  
und Verkehr 2021b

## Fließender Verkehr

Die Verbindungsfunktion ist ein wichtiges verkehrliches Merkmal von Hauptverkehrsstraßen. In der Stadt Salzburg decken insbesondere die Landesstraßen B und Landesstraßen L diese Funktion ab. Die Hauptverkehrsverbindungen sind durch eine Vielzahl unterschiedlicher Nutzungsansprüche geprägt, welche sich aus den Bedürfnissen der unterschiedlichen Benutzergruppen und aus einer in vielen Fällen vorgegebenen räumlichen Situation ergeben. Die Verkehrsbelastungen im fließenden Verkehr setzen sich bei allen Verkehrsmitteln aus Durchgangs- sowie Ziel- und Quellverkehr zusammen und sind seit Jahren eine Herausforderung für die Stadt Salzburg. Der Großteil der Arbeitspendler\*innen aus dem Umland fährt mit dem Auto in die Stadt und auch die Salzburger\*innen selbst legen 45% ihrer Wege mit dem Pkw zurück.

Das hochrangige Salzburger Straßennetz ist durch eine sehr hohe Grundbelastung und geringe Kapazitätsreserven gekennzeichnet. In den Spitzenstunden sind Überlastungen und Verkehrsbehinderungen keine Seltenheit. Außergewöhnliche Verkehrsspitzen, verursacht durch Verkehrsbehinderungen (Unfälle, Baustellen etc.), Tagestouristen mit dem Auto oder Ausweichverkehr verschärfen die Situation zusätzlich. Auch der öffentliche Busverkehr ist mangels eigener Busspuren oft negativ von Verkehrsstaus betroffen. Die Stadt Salzburg und die Umlandgemeinden sind im Wachstum begriffen. Die Folge ist eine Zunahme des Verkehrsaufkommens und damit entstehen zusätzliche Herausforderungen für eine effiziente und leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs.

## Fazit

Für eine weiterhin hohe Wohn- und Lebensqualität in der Stadt Salzburg sowie eine Stärkung und Sicherung des Wirtschaftsstandortes besteht im Bereich der Mobilität ein hoher Handlungsbedarf. Die Verkehrswege haben vielfach ihre Kapazitätsgrenzen erreicht. Für eine weitere Siedlungsentwicklung, und insbesondere auch für den Wirtschaftsstandort, ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur unumgänglich. Bei künftigen Projekten muss daher die Platzverteilung zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln in erster Linie unter dem Gesichtspunkt der Effizienz getroffen werden sowie der Umweltverbund besonders berücksichtigt werden. Es steht eine möglichst umweltschonende, sichere, kostengünstige und gesundheitsfördernde Fortbewegung der Bevölkerung im Vordergrund.

Aufgrund der stärkeren Funktionsverflechtungen zwischen Stadt und dem Umland haben der Pendlerverkehr, vielfach mit dem MIV, und hier die zurückgelegten Distanzen in den vergangenen Jahren stark zugenommen. Eine weitere Zunahme des Verkehrs, vor allem auch im Bereich des Pendlerverkehrs, ist auch in Zukunft zu erwarten. Damit einher geht auch zunehmender Platzbedarf für den ruhenden Verkehr (MIV). Die Anteile des MIV- und Radverkehrs haben zugenommen, während der ÖV und der Fußverkehr abnehmen. Für viele ist der MIV die bevorzugte Mobilitätsart. Einen wichtigen Beitrag zur Lebensqualität leisten außerdem möglichst kurze und effiziente Wege für die tägliche Versorgung sowie den Arbeitsweg. Dafür ist einerseits eine gute Infrastruktur notwendig, aber auch die Strukturierung der Stadt entsprechend dem Ziel einer Stadt der kurzen Wege.