



STADT : SALZBURG

Magistrat

Amt für Stadtplanung
und Verkehr

Die zukünftige Entwicklung der Stadt Salzburg



Räumliches Entwicklungskonzept der Stadt Salzburg REK 2007

**Ziele und Maßnahmen I
Strukturuntersuchung und Problemanalyse**

Beschluss des Gemeinderates vom 17.12.2008

Schriftenreihe zur Salzburger Stadtplanung Heft 35 | Textteile

Herausgeber

Amt für Stadtplanung und Verkehr, Magistrat Stadt Salzburg.
Schriftenreihe zur Salzburger Stadtplanung Heft 35 (Textteile)
Erscheinungsjahr 2009, 1. Auflage

www.stadt-salzburg.at/rek2007

Layout und Grafik

Info-Z

Druck

Laber Druck, 5110 Oberndorf, www.laberdruck.at

Räumliches Entwicklungskonzept der Stadt Salzburg REK 2007

Ziele und Maßnahmen
Strukturuntersuchung und Problemanalyse
Erläuterungen zu den Zielen und Maßnahmen
Textteile

Beschluss des Gemeinderates vom 17.12.2008

Bürgermeister	Heinz Schaden
Planungsstadtrat	Johann Padutsch
Mitglieder des Planungsausschusses unter Vorsitz von	Michael Wanner
Projektteam der Magistratsabteilung 5 Raumplanung und Baubehörde	
Abteilungsvorstand	Herbert Lechner
Jurist	Gerhard Hemetsberger
Projektleiter	Andreas Schmidbaur
Projektkoordination	Brigitte Neubauer
Allgemeines Funktionskonzept	Helene Bernroitner, Brigitte Neubauer
Freiraumkonzept	Sabine Pinterits
Siedlungs- u. Ortsbildkonzept	Stephan Kunze
Verkehrskonzept	Heinz Kloss, Sebastian Tschinder
Technisches und soziales Infrastrukturkonzept	Josef Reithofer
Mit Beiträgen von	Michael Buttler Martin Eckschlager Ludwig Graupner Veronika Hirner Hermann Jell Franz Lungelhofer Robert Magoy Reinhard Medicus Manfred Peterbauer Andrea Wirrer
Pläne und Statistik	Thomas Krechler Hannes Lammerhuber Gerhard Matschl
Unter Mitarbeit von	Renate Berger Patricia Eigl Evelyn Kastner Brigitte Lindenthaler Andrea Pederiva Martin Philipp Laura Soreanu Georg Sulzberger Renate Wallner-Modesto

Inhalt

I	Die Grundlagen des REK 2007	11
I.A.	Das REK als Basis der Gemeindeentwicklung	11
I.B.	Mehr Konsequenz notwendig	11
I.C.	Gesetzliche Verpflichtung, neue Rahmenbedingungen	13
I.D.	Salzburg ist keine Raumordnungs-Insel	13
I.E.	Die Bürgerinnen und Bürger mit einbeziehen	15
I.F.	Nachhaltigkeit – Anspruch und Verpflichtung	16
II	Vom Globalen zum Lokalen	19
III	Ziele und Maßnahmen	23
III.A.	Allgemeines Funktionskonzept	25
III.A.1.	Kernstadt der Europaregion Salzburg	25
III.A.2.	8.100 neue Wohnungen in zehn Jahren	29
III.A.3.	Flächen in und außerhalb der Stadt sichern	35
III.A.4.	Bauland: Der Zehnjahresbedarf ist gedeckt	41
III.A.5.	Wohnen und Arbeiten an den richtigen Standorten	45
III.B.	Freiraumkonzept	47
III.B.1.	Beckenlage, gute Böden, wertvolle Alleen	47
III.B.2.	Weniger Lärm, Luftschadstoffe und Elektromog	51
III.B.3.	Grünlandschutz alleine reicht nicht	55
III.B.4.	Naherholungsflächen für alle	67
III.B.5.	Bauernland in der Stadt großflächig erhalten	73
III.C.	Siedlungs- und Ortsbildkonzept	77
III.C.1.	Zentrenhierarchien und Entwicklungsachsen	77
III.C.2.	Flächenschonendes Bauen mit Qualität	83
III.C.3.	Wohnen an den richtigen Standorten	99
III.C.4.	Schutzwürdiges nicht nur in der Altstadt	101
III.D.	Verkehrskonzept	105
III.D.1.	Verkehr: Für eine nachhaltige Trendwende!	105
III.D.2.	Tausend Unfälle mit Verletzten sind zu viel	107
III.D.3.	Beim Radfahren schon die Nummer eins, aber ...	109
III.D.4.	Bus und Bahn: Salzburg im unteren Mittelfeld	111
III.D.5.	Gesamtstädtisches Parkraum-Management	115
III.D.6.	Nur „Push“ und „Pull“ führen zum Erfolg	119
III.D.7.	Die Erreichbarkeit der städtischen Wirtschaftsstandorte sichern	121
III.D.8.	Mehr Information, Organisation und Koordination	125
III.E.	Technisches und soziales Infrastrukturkonzept	127
III.E.1.	Lebensqualität für alle!	127
III.E.2.	Kultur – die zentrale Standortqualität der Stadt	135
III.E.3.	Der Vorbildwirkung bewusst sein!	141
III.E.4.	Erneuerbaren Energieträgern Vorrang geben!	145
	Anhang	
	Deklaration „Geschütztes Grünland“	153

IV Strukturuntersuchung und Problemanalyse Erläuterungen zu den Zielen und Maßnahmen

1	Allgemeines Funktionskonzept	159
1.1	Umlandbeziehungen und regionale Positionierung	159
1.1.1	Geographische Beschreibung	159
1.1.2	Geschichtliche Erhebungen	160
1.1.3	Verwaltungstechnische Zuordnung	160
1.1.4	Umlandbeziehungen	160
1.1.5	Zentralörtliche Stellung und Funktion	163
1.1.6	Die Positionierung der Stadtregion Salzburg	167
1.2	Bevölkerung und Wohnen	173
1.2.1	Bevölkerungsentwicklung	173
1.2.2	Haushaltsentwicklung	176
1.2.3	Der zusätzliche Wohnungsbedarf	177
1.3	Wirtschaft und Arbeitsplätze	179
1.3.1	Allgemeine Wirtschaftsstruktur und -entwicklung der Stadt Salzburg	180
1.3.2	Wirtschaftsstruktur und -entwicklung nach ausgewählten Branchen	181
1.3.3	Der Beitrag der Stadtwirtschaft zu Wertschöpfung und Innovation	185
1.3.4	Wirtschaftspotential und strategische Wirtschaftsfunktionen der Stadt	185
1.4	Baulandbedarf	188
1.4.1	Baulandpotentiale	189
1.4.2	Baulandbedarf für Wohnen	190
1.4.3	Baulandbedarf für die Wirtschaft	195
1.4.4	Baulandbedarf für Infrastruktur und Sondergebäude	199
1.5	Fiskalische Aspekte von Wohn- und Betriebsansiedlungen	201
1.5.1	Ergebnisse der Fallbeispielanalyse	201
2	Freiraumkonzept	205
2.1	Übergeordnete Vorgaben	205
2.1.1	Grüngürtel für den Salzburger Ballungsraum	205
2.1.2	Naturschutzgesetz 1999	205
2.1.3	Wasserrahmenrichtlinie	205
2.1.4	Forstgesetz 1975	206
2.1.5	Alpenkonvention	206
2.2	Naturräumliche Grundlagen	206
2.2.1	Geologie und Boden	206
2.2.2	Klima	209
2.2.3	Lebensraum von Tieren und Pflanzen	211
2.2.4	Gewässer	211
2.2.5	Alleen, Baumreihen und Einzelbäume	212

2.3	Umweltbedingungen und Umwelthygiene	213
2.3.1	Lärm	213
2.3.2	Luftschadstoffe	217
2.3.3	Elektromagnetische Felder – Mobilfunk	218
2.4	Frei- und Grünräume	219
2.4.1	Deklaration „Geschütztes Grünland“	219
2.4.2	Der Grünraum und seine erlebbare Kulturgeschichte	223
2.4.3	Stadtlandschaften	224
2.4.4	Durchgrünungsgrad – der Grünanteil der Stadt	233
2.4.5	Freiraumverbundsysteme – Grünes Netz	235
2.5	Erholungs-, Spiel- und Sportnutzung	237
2.5.1	Erholungsflächen in der Stadt – Freiraumversorgung	237
2.5.2	Spiel, Sport- und Freizeitunterhaltung	240
2.6	Kulturlandschaft – Landnutzung	244
2.6.1	Landwirtschaft	245
2.6.2	Forstwirtschaft – Wald	245
2.6.3	Wasserwirtschaft	247
3	Siedlungs- und Ortsbildkonzept	249
3.1	Funktionelle Gliederung der Stadt	249
3.1.1	Stadtgliederung	249
3.1.2	Flächennutzung	250
3.1.3	Zentrenstruktur	251
3.1.4	Entwicklungsbereiche	252
3.2	Dienstleistungs- und Einzelhandelsagglomerationen und Nahversorger	254
3.2.1	Überörtliche Vorgaben und Untersuchungsmethodik	254
3.2.2	Entwicklung des Großraumes von 1995 bis 2005	254
3.2.3	Entwicklung im Salzburger Stadtgebiet von 1995 bis 2005	255
3.2.4	Nahversorgungsstruktur	262
3.3	Städtebauliche Gestaltung und Bebauungsdichte	264
3.3.1	Beurteilungs- und Entwicklungskriterien	265
3.3.2	Teilraumkonzepte	268
3.3.3	Städtebauliche Rahmenbedingungen	307
3.4	Wohnanteilskonzept	310
3.4.1	Wohnungsbestand	310
3.4.2	Entwicklung von Wohnen und Arbeiten	310
3.5	Historische Bauten und Ensembles	311
3.5.1	Archäologie	311
3.5.2	Stadtgeschichtliche Analyse	311
3.5.3	Das Altstadtsschutzgebiet	312
3.5.4	Historische Bauten und Ensembles	312
3.5.5	Zeitgenössische Bauten und Ensembles	312
3.5.6	Kleindenkmäler	313

4	Verkehrskonzept	315
4.1	Mobilitätsverhalten und Verkehrsentwicklung	315
4.1.1	Entwicklung und Trends der Mobilität	315
4.1.2	Verkehrssicherheit	318
4.1.3	Rad- und Fußgängerverkehr	321
4.1.4	Öffentlicher Verkehr	323
4.1.5	Ruhender Kfz-Verkehr (mIV ruhend)	330
4.1.6	Motorisierter Individualverkehr (mIV fließend)	332
4.1.7	Wirtschaftsverkehr	334
4.1.8	Flughafen Salzburg	336
4.1.9	Touristischer Verkehr	336
4.1.10	Mobilitätsmanagement	338
5	Technisches und soziales Infrastrukturkonzept	341
5.1	Sozialeinrichtungen	341
5.1.1	Allgemeine Grundsätze zur sozialen Infrastruktur	341
5.1.2	Einrichtungen für Heranwachsende	345
5.1.3	Einrichtungen für die ältere Generation	349
5.1.4	Einrichtungen für Personen mit speziellen Bedürfnissen und Behinderte	352
5.1.5	Gemeinwesenarbeit und Stadtteilmanagement	353
5.1.6	Medizinische Grundversorgung	354
5.2	Kultur und Bildung	356
5.2.1	Kultureinrichtungen	356
5.2.2	Schulen und Bildungseinrichtungen	359
5.3	Universität	365
5.4	Multifunktionale Infrastruktureinrichtungen	366
5.5	Kirchliche Einrichtungen und Seelsorge	367
5.6	Dienstleistungseinrichtungen	368
5.6.1	Öffentliche Verwaltung	368
5.6.2	Öffentliche Sicherheit und Rettungswesen	369
5.6.3	Post	370
5.7	Technische Infrastruktureinrichtungen	371
5.7.1	Wasserversorgung	371
5.7.2	Abwasserbeseitigung	371
5.7.3	Abfallsammlung und Entsorgung	372
5.7.4	Energieversorgung – Wärme	372
5.7.5	Elektrische Energie	376
5.7.6	Telekommunikation	377
5.7.7	Sonstige öffentliche Infrastruktureinrichtungen sozialer Natur	377
	Literaturverzeichnis	379

Vorwort

Eine leistungsfähige Stadt mit hoher Lebensqualität

Wie soll sich Salzburg in den nächsten zehn Jahren entwickeln? Ist eine moderne Stadt mit hoher wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit, guten Arbeitsplätzen für Frauen und Männer, leistbaren Wohnungen, gesicherten Grün- und Landschaftsräumen, erträglichem Verkehr, gut erreichbaren Naherholungsflächen und hohem Freizeitwert möglich? Ja! Die Stadt Salzburg hat beste Voraussetzungen, ein solch großes Ziel zu realisieren.

Das vorliegende Räumliche Entwicklungskonzept (REK 2007) der Stadt Salzburg soll und kann dazu einen Beitrag leisten. Formal erfüllt es einen gesetzlichen Auftrag. Inhaltlich ist es eine konkrete, integrierte und detaillierte Grundlage für eine positive Entwicklung unserer Stadt. Politisch könnte es, einmal außer Streit gestellt, einen gemeinsamen Aufbruch zum Wohl der BürgerInnen bedeuten.

Die Raumordnung in der Stadt Salzburg steht heute zum Teil vor veränderten Rahmenbedingungen und Herausforderungen als noch bei der Erstellung des „alten“ REK 1994. Dazu gehören neue internationale und nationale verbindliche Vorgaben oder freiwillig eingegangene Verpflichtungen mit dem verstärkten Auftrag zu einer nachhaltigen Entwicklung. Dazu gehört bestimmt auch die verstärkte Notwendigkeit zur Zusammenarbeit der Stadt mit der sie umgebenden Region, einschließlich der bayrischen Nachbarlandkreise. Dazu gehört auch das dringende gemeinsame Ersuchen an den Gesetzgeber Land, einen Ersatz für das früher in der Stadt sehr wirkungsvolle Instrument der Vertragsraumordnung zu beschließen.

Zum anderen Teil müssen bereits eingeschlagene Wege noch entschlossener gegangen werden. Dazu gehört etwa der verstärkte Auftrag zur qualitativvollen und Platz sparenden Entwicklung nach innen, wie es städtischer Kultur und Lebensweise entspricht. Weiters die zügige weitere Forcierung des Umweltverbundes aus Bus, S-Bahn, Rad- und Fußgängerverkehr für die städtische Mobilität. Oder auch die Weiterentwicklung der Voraussetzungen für eine optimale Wirtschafts- und Arbeitsplatzentwicklung sowie die konsequente Schonung und Erhaltung der die Stadt prägenden Frei- und Grünräume.

Das REK 2007 sieht Grundlagen, Leitlinien und eine Fülle konkreter Einzelmaßnahmen vor. In Summe entsteht das Bild einer modernen, leistungsfähigen Stadt mit hoher Lebensqualität. Ein guter Ort zum Leben, Wohnen, Arbeiten, Studieren, Forschen und Erholen.

Salzburg!

PS: Beim vorliegenden REK handelt es sich um einen Text mit viel Inhalt und vielen Details. Zusätzlich muss er formalen Anforderungen gerecht werden. So sind auch scheinbare Selbstverständlichkeiten festzuhalten, die bei den LeserInnen gelegentlich ein „No-na“-Gefühl auslösen können. Auch Überschneidungen und Mehrfachnennungen einzelner Maßnahmen sind manchmal notwendig.

Dafür bitten wir die geschätzten Leserinnen und Leser um Verständnis.

Amt für Stadtplanung und Verkehr, Salzburg, Februar 2009

Räumliches Entwicklungs- konzept 2007 REK 2007

Ziele und Maßnahmen

Gemeinderatsbeschluss vom 17.12.2008

I. Grundlagen des REK 2007

Zahlreiche und substantielle Veränderungen seit dem REK 1994

Die Erarbeitung des neuen Räumlichen Entwicklungskonzeptes (REK) für die Stadt Salzburg folgt einer Verpflichtung durch das Salzburger Raumordnungsgesetz 1998 – ROG 1998, LGBl.Nr. 44/1998, zuletzt geändert durch LGBl. Nr. 65/2004 (samt Druckfehlerberichtigung LGBl. Nr. 108/2007). Das vorliegende Konzept baut auf dem „alten“ REK 1994 sowie einer kritischen Überprüfung der damals gesteckten Ziele und der seit damals gesetzten konkreten Maßnahmen auf.

Neue Entwicklungen und Herausforderungen, wirtschaftliche Veränderungen, die Folgen der Globalisierung und die konkreter gewordenen Auswirkungen des EU-Beitritts waren ebenso zu berücksichtigen wie eine Vielzahl von neuen internationalen und nationalen Vorgaben. Diese haben zum Teil verbindlichen, zum anderen Teil empfehlenden Charakter.

Eine dieser neuen Vorgaben ist die Verpflichtung zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung in Verantwortung für die nachfolgenden Generationen.

Im folgenden ersten Abschnitt des REK werden sämtliche dieser Grundlagen im Einzelnen ausgeführt und erläutert.

I.A. Das REK als Basis der Gemeindeentwicklung

Die gesetzliche Bedeutung und vorgegebene Gliederung

Mit Inkrafttreten des Salzburger Raumordnungsgesetzes am 1. März 1993 begann im Land Salzburg eine neue Ära der Raumordnung. Durch die Beschränkung der Baulandreserven auf den 10-Jahres-Baulandbedarf in Kombination mit der damaligen Vertragsraumordnung, durch die verstärkte Berücksichtigung der Umweltbelange und des öffentlichen Verkehrs sowie die inhaltliche, vernetzte Erweiterung des REK als Grundlage der Gemeindeentwicklung wurden neue Voraussetzungen für eine aktive Raumordnung geschaffen.

Das REK dient entsprechend dem Salzburger Raumordnungsgesetz als „Grundlage für die Entwicklung der Gemeinde, im besonderen für die Aufstellung des Flächenwidmungsplanes und der Bebauungspläne und deren Änderungen“ (§ 13 Abs. 1 ROG 1998).

Im Raumordnungsgesetz 1998 sind einzelne Sachbereiche festgelegt, zu



denen im REK langfristige Entwicklungsziele und konkrete Maßnahmen festzulegen sind. Dies hat jeweils auf einer Strukturuntersuchung und Problemanalyse aufzubauen. Damit ist die inhaltliche Gliederung nach folgenden Konzepten vorgegeben:

- Allgemeines Funktionskonzept (Gesamtentwicklung der Gemeinde)
- Freiraumkonzept
- Siedlungs- und Ortsbildkonzept
- Verkehrskonzept

- Technisches und soziales Infrastrukturkonzept

I.B. Mehr Konsequenz notwendig

Die Ergebnisse der Überprüfung des REK 1994

Mit Gemeinderatsbeschluss vom 21. Februar 1996 wurde die seit 1970 gängige Praxis der teilräumlichen

Entwicklungskonzepte durch ein verbindliches gesamtstädtisches Konzept abgelöst, dem REK 1994.

Als Rahmenvorgabe für das REK 1994 galten die folgenden vier querschnittsübergreifenden Ziele:

- Zentrum Salzburg
- Landschaftserhaltung
- Nachhaltige Siedlungsentwicklung
- Stadtverträglicher Verkehr

Am 4. Juli 2001 wurde das REK 1994 durch die wörtliche Übernahme der Deklaration „Geschütztes Grünland“ sowie die parzellenscharfe Festlegung des „Grüngürtels für den Salzburger Ballungsraum“ essentiell ergänzt.

Die Anwendung und Umsetzung des REK 1994 wurde von der Stadtplanung im Zuge der Vorarbeiten für das REK 2007 evaluiert. Ziel war es, in einem ersten Schritt zu überprüfen, ob die bisherigen Ziele und Maßnahmen auch tatsächlich angewendet wurden und in welcher Form sie Anwendung fanden.

Folgende zentrale Ergebnisse und Konsequenzen können zusammengefasst werden (Langfassung siehe Beilage zum Amtsbericht vom 16.11.2007, Beschluss Stadtssenat vom 20.12.2007, ON 179):

Querschnittsübergreifende Ziele

Die vier querschnittsübergreifenden Ziele des REK 1994 wurden in vielen Bereichen konsequent verfolgt. Als Weiterentwicklung wurden für das REK 2007 Leitsätze zur räumlichen Stadtentwicklung erarbeitet (siehe Kapitel II).

Allgemeines Funktionskonzept

Die gesteckten Ziele wurden weitgehend konsequent verfolgt und umgesetzt. Dazu gehört etwa die Vermeidung des Zusammenwachsens mit den Umlandgemeinden durch Rückwidmungen im Flächenwidmungsplan sowie die Erarbeitung des Regionalprogrammes (insbesondere des Grüngürtels) und die Integration der Deklaration „Geschütztes Grünland“ ins REK 1994 durch die REK-Änderung 2001.

Drei Themenbereiche sind als neue Aspekte verstärkt zu berücksichtigen:

- Die eu-regionale Positionierung und Entwicklung der „Europaregion Salzburg“ ist zu verstärken.
- Durch die Aufhebung des ursprünglichen Vertragsraumordnungsmodells gilt es, vor allem auf landesgesetzlicher Ebene, neue Instrumente zur Mobilisierung von bereits bestehendem Bauland zu entwickeln (z. B. die Einführung eines Infrastrukturbereitstellungsbeitrages).
- Das Kapitel Wirtschaft muss hinsichtlich der sich ändernden Dynamik und Entwicklungstrends aktualisiert und ergänzt werden.

Freiraumkonzept

Die inhaltliche Zielrichtung wurde im Allgemeinen verfolgt und hat sich grundsätzlich in den letzten Jahren bestätigt.

Die strukturelle Gliederung ist jedoch für die konkrete Anwendung bei Agenden der Raumplanung und Baubehörde in Teilbereichen noch zu verbessern. Dies betrifft etwa die Punkte Einzelbewilligungen und Flächenwidmungsplan-Teilabänderungen, vor allem aber sprachliche Unschärfen und Wiederholungen, die dem Verständnis und der Nachvollziehbarkeit abträglich sind.

Dies bedingt für die REK-Überarbeitung:

- eine strukturelle Überarbeitung sowie leichter fassbare Formulierungen,
- eine klare Qualifizierung der Grünräume (Profilbildung) und
- eine Integration des im Zuge des gesamtstädtischen Flächenwidmungsplanes entwickelten und mittlerweile aktualisierten „Grünen Netzes“.

Siedlungs- und Ortsbildkonzept

Die Ziele und Maßnahmen wurden am konsequentesten umgesetzt. Dafür sind zwei Gründe ausschlaggebend: Bei den inhaltlichen Festlegungen wurde eine gute Mischung aus konkreten Festlegungen und abstrakten Aussagen gefunden, die in der Umsetzung einerseits klare Grenzen definierten, andererseits

einen positiven Entwicklungsspielraum offen ließen.

In der Umsetzung hat die MA 5 – Raumplanung und Baubehörde weitgehend unmittelbare Kompetenz (Flächenwidmungsplanung, Bebauungsplanung, Architekturbegutachtung).

Drei Themenkomplexe sind für die REK-Überarbeitung aufgrund neuer Entwicklungen aufzunehmen:

- Das städtebauliche Gestaltkonzept ist von reinen Bebauungsdichten zu konkreten Bebauungsstrukturen weiterzuentwickeln.
- Die Stadt Salzburg ist stärker als Einkaufsstadt zu positionieren.
- Das Unterkapitel „Historische Bauten und Ensembles“ sowie auch die Grundlagenerhebung sind aufgrund der bisherigen Erfahrungen zu evaluieren.

Verkehrskonzept

Die Ziele haben ihre Gültigkeit behalten und sind weiterzuverfolgen. Die Forcierung des Umweltverbundes auch im regionalen Kontext (z. B. S-Bahn-Ausbau, Flachgautakt, Radwegausbauprogramm) unter gleichzeitiger Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs hat zu einer etwas verlangsamten Verkehrszunahme des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt, allerdings zu keiner Trendumkehr in der Verkehrsmittelwahl geführt.

Insbesondere bei den Maßnahmen wurde verstärkt deutlich, dass lediglich jene zielführend umsetzbar waren, welche auch unmittelbar und mittelbar von der Stadt beeinflusst werden können, zum Beispiel durch bauliche, gesetzliche und finanzielle Maßnahmen. Dies sind etwa der in Österreich beispielgebende Radwegebau oder die Tempo-30-Zonen.

Dies bedingt für die REK-Überarbeitung:

- verstärktes Augenmerk auf die strukturellen und finanziellen Verflechtungen innerhalb des gesamten Verkehrssystems zu richten und
- die verstärkte Anwendung neuer Ansätze in der Verkehrsmittelwahl, z. B. Mobilitätsmanagement sowie

- die Intensivierung der Anstrengungen für den Fußgänger- sowie den regionalen ÖPNV-Verkehr.

Technisches und soziales

Infrastrukturkonzept

Die Ziele und Maßnahmen wurden weitgehend an den „klassischen“ Infrastrukturelementen orientiert. Dies ist richtig und wurde auch konsequent umgesetzt (v. a. durch andere Dienststellen des Magistrates). Gerade der stärker werdende Einfluss der sozialen und kulturellen Infrastruktur auf die Lebensqualität macht aber eine Vertiefung, Konkretisierung und somit deutliche Aufwertung dieses Kapitels notwendig. Auch die Gemeindeausgaben für diesen Bereich müssen künftig stärker durch flexiblere Strukturen geschont werden.

Dies bedingt für die REK-Überarbeitung:

- die inhaltliche Aufwertung des kulturellen und sozialen Teils und
- den Ausbau der vorhandenen Einrichtungen in Richtung Multifunktionalität.

I.C. Gesetzliche Verpflichtung, neue Rahmenbedingungen

Drei Gründe für die Gesamtüberarbeitung

Gesetzliche Grundlagen

Ein zentraler Inhalt des REK ist die Festlegung des sogenannten 10-Jahres-Baulandbedarfs. Entsprechend der gesetzlichen Vorgabe im Raumordnungsgesetz 1998 (§ 17a Abs. 2) muss die Baulandausweisung im Flächenwidmungsplan auf den 10-Jahres-Baulandbedarf beschränkt werden. Das REK 1994 wurde in den Jahren 1994/95 bearbeitet und 1996 im Gemeinderat beschlossen. Daher ist nun zumindest in diesem Punkt eine Aktualisierung vorzunehmen. Da der Baulandbedarf in unmittelbarer Abhängigkeit bzw. Wechselwirkung zu anderen wesentlichen Inhalten des REK steht, erfolgt dementsprechend diese gesamthafte Überarbeitung.

Darüber hinaus wurde im Landesentwicklungsprogramm 2003 (LEP 2003) gegenüber jenem aus dem Jahr 1994 ein neuer Leitsatz zur Wirtschaft („Erhalt und gezielte Steigerung der Wirtschaftskraft“) aufgenommen und entsprechend neue Ziele und Maßnahmen formuliert. Das Ziel D.1.4. „Stärkung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit von Gewerbe- und Industriebetrieben durch Sicherung ihrer Entwicklungsmöglichkeiten“ und vor allem die Maßnahme D.1.7. „Betriebsstandorte mit überörtlicher Bedeutung sollen in regionaler Abstimmung ausgewiesen werden“, haben zu einer Evaluierung und in weiterer Folge zu einer Teilabänderung des Regionalprogrammes des Regionalverbandes Stadt Salzburg und Umgebungsgemeinden geführt.

Das Regionalprogramm 1999 (inkl. Planungskarte 2) wurde durch das Kapitel 2.3.3. „Festlegung von überörtlichen Betriebsstandorten“ ergänzt und von der Landesregierung am 5.12.2007 beschlossen. Diese geänderte überörtliche Vorgabe ist im REK zu berücksichtigen.

Zudem kann bei Änderung der Planungsgrundlagen (§ 13 Abs. 6 ROG 1998) das REK abgeändert werden. Im Zuge der Diskussionen zum Baulandbedarf wurde die Bauland-Grünland-Grenze aus stadt- wie freiraumplanerischer Sicht gesamtstädtisch evaluiert und unter Zugrundelegung eines sehr langen Planungshorizontes (30 Jahre) von einem externen Gutachter überprüft und überarbeitet (sogenannter „Braun-Auftrag“).

Veränderte internationale und nationale Rahmenbedingungen

Seit Mitte der 90er-Jahre beeinflussen veränderte übergeordnete Rahmenbedingungen immer rascher die Entwicklung der Städte Europas.

Dazu zählen

- der europäische Integrationsprozess (EU-Beitritt Österreichs, EU-Osterweiterung),
- der Globalisierungsprozess von Wirtschaft und Gesellschaft (u. a. erhöhte Mobilität der Produktionsfaktoren Arbeit und Kapital, ver-

- stärkter Wettbewerb der Regionen),
- die Flexibilisierung des Arbeitsmarktes (u. a. erleichterte Verlagerungen von Firmenstandorten),
- die gesellschaftlichen Veränderungen (u. a. sinkende Geburtenzahlen, steigende Alterung, weitere Zunahme der Frauenerwerbstätigkeit, Reduktion der Haushaltsgrößen, erhöhter Stellenwert von Freizeit und Erholung).

Im Konkreten ging durch den EU-Beitritt Österreichs die vorteilhafte Lage Salzburgs unmittelbar an der EU-Außengrenze verloren. Der Prozess der EU-Osterweiterung verstärkt diese Entwicklung der zunehmenden Abwanderung von Firmenstandorten.

Neue fachliche Ansprüche

Neben den übergeordneten Trends verstärken die nachfolgenden neuen Ansprüche ebenfalls das Erfordernis einer Überarbeitung:

- Die Inhalte des REK sind noch stärker am Prinzip der Nachhaltigkeit zu orientieren.
- Als strategischer Rahmen für die Ziele und Maßnahmen wurden Leitsätze zur räumlichen Stadtentwicklung vorangestellt.
- Der Bürgereinbindung, wie etwa der Durchführung einer Meinungsumfrage in der Erarbeitungsphase, wird ein höherer Stellenwert eingeräumt.

I.D. Salzburg ist keine Raumordnungs-Insel

Empfehlende und verbindliche Vorgaben sowie Rechtsgrundlagen

In zahlreichen übergeordneten Konzepten und Programmen sowie Gesetzen und Verordnungen finden sich Aussagen, die der Stadtplanung Vorgaben für das REK auferlegen.

I.D.1. Unverbindliche Vorgaben und Konzepte mit Selbstbindungscharakter

Europäisches Raumentwicklungskonzept (EUREK)

Eine verbesserte Abstimmung der verschiedenen raumrelevanten Poli-

tiken auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene im Sinne einer integrierten Europäischen Raumentwicklungspolitik war und ist politisches Anliegen der EU, welches mit der Verabschiedung des Europäischen Raumentwicklungskonzeptes (EUREK 1999) in einem ersten Schritt realisiert wurde. Darin wurden Grundsätze und raumentwicklungspolitische Leitbilder wie Nachhaltigkeit, polyzentrische Raumentwicklung, gleichwertiger Zugang zu Infrastruktur und Wissen oder umsichtiger Umgang mit der Natur und dem Kulturerbe definiert.

Österreichisches Raumentwicklungskonzept (ÖREK)

Im Gegensatz zu anderen Staaten in Europa (z. B. Deutschland, Schweiz) gibt es in Österreich keine Raumplanungskompetenz des Bundes. Als „Ersatz“ wurde 1971 die „Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK)“ gegründet. Diese ist eine von Bund, Ländern und Gemeinden getragene Einrichtung zur Koordination der Raumordnung auf gesamtstaatlicher Ebene. Das politische Beschlussorgan umfasst unter dem Vorsitz des Bundeskanzlers alle Bundesminister und Landeshauptleute, die Präsidenten des Österreichischen Städtebundes und des Österreichischen Gemeindebundes sowie mit beratender Stimme auch jene der Wirtschafts- und Sozialpartner.

Die ÖROK erarbeitet alle 10 Jahre das ÖREK, das derzeit gültige ist das ÖREK 2001. Dieses hat Leitbildfunktion und richtet sich daher als Orientierungsrahmen und Wegweiser für eine nachhaltige Raumentwicklung in Österreich insbesondere an alle Gebietskörperschaften.

EuRegio-Entwicklungskonzept – „Vom Halbkreis zum Vollkreis“

Der EU-Beitritt Österreichs 1995 sowie zum Schengener Abkommen 1998 haben eine Staatsgrenze beseitigt, die zwar nicht wirklich trennte, das Zusammenleben aufgrund unterschiedlicher Entwicklungen auf beiden Seiten der Staatsgrenze aber doch behinderte. Um die Chancen

für den gemeinsamen Grenzraum besser zu nutzen, wurde 1995 die „EuRegio Salzburg – Berchtesgadener Land – Traunstein“ gegründet. Im Jahr 2001 wurde das EuRegio-Entwicklungskonzept als gemeinsam getragene, grenzüberschreitende Vision nach dem Motto „Das Halbkreisdenken überwinden – Vom Halbkreis zum Vollkreis“ verabschiedet. Darin sind zahlreiche „Schlüsselprojekte“ enthalten, die für die Stadt Salzburg unmittelbare Bedeutung haben (z. B. S-Bahn-Ausbau, Magistrale, Weiterentwicklung der Regionalplanung, neue Salzachbrücke, Grüngürtelerweiterung).

I.D.2. Verbindliche Vorgaben

Alpenkonvention

Ziel der Alpenkonvention ist der Schutz der Alpen durch die Schaffung verbindlicher gemeinsamer Ziele und rechtlicher Bestimmungen in den Bereichen Raumplanung, Berglandwirtschaft, Naturschutz, Bergwald, Tourismus, Bodenschutz, Energie und Verkehr. Die Alpenkonvention und ihre Protokolle sind multilaterale, völkerrechtliche Verträge, die als Teil des österreichischen Rechtsbestandes (gesetzesergänzend) mit Juli 1995 (Mutterkonvention) bzw. Dezember 2002 (Protokolle der Alpenkonvention) zu vollziehen sind und für behördliche Entscheidungen als Rechtsgrundlage herangezogen werden.

Salzburger Raumordnungsgesetz (ROG 1998)

Für die Erarbeitung des REK sind vor allem die im ROG unter § 2 angeführten Raumordnungsziele und -grundsätze sowie die unter § 13 festgelegte Gliederung sowie Aufgaben des REK von Bedeutung. § 2 Abs. 2. ROG 1998 normiert die generellen Raumordnungsgrundsätze:

- haushälterische Nutzung von Grund und Boden, insbesondere der sparsame Umgang mit Bauland;
- Vorrang für die Siedlungsentwicklung nach innen;
- Vermeidung von Zersiedelung;
- verstärkte Berücksichtigung der Umweltbelange bei der Abwägung

ökologischer und ökonomischer Ansprüche an den Raum, Unterstützung des Natur- und Landschaftsschutzes;

- sparsame Verwendung von Energie und vermehrter Einsatz heimischer erneuerbarer Energieträger;
- Entwicklung der Raumstruktur entsprechend dem Prinzip der gestreuten Schwerpunktbildung;
- Orientierung der Siedlungsentwicklung an den Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs und sonstigen Infrastruktureinrichtungen unter Beachtung größtmöglicher Wirtschaftlichkeit dieser Einrichtungen;
- Ordnung eines Teilraumes des Landes in Abstimmung mit der Ordnung des gesamten Landesgebietes und mit der seiner Nachbarräume;
- Entwicklung und Erhaltung einer regionalen Identität;
- Aktive Bodenpolitik der Gemeinden;
- Vorrang der öffentlichen Interessen vor Einzelinteressen.

Landesentwicklungsprogramm (LEP 2003)

Das LEP 2003 legt neben den Grundsätzen des ROG die für alle Gemeinden verbindlichen Leitbilder sowie die generelle Raumstruktur (z. B. Zentrale Orte, Regionalverbände, Entwicklungsachsen) des Landes fest. Folgende landesstrukturelle und regionalplanungsrelevanten Festlegungen, die für die Stadt Salzburg unmittelbar von Bedeutung sind, wurden definiert:

- Die Stadt Salzburg ist Teil des Salzburger Zentralraumes. Innerhalb des Zentralraumes besteht der Stadt- und Umlandbereich Salzburg.
- Die Stadt Salzburg gilt als einziger Zentraler Ort der Stufe A im Bundesland Salzburg.
- Von der Stadt Salzburg verlaufen die Entwicklungsachsen sternförmig ins Umland: die Entwicklungsachse Nord-Ost (von Salzburg über Eugendorf, Seekirchen bis Straßwalchen), die Entwicklungsachse Nord (von Salzburg über Bergheim, Oberndorf bis Bürmoos), die Entwicklungsachse West (von Salzburg nach Freilas-

sing), die Entwicklungsachse Süd (von Salzburg über Hallein nach Golling) und die Entwicklungsachse Ost (von Salzburg über Hof nach St. Gilgen).

- Die Stadt Salzburg gehört der Planungsregion 3 bzw. dem Regionalverband Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden und der EuRegio Salzburg – Berchtesgadener Land – Traunstein an.

Siehe zudem Kapitel I.C. zu den Gründen für die REK-Gesamtüberarbeitung bzw. zu den geänderten gesetzlichen Grundlagen.

Sachprogramm „Siedlungsentwicklung und Betriebsstandorte im Salzburger Zentralraum“

Das derzeit noch geltende Sachprogramm „Siedlungsentwicklung und Betriebsstandorte im Salzburger Zentralraum“ (1995) wird derzeit einer Gesamtüberarbeitung unterzogen.

Das Sachprogramm ist ein ergänzender Teil zum Landesentwicklungsprogramm (LEP), das für den raumbezogenen Sachbereich Siedlungsentwicklung und Betriebsstandorte Vorgaben in Form von Leitlinien sowie Richt- und Grenzwerten für die Ausweisung von Bauflächen festlegt.

Regionalprogramm Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden

Die Festlegungen im Regionalprogramm Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden (REP 1999 bzw. 2007) enthalten grundlegende Aussagen für die örtliche Raumplanung (z. B. Vorrangbereiche für Wohnen, Gewerbe, Ökologie und Erholung, Grüngürtel, regionale Siedlungsgrenzen, Entwicklungsachsen, zentralörtliche Funktion), weshalb raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen der Gemeinden nur im Einklang mit dem Regionalprogramm gesetzt werden dürfen (siehe Plan 1.19., 1.20. und 2.05).

Siehe zudem Kapitel I.C. zu den Gründen für die REP-Änderung.

Salzburger Mobilitätskonzept 2006–2015

Das Salzburger Landesmobilitätskonzept 2006–2015 (S-LMK) steht unter der Devise Mobilität mit Qualität. Folgende Inhalte sind dabei von zentraler Bedeutung: Rahmenbedingungen, aktuelle Verkehrsentwicklung und Herausforderungen; Ziele und Strategie der Landesmobilitätspolitik, Positionen des Landes gegenüber der EU, dem Bund, den Gemeinden und der EuRegio, Maßnahmenswerpunkte (Aktionen) in den Bereichen Raum- und Mobilitätsplanung, Verkehrsqualitäten, Mobilitäts- und Verkehrsmanagement, Verkehrsinfrastruktur; Mobilitätscontrolling und Infrastrukturmaßnahmen.

I.E. Die Bürgerinnen und Bürger mit einbeziehen

Öffentlichkeitsarbeit und Information

Die Öffentlichkeitsarbeit zum Entwurf des REK 2007 setzte sich aus folgenden Komponenten zusammen:

Postwurf

Der Postwurf zur Bekanntgabe der Öffentlichkeitsarbeit erfolgte über die Aussendung der Jännerausgabe 2008 des Magazins „Monat“ an jeden Haushalt in der Stadt Salzburg. Auf vier Seiten wurde das neue REK inhaltlich kurz vorgestellt, die Termine zu den Informationsveranstaltungen angeführt, die Ausstellung angekündigt und die Möglichkeit zur Abgabe einer schriftlichen Äußerung bekannt gegeben.

Informations- und Diskussionsabende

Im Zeitraum vom 14. bis 18.1.2008 fanden im Haus für Stadtgeschichte fünf Informations- und Diskussionsabende mit Präsentationen zu den einzelnen REK-Fachkonzepten statt. Insgesamt besuchten rund 150 BürgerInnen diese Abende.

Ausstellung

Bei der von 14.1. bis 8.2.2008 stattgefundenen Ausstellung im Untergeschoss des Amtsgebäudes in der

Schwarzstraße 44 wurden ein Kurzfilm und Plakate präsentiert, die die zentralen Inhalte der Strukturuntersuchung und Problemanalyse sowie die wichtigsten Ziele und Maßnahmen des neuen REK zusammenfassten.

Neben dem REK-Entwurf in Papierform stand auch ein PC zur Verfügung, auf dem das REK ebenfalls eingesehen werden konnte.

Darüber hinaus konnten die BürgerInnen ihre Fragen und Anregungen an die Ausstellungsbetreuung richten. Für Vertiefungsfragen wurden die konzeptverantwortlichen SachbearbeiterInnen anlassbezogen hinzugezogen.

Die Ausstellung wurde in Summe von 367 BürgerInnen besucht. Der überwiegende Teil davon stellte Anfragen zur Baulandwidmung. Das Feedback der BesucherInnen zu den Aspekten Auskunftserteilung, Darstellung der Inhalte und Internetpräsentation war sehr positiv.

Schriftliches Stellungnahmeverfahren

Parallel zur Ausstellung hatte die Öffentlichkeit im Zeitraum von 14.1. bis 8.2.2008 die Möglichkeit zur Abgabe einer schriftlichen Äußerung. Daneben wurden rund 70 interne und externe Stellen (Politik, Magistratsdienststellen, Landesplanung, Umlandgemeinden, Interessenvertretungen etc.) schriftlich zur Abgabe einer Äußerung eingeladen.

Ebenso wurden all jene BürgerInnen (knapp 420) über die Öffentlichkeitsarbeit bzw. die Frist zur Abgabe einer Äußerung innerhalb des Verfahrens informiert, die schon außerhalb des Verfahrens, d. h. bereits seit dem letzten Flächenwidmungsplan 1997, ein Ansuchen um Widmungsänderung abgegeben hatten.

Um den BürgerInnen die Antragstellung zu erleichtern und die notwendigen Inhalte für ihre konkreten Grundstücksanfragen (Grundstücksnummer, Katastralgemeinde etc.) vorzugeben, aber auch um die interne Weiterbearbeitung zu strukturieren, wurde ein Formular entwickelt welches sowohl bei der Ausstellung,

den Informationsabenden und im Sekretariat des Amtes für Stadtplanung und Verkehr erhältlich als auch im Internet verfügbar war.

Insgesamt wurden dabei 409 Äußerungen abgegeben, davon 263 zu konkreten Grundstücken (Grünland-Bauland) und 146 zu den verschiedenen Sachthemen des REK.

Internetpräsentation des REK 2007 in der Langfassung

Insgesamt gab es zwischen Weihnachten 2007 und 17.2.2008 11.550 Zugriffe auf die REK-Homepage (www.stadt-salzburg.at/rek2007), davon 2.510 Zugriffe auf die Pläne des Allgemeinen Funktionskonzeptes (u. a. Vorbehaltsflächen und Nutzungspotentiale für Wohnen), 2.435 auf jene des Freiraumkonzeptes (u. a. Deklaration, Grüngürtel, Stadtlandschaften, Straßenlärm), 700 auf den Ziel- und Maßnahmenteil und 660 auf die Strukturuntersuchung.

I.F. Nachhaltigkeit – Anspruch und Verpflichtung

Aspekte nachhaltiger Entwicklung

Das REK ist, wie auch schon aus den zahlreichen bereits angeführten überörtlichen Vorgaben hervorgeht, kein „unabhängiges“ Planungsinstrument. Es ist hierarchisch in diverse europäische, überregionale und regionale Festlegungen einzugliedern. Ähnliches gilt auch für das Gebot einer nachhaltigen Stadtentwicklung.

Vom Aktionsprogramm „Agenda 21“ der Vereinten Nationen über das Klimaschutzprotokoll von Kyoto bis hin zum Beschluss der Bundesregierung über „Nachhaltige Siedlungsentwicklung“ verpflichten zahlreiche nationale und internationale Vorgaben auch Kommunen wie die Stadt Salzburg zu einer Politik, welche die Entwicklungsmöglichkeiten nachfolgender Generationen nicht beeinträchtigt. Dies empfindet die Stadt Salzburg als Verpflichtung und Anspruch.

Auch das Raumordnungsgesetz des Landes trägt dem Gedanken der

Nachhaltigkeit durch den Auftrag zur „verstärkten Berücksichtigung der Umweltbelange bei der Abwägung ökologischer und ökonomischer Ansprüche an den Raum“ und zur „Unterstützung des Natur- und Landschaftsschutzes“ Rechnung (siehe § 2 Abs. 2 ROG 1998).

Im Folgenden werden diese internationalen und nationalen Vorgaben zum Thema „Nachhaltigkeit“ aufgeführt und erläutert.

Brundtland-Bericht (1987) und Aktionsprogramm Agenda 21 (1992) der Vereinten Nationen

1987 wurde der Begriff „Nachhaltige Entwicklung“ im sogenannten Brundtland-Bericht der Vereinten Nationen wie folgt definiert: „Nachhaltig ist eine Entwicklung, wenn sie gewährleistet, dass die Bedürfnisse der heutigen Generation befriedigt werden, ohne die Möglichkeiten künftiger Generationen zur Befriedigung ihrer eigenen Bedürfnisse zu beeinträchtigen.“

Bei der Weltkonferenz der Vereinten Nationen über Umwelt und Entwicklung 1992 in Rio de Janeiro wurde das Aktionsprogramm für das 21. Jahrhundert, die „Agenda 21“, verabschiedet.

Kyoto-Protokoll, Klimabündnis-gemeinde und „Öko-Stadt“

Mit der Unterzeichnung des „Kyoto-Protokolls“ (1997) zur Senkung der Treibhausgasemissionen hat sich Österreich verpflichtet, seine Ausstöße bis zum Jahr 2012 um 13% gegenüber dem Bezugsjahr 1990 zu senken. Seit Februar 2005 ist dieses Ziel völkerrechtlich verbindlich, bei Nichteinhaltung sind Strafzahlungen vorgesehen.

Dieses Ziel ist im geforderten Zeitraum nur sehr schwer zu erreichen, denn die derzeitigen Tendenzen zeigen ein weiteres Ansteigen der Emissionen in Österreich.

Die Stadt Salzburg hat sich auch als Klimabündnisgemeinde freiwillig verpflichtet, Schritte zum Erhalt der Erdatmosphäre zu setzen. Diese Verpflichtungen beinhalten unter anderem die Verringerung von Treibhausgasemissionen um 50% bis zum Jahr

2030 gegenüber dem Basisjahr 1990. Wesentliche Handlungsfelder, in denen die Stadt Salzburg zur Reduktion der Treibhausgase beitragen kann, liegen in den Bereichen Verkehr, Hausbrand und gewerbliche Emissionen. Eine vorausschauende Planung mit beispielsweise verdichteter Bauweise, kurzen Wegen, effizienter Wärmedämmung im Wohnungs- und Gewerbebau sowie alternativer Energieversorgung trägt bereits im Vorfeld zu einer Minimierung der Schadstoffausstöße bei.

Weiters ist der im Jahr 1994 gefasste Gemeinderatsbeschluss zur „Öko-Stadt Salzburg“ weiterhin gültig.

Strategie der Europäischen Union für die nachhaltige Entwicklung (2001) und „Thematische Strategie für die städtische Umwelt“ (2006)

2001 wurde von der EU die Strategie der Europäischen Union für die nachhaltige Entwicklung beschlossen, deren langfristige Zielsetzungen in vier prioritären Bereichen liegen:

- Begrenzung des Klimawandels und gesteigerte Nutzung sauberer Energien,
- Umgang mit Gefahren für die öffentliche Gesundheit,
- verantwortungsbewussterer Umgang mit natürlichen Ressourcen,
- Verbesserung des Verkehrssystems und der Flächennutzung.

Die „Thematische Strategie für die städtische Umwelt“ beinhaltet beispielsweise für die Raumordnung folgende relevante Maßnahmen:

- nachhaltiges Bauen und Sanierung zur Reduktion des Energieverbrauchs und der CO₂-Ausstöße,
- nachhaltige Flächenplanung, um die Zersiedelung der Landschaft und Verluste natürlicher Lebensräume sowie der biologischen Vielfalt zu verringern,
- hohe Bebauungsdichten und eine auf vielfältige Nutzung ausgerichtete Bebauungsplanung zur Reduktion des Ressourcenverbrauchs pro Kopf,
- Erstellung und Umsetzung von Plänen für einen nachhaltigen städtischen Nahverkehr zur Reduktion der Lärm- und Schadstoffbelastungen.

Neben diesen beiden EU-Strategien ist das Prinzip der Nachhaltigkeit auch von der sogenannten „Aalborg-Charta“, an der mittlerweile rund 2.300 Städte und Gemeinden beteiligt sind, verankert.

Beschluss der österreichischen Bundesregierung (2002) und ÖROK-Empfehlung „Nachhaltige Siedlungsentwicklung“ (2001)

2002 fasste die Bundesregierung den Beschluss für eine „Österreichische Strategie zur nachhaltigen Entwicklung“, die sich als Selbstverpflichtung an alle Ebenen der Umsetzung wie Politik, Verwaltung oder BürgerInnen richtet. Sie greift die vier Handlungsfelder Lebensqualität, Wirtschaft, Lebensraumschutz – darunter als Leitziel 13 „Verantwortungsvolle Raumnutzung und Regionalentwicklung“ – und soziale Verantwortung auf.

Auch die Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) hat bereits im Jänner 2001 eine Empfehlung zum Thema „Nachhaltige Siedlungsentwicklung“ verabschiedet. Folgende zentrale Forderungen an eine nachhaltige Siedlungsentwicklung seien auszugsweise angeführt:

- Bildung von problembezogenen funktional abgegrenzten Planungsverbänden,
- konsequente nachhaltige Siedlungsentwicklung, Verringerung des Siedlungsflächenverbrauches,
- Gleichwertigkeit von Siedlungs- und Freiraumplanung, verstärkte Sicherung der Freiflächen und der landwirtschaftlichen Vorrangflächen etc.,
- nachhaltige Gesamtbetrachtung bei Standortentscheidungen von Großprojekten, vor allem bei Einkaufszentren und Freizeitgroßanlagen,
- aktive Bodenpolitik, Ankauf und Vergabe von geeigneten Liegenschaften (z. B. Baulandsicherungsgesellschaften, Bodenbeschaffungsfonds), Erschließungskostenbeiträge für unbebaute Bauflächen zur Rückerstattung der Aufwendungen der Gemeinde für die Infrastruktur,
- aktives Standortmarketing und Flächenmanagement,
- Ausweisung von großflächigen interkommunalen Gewerbegebieten,

- interkommunaler Ausgleich bei der Ansiedlung von regional bedeutsamen Projekten (Gewerbe, Freizeitinfrastruktur, etc.).

Im vorliegenden REK werden die Prinzipien nachhaltiger Entwicklung verstärkt einbezogen.

Zur Prüfung der Anwendung und Umsetzung des Nachhaltigkeitsprinzips im REK sind entsprechende Indikatoren zu entwickeln. Diese Beobachtung wird im Rahmen der laufenden Stadt- und Raumforschung erfolgen.

Bedarfsgerechte Stadtentwicklung (u. a. Gender-Mainstreaming, Gleichbehandlungsgebot)

Als Teil einer umfassenden Nachhaltigkeit ist das Thema des Gender-Mainstreaming und das Gleichbehandlungsgebot bei Fragen räumlicher Entwicklung auf allen Maßstabsebenen ein wesentliches Instrument bzw. eine wichtige Vorgabe zur Umsetzung gleichwertiger Lebenschancen unabhängig von gesellschaftlichen Geschlechterrollen.

Ausgehend von der Weltfrauenkonferenz in Nairobi 1985 wurde von den Vereinten Nationen in Peking 1995 das Konzept der Gleichstellungsförderung beschlossen. Mit dem Vertrag von Amsterdam 1997 wurde Gender-Mainstreaming schließlich in das Primärrecht der Europäischen Union aufgenommen. Aber nicht nur auf internationaler und europäischer Ebene findet das Prinzip der Gleichstellung Einzug, sondern es wurde bereits 1998 im Artikel 7 des österreichischen Bundesverfassungsgesetzes verankert: „Bund, Länder und Gemeinden bekennen sich zur tatsächlichen Gleichstellung von Mann und Frau [...]“. Es ergibt sich eine politische und rechtliche Verpflichtung zur Umsetzung des Ziels der Chancengleichheit. Seit 1. Juni 2006 gilt im Land Salzburg das neue Gleichbehandlungsgesetz, das nun neben dem Thema des Gender-Mainstreaming auch ein Gleichbehandlungsgebot hinsichtlich Alter, Behinderung, ethnischer Herkunft, Religion, Weltanschauung und sexueller Orientierung rechtlich verankert.

II. Vom Globalen zum Lokalen

10 Leitsätze für die räumliche Entwicklung der Stadt Salzburg

Handeln braucht einen Rahmen. Die folgenden zehn Leitsätze für Salzburg sind ein solcher Rahmen für die Ziele und Maßnahmen des gesamten REK. Das Konkrete kann und soll von Politik und BürgerInnen an ihnen gemessen werden. Insofern sollen sie ein Beitrag zu mehr Transparenz und besserer Nachvollziehbarkeit sein.

Die zehn Leitsätze treffen Aussagen über die Stärken der Stadt Salzburg und darüber, was getan werden soll, um diese zu erhalten oder zu verbessern. Die Leitsätze wurden mit der Landesplanung, der EuRegio, der Landesumweltschutzbehörde, der Wirtschaftskammer Salzburg und der Arbeiterkammer Salzburg im Herbst 2002 inhaltlich diskutiert sowie im Zuge der REK-Erarbeitung präzisiert.

Die Gliederung der Leitsätze orientiert sich an der Hierarchie der Maßstabsebene vom Globalen zum Lokalen.

Leitsatz 1

Die Stadt Salzburg ist auf internationaler Ebene mit ihren besonderen Stärken noch besser zu positionieren. Ihre überregionalen Qualitäten sind weiter auszubauen.

Die Stadt Salzburg besitzt internationale Ausstrahlung und Anziehungskraft durch ihr Kulturangebot, die Festspiele, die historische Innenstadt als Weltkulturerbe, die prägenden Stadtlandschaften sowie das Mozarteum. Zudem besitzt sie bedeutende Qualitäten in den Bereichen Tourismus sowie im Messe- und Kongresswesen.

Die Stadt Salzburg muss ihre weltweite Bekanntheit konsequent weiter fördern. Dazu sind ihr Image und ihre bestehenden Qualitäten laufend zu stärken sowie durch ein zeitgemäßes Kulturangebot zu ergänzen. Im Forschungs- und Bildungsbereich ist ihre überregionale Bedeutung auszubauen. Die im öffentlichen Interesse liegende Sportnachwuchsförderung wird insbesondere durch die Schaffung von (überregionalen) Angeboten, die schulische Ausbildung und sportliche Aktivitäten kombinieren, unterstützt. Gesamthaft müssen diese Potentiale nachhaltig weiterentwickelt und neue Ansatzpunkte für Kooperationen geschaffen werden.

Beispiele für konkrete Maßnahmen sind: Prüfung der Voraussetzungen und Chancen eines „Weltkulturerbestatus – Stadtlandschaften“, Stärkung der zeitgemäßen Architektur- und Freiraumentwicklung, Erweiterung des zeitgenössischen Kulturangebotes, Komplettierung des Museums der Moderne, Stärkung des Universitätsstandortes durch eine weitere Verbesserung des Mozarteums und durch die Fertigstellung des Projekts Unipark, Weiterverfolgung des Konzeptes „Science City Salzburg“, neue Bildungs- & Forschungsk Kooperationen, etwa mit der TU München; Erstellung eines Fachbereichskonzeptes „Salzburg will Bildungs- und Wissenschafts- und Forschungsstadt werden!“ und Weiterentwicklung des Geo-Informatik-Schwerpunktes.

Leitsatz 2

Die intensiven Wechselwirkungen zwischen der Stadt Salzburg und der Europaregion Salzburg müssen verstärkt bewusst gemacht werden. Eine klare und geregelte regionale Funktionsteilung ist anzustreben.

Die Europaregion Salzburg ist für BewohnerInnen und die Wirtschaft gleichermaßen attraktiv. Bereits heute jedoch hemmen Aspekte wie eine fortschreitende Zersiedelung, die mangelnde Kooperation zwischen den Gemeinden bei Wohn-

und Betriebsansiedlungen, die hohen Bodenpreise und Verkehrsprobleme die Entwicklung der Gesamtregion. Gerade die Wirtschaft benötigt aber berechenbare Rahmenbedingungen bei Standortentscheidungen.

Die Europaregion Salzburg muss verstärkt als grenzüberschreitende Verflechtungsregion wahrgenommen werden, um im europäischen Wettbewerb der Regionen künftig bestehen zu können. Dabei ist eine ökologisch verträgliche, nach innen abgestimmte und differenzierte Schwerpunkt- bzw. Funktionsteilung anzustreben. Die Stadt Salzburg kann aufgrund ihrer Funktion als Magnet der Region wichtiger Impulsgeber und Motor sein.

Beispiele für konkrete Maßnahmen sind: Evaluierung des EuRegio-Entwicklungskonzeptes (z. B. Masterplan), verstärkte Positionierung der Europaregion (EuRegio) nach außen, Neufassung der Planungsregionen in räumlicher, organisatorischer und rechtlicher Hinsicht, gesamträumliche Entwicklungsstrategien, Steuerungsinstrumente und Kooperationen, interkommunale Gewerbegebiete und interkommunaler Finanzausgleich und Bodenmobilisierung durch gesetzliche Vorgaben.

Leitsatz 3

Die gute Erreichbarkeit der Stadt Salzburg ist als wichtiger Standortvorteil auszubauen.

Die Stadt Salzburg hat durch ihre verkehrsgünstige Lage (Flughafen, Eisenbahn- und Autobahnknoten) im europäischen Kontext einen enormen Standortvorteil.

Die Stadt Salzburg muss diese Gunstfaktoren unter Berücksichtigung der Umweltauswirkungen erhalten, ihr innerstädtisches Infrastrukturangebot erweitern sowie verstärkt eine integrierte gesamtäumliche Problemsicht und entsprechende Lösungen gemeinsam mit den regionalen Partnern initiieren.

Beispiele für konkrete Maßnahmen sind: weiterer S-Bahn-Ausbau inklusive Verlängerung durch das Stadtzentrum („Stadtregionalbahn“) und nach Bayern, Anbindung an die „Magistrale für Europa“, innovative Verkehrskonzepte zur Förderung des Umweltverbundes (Mobilitätsmanagement), Verkehrsleitsystem Verman und neue Salzachbrücke nördlich der Stadt.

Leitsatz 4

Dem deutlich steigenden Verkehrsaufkommen in der Europaregion ist zum Erhalt der regionalen Qualitäten und städtischen Potentiale entgegenzusteuern.

Die Leistungsfähigkeit des regionalen wie städtischen Verkehrs ist Basis für die Lebensqualität und Wirtschaftskraft einer Stadtregion. Bei allen (baulichen) Verkehrsmaßnahmen sind jedoch die Ansprüche der Bewohner und Bewohnerinnen sowie der Umwelt besonders zu berücksichtigen.

Die Stadt Salzburg muss weiterhin aus Sicht der Nachhaltigkeit und der steigenden Umweltbelastungen konsequent den Umweltverbund (öffentlicher Verkehr, Fußgänger- und Radverkehr) fördern. Parallel dazu ist der Wirtschaftsverkehr zu sichern. Zudem müssen verstärkt in und mit der Stadtregion Maßnahmen abgestimmt und gesetzt werden.

Beispiele für konkrete Maßnahmen sind: weiterer S-Bahn-Ausbau im Stadtgebiet mit verbesserten ÖV-Verknüpfungen, umfassender Verkehrsverbund, Taktfahrplan, Angebotssteigerung, P & R-Anlagen in der Region, leistungsfähige Anbindung der Gewerbeschwerpunkte und Erstellung eines Sachprogramms „Verkehr“.

Leitsatz 5

Ziel aller städtischen Planungstätigkeit ist die Förderung einer umfassenden Lebensqualität. Die vielfältigen städtischen Funktionen – vom Arbeiten bis zur Erholung – sind in diesem Sinn entsprechend den jeweiligen konkreten Bedingungen weiterzuentwickeln und zu verbessern. Die veränderten sozialen und kulturellen Bedürfnisse sind dabei verstärkt zu berücksichtigen.

Die zentralen Funktionen – Wohnen, Arbeiten, Kultur, Tourismus, Verwaltung, Forschung, Bildung und Einkaufen – sind, trotz der grundsätzlichen Zielsetzung der Funktionsmischung, innerhalb des Stadtgebietes in ihrer räumlich differenzierten Ausprägung zu erhalten und weiterzuentwickeln.

Nachholbedarf besteht dabei in den Bereichen Wohnen, Forschung und Bildung. Im Bereich Arbeiten muss neben eigenen Anstrengungen vor allem eine bessere regionale Zusammenarbeit gesucht werden. Die Stadtplanung muss sich an den Bedürfnissen der Menschen orientieren und diese bei Planungsentscheidungen verstärkt zugrunde legen. Hierbei sind folgende Dimensionen zu berücksichtigen: Geschlecht, Alter, Behinderung, ethnische Herkunft, Religion und sexuelle Orientierung.

Beispiele für konkrete Maßnahmen sind: Sicherung der erhöhten Wohnbauförderungsmittel für die Stadt, weitgehende Beibehaltung der Gewerbeschwerpunkte, weitere Stärkung der „Einkaufstroika“ (entsprechen den überregionalen Zentren laut Zentrenkonzept, siehe Plan 3.02) und der Ortskerne, Grundver-

sorgung mit leistbarem Wohnraum, wohnortbezogene dezentrale Sozialstruktur, Errichtung barrierefreier Wohnbauten, konsequente Verfolgung und Umsetzung des Kultur- und Sozialleitbildes und Verbesserung der Bürgerbeteiligung.

Leitsatz 6

Der attraktive Wirtschaftsstandort Salzburg ist weiter zu sichern und auszubauen, insbesondere ist der flexible Branchenmix der Wirtschaft zu festigen.

Die Stadt Salzburg ist ein attraktiver Wirtschaftsstandort. Der flexible Branchenmix aus Dienstleistungen, Kultur, Wissenschaft und Bildung sowie Produktion erweist sich bislang als weitgehend krisenresistent. Beim produzierenden Gewerbe sind allerdings Abwärtstendenzen – aufgrund der hohen Bodenpreise – ins Umland zu beobachten.

Innerhalb der Stadt sind die Erweiterungsmöglichkeiten von bestehenden Betrieben mit geeigneten Mitteln zu verbessern, Aktivitäten zur Mobilisierung hochwertiger Gewerbeflächenpotentiale zu setzen und attraktive Stadtumbaupläne für die Wirtschaft zu sichern. Zur langfristigen Standortsicherung des meist flächenintensiven produzierenden Gewerbes ist die Schaffung von interkommunalen Gewerbegebieten in der Stadtregion unverzichtbar.

Die hohe Lebens- und Umweltqualität als wichtiger „weicher Standortfaktor“ für die Wirtschaft ist dabei zu wahren und verstärkt zu kommunizieren.

Beispiele für konkrete Maßnahmen sind: Überarbeitung des Wirtschaftsleitbildes, Erstellung von transparenten Wirtschaftsförderungsrichtlinien, aktive Flächenvorsorge und Sicherung größerer zusammenhängender Gewerbeflächen im Flächenwidmungsplan, Schaffung interkommunaler Gewerbegebiete in der Stadtregion und verstärkte Aktivitäten im Bereich Forschung und Entwicklung.

Leitsatz 7

Durch eine gezielte bauliche Innenentwicklung kann eine höhere Wirtschaftlichkeit der städtischen Infrastruktur erzielt und die prägenden Frei- und Landschaftsräume der Stadt Salzburg gesichert werden.

Die die Stadt Salzburg prägenden Frei- und Landschaftsräume, die auch durch die Deklaration „Geschütztes Grünland“ abgesichert werden, sind durch eine gezielte bauliche Entwicklung nach innen langfristig zu erhalten.

Durch eine gezielte bauliche Innenentwicklung ist der weiteren Zersiedelung entgegenzuwirken und klare Siedlungsränder zu schaffen. Dazu müssen neue Maßnahmen und Instrumente zur Mobilisierung von unbebautem Bauland eingeführt werden. Andererseits hat die Stadt Salzburg durch die Auflassung von diversen Vornutzungen erhebliche Stadtumbaupotentiale. Diese Grundstücke mit oft sehr hoher Lagegunst müssen durch gezielte Aktivitäten und neuen Instrumentarien einer verbesserten Nutzung zugeführt werden.

Beispiele für konkrete Maßnahmen sind: Einführung eines Infrastrukturbereitstellungsbeitrags, aktive Grundstücksbevorratung (Baulandbereitstellungsagentur), Vorbehaltsflächen für den sozialen Mietwohnungsbau und aktive Entwicklungsplanung wie bei der Science City.

Leitsatz 8

Die bestehenden baulichen Qualitäten der Stadt Salzburg sind zeitgemäß weiterzuentwickeln und angemessen zu ergänzen.

Die bestehenden Potentiale für Stadtumbau und Stadterneuerung sind konsequent zu nutzen.

Die unterschiedlichen Stadtquartiere sollen in ihren spezifischen städtebaulichen und architektonischen Qualitäten erhalten und zeitgemäß weiterentwickelt werden.

Die weitere bauliche Entwicklung der Stadt Salzburg ist verstärkt an eine bessere Nutzung der Infra-

struktureinrichtungen zu koppeln, vor allem bei jenen, die das Stadtbudget laufend belasten. Konkrete Bauvorhaben müssen verstärkt auf Nachhaltigkeit geprüft werden.

Beispiele für konkrete Maßnahmen sind: Zielgerichtete Anwendung von Mindestdichten und Mindesthöhen, Erwerb von geeigneten Liegenschaften durch die Stadt selbst oder durch geeignete Dritte, hochwertige Architekturbegutachtung, Einführung von Nachhaltigkeitsindikatoren (Prüfmatrix), weitere Verbesserung der Architekturbegutachtung durch eine verbesserte Koordination zwischen Gestaltungsbeirat und Altstadt-Sachverständigenkommission.

Leitsatz 9

Die bestehenden hohen Qualitäten der Landschaftsräume in der Stadt Salzburg sind zu erhalten und, wo notwendig, entsprechend ihren jeweiligen Charakteristika weiterzuentwickeln.

Die starken Wechselwirkungen zwischen Stadt- und Landschaftsraum sowie die vielfältige Ausgestaltung des Naturraumes sind prägende Merkmale der Stadt Salzburg und damit unverzichtbare Grundlagen für die Lebensqualität der Menschen.

Dabei sind die konsequente Berücksichtigung stadtökologischer Aspekte bei Planungsüberlegungen sowie die Behandlung von Natur- und Umweltschutz als gleichwertige Partner wesentlich. Bei konkreten Grün- und Freiraumplanungen wie Spielplätzen oder öffentlichen Grünflächen müssen diese Vorhaben auf ihre Nachhaltigkeit hin begutachtet werden.

Beispiele für konkrete Maßnahmen sind: integrierte Stadt- und Naturraumentwicklung (z. B. Unipark), Gewässerrenaturierung (Salzach, Glan), Freiraumplanung im öffentlichen Raum, Umsetzung Projekt Salzburg: Grünland.

Leitsatz 10

Die städtischen Umweltqualitäten sind zum Schutz der Gesundheit und zum Erhalt einer intakten Natur weiter zu verbessern. Die Belastungen aus Lärm, Luftschadstoffen und Elektromog müssen reduziert werden.

Als Hauptverursacher für Lärmbelastungen in der Stadt Salzburg gilt das hohe Verkehrsaufkommen (vor allem Straßen- und Fluglärm), das – neben dem Hausbrand und den gewerblichen Emissionen – auch für Grenzwertüberschreitungen bei Stickstoffdioxid und Feinstaub verantwortlich ist. Die KG Salzburg-Stadt wurde deshalb mittlerweile entsprechend dem UVP-Gesetz 2000 als belastetes Gebiet ausgewiesen. Trotz allen bereits erfolgten Bemühungen im Bereich der elektromagnetischen Strahlung (vor allem Mobilfunk), beispielsweise durch verstärkte Kooperationen mit Betreibern und Betroffenen bei der Standortwahl, ist auch eine weitere Reduktion dieser Belastungen ein vorrangiges Ziel der Stadt.

Zur Sicherung der Lebensqualität, die mit dem Schutz der menschlichen Gesundheit und einer intakten Natur einhergeht, sind auf lokaler Ebene Maßnahmen vor allem im Mobilitätsverhalten und in der Energieversorgung zu setzen, die zu einer Reduktion der Belastungen führen.

Beispiele für konkrete Maßnahmen sind: verstärkter Einsatz von alternativen und klimaneutralen Energien, Förderung umweltgerechter Mobilität (zu Fuß gehen, Radfahren, Öffentlicher Nahverkehr), Prüfung von Maßnahmen zur Reduktion des Kfz-Verkehrs, technische und organisatorische Optimierung des Flugbetriebes, Verringerung des Hausbrandes durch den Ausbau der Fernwärmeversorgung.

III. Ziele und Maßnahmen

Die konkreten Schritte zur Zukunft der Stadt



Auf den folgenden Seiten sind detailliert die Ziele und konkreten Maßnahmen für die künftige Entwicklung der Stadt Salzburg angeführt. Die Bandbreite ist groß. Es geht darin um so bedeutende Anliegen wie den Bau von 8.100 neuen Wohnungen oder um scheinbar kleine Schritte wie die Renaturierung von Flussufern in der Stadt.

Manche Maßnahmen sind aufwendig und erfordern große Anstrengungen zu ihrer Realisierung, für andere braucht es „nur“ ein wenig mehr Aufmerksamkeit und Umsetzungswillen. In Summe sind sie der Weg zu einer liebenswerten und leistungsfähigen Stadt.

Der Abschnitt gliedert sich in
 das „Allgemeine Funktionskonzept“,
 das „Freiraumkonzept“,
 das „Siedlungs- und Ortsbildkonzept“,
 das „Verkehrskonzept“ sowie in
 das „Technische und soziale Infrastrukturkonzept“

Erläuterung zu Verweisen im nachfolgenden Text:

z. B. siehe A.4. = Verweis auf das Ziel A.4. im Ziel- und Maßnahmenteil

z. B. siehe Kap. 1.1.5. = Verweis auf das Kapitel 1.1.5 der Strukturuntersuchung und Problemanalyse

siehe Kap. E = Verweis auf das Kapitel E der Strukturuntersuchung und Problemanalyse

z. B. siehe Plan 2.21. = Verweis auf Plan 2.21 im Planteil

III.A. Allgemeines Funktionskonzept

III.A.1. Kernstadt der Europaregion Salzburg

Umlandbeziehungen und regionale Positionierung



Die Stadt Salzburg mit ihren **hochrangigen** und eu-regional bedeutsamen Funktionen sowie ihrer ausgezeichneten verkehrlichen Lage ist Kernstadt der dynamischen, grenzüberschreitenden „Europaregion Salzburg“. Dabei ist die Stadt für die Region in außergewöhnlicher Weise prägend, mehr als dies bei anderen Kernstädten der Fall ist.

Herausforderungen für die Gesamtregion sind der zukünftige Umgang mit Zersiedelung, Verkehrs- und Umweltbelastungen, hohen Bodenpreisen etc.

Verstärkt wird die Stadt Salzburg nachhaltige Strategien entwickeln müssen, um die Region als Wohn- und Wirtschaftsstandort im europäischen Wettbewerb zu positionieren und gleichzeitig die landschaftsprägenden, grenzüberschreitenden Freiräume zu erhalten.

Dazu sind, unter Beibehaltung des Grüngürtels, jedenfalls die regionalen Planungsverbände weiterzuentwickeln und die grenzüberschreitende EuRegio zu stärken.

Ziel

Maßnahme

- A.1.1.** **Sicherung und Ausbau** der zentralörtlichen Funktionen der Stadt Salzburg als Kernstadt der Europaregion Salzburg, vor allem in den Bereichen Wohnen und Arbeiten, Kultur, Bildung und Forschung, Medizin, Messe- und Kongresswesen, Verwaltungseinrichtungen.
- A.1.1.1.** Stärkung der zentralörtlichen Funktionen durch eine klare Positionierung im zunehmenden europäischen Städtewettbewerb: Erstellung einer Potentialanalyse und Aufbau eines darauf abgestimmten Stadtmarketings.
- A.1.1.2.** Die Raumordnung trägt dazu durch eine aktive Entwicklungsplanung und gezielte Projektentwicklung (wie z. B. Unipark, Bahnhof, Science City), durch Aktivierung von Baulandreserven sowie durch Stadterneuerungs- und Umbaumaßnahmen bei.
- A.1.1.3.** Stärkung der „weichen“ Standortfaktoren (v. a. Kultur, Bildung, Landschaft, Grünraum, Erholung, Sicherheit) als bedeutender Vorteil im europäischen Städtewettbewerb unter besonderer Berücksichtigung der Geschlechtergerechtigkeit.
- A.1.1.4.** Umsetzung des Kulturleitbildes laut Gemeinderatsbeschluss vom 4.7.2001 und des Tourismuskonzeptes „Salzburg 2011“ laut Gemeinderatsbeschluss vom 14.12.2005.
- A.1.1.5.** Aktive Entwicklungsplanung für die zu erwartende Nachfrage nach zentralörtlichen Diensten, insbesondere auch der sozialen Infrastruktur (siehe Kap. E).
- A.1.2.** **Erhalt und Stärkung** der ausgezeichneten Lagegunstfaktoren im mitteleuropäischen Kontext, vor allem im verkehrlichen Bereich.
- A.1.2.1.** Bemühungen um die Sicherstellung der Führung der Bahn-Hochleistungsstrecke „Magistrale Paris – Budapest“ über Salzburg, Erweiterung des entstehenden S-Bahn-Netzes auch nach Bayern und durch das Stadtzentrum, Neubau einer Salzachbrücke im Norden der Stadt, Optimierung des Flughafens.
- A.1.3.** **Dem Suburbanisierungsprozess ist verstärkt entgegenzusteuern**, um eine weitere Abwanderung der Bevölkerung ins Umland zu vermeiden und zur Reduktion der damit einhergehenden Folgewirkungen, wie zunehmender Zersiedelung oder erhöhten Umwelt- und Verkehrsbelastungen.
- A.1.3.1.** Stärkung der Wohnfunktion durch aktives Betreiben der Einführung von Instrumenten zur (Wohn-) Baulandmobilisierung beim Landesgesetzgeber (siehe A.4.).
- A.1.3.2.** Forcierung der Schaffung von kostengünstigem Wohnraum, vor allem im Mietwohnungsbereich: Entwicklung von entsprechenden gesetzlichen Regelungen durch aktives Betreiben beim Landesgesetzgeber, z. B. Infrastrukturbereitstellungsbeitrag, Vorbehaltsflächen für den Mietwohnungsbau (siehe A.4. und Plan 1.18).
- A.1.4.** **Reduktion der Umwelt- und Verkehrsbelastung** in der gesamten Stadtregion durch Verlagerung der (Berufs-)Pendler vom Individualverkehr hin zu öffentlichen Verkehrsmitteln.
- A.1.4.1.** Steigerung der Attraktivität des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs (ÖPNV) in der Stadtregion durch Umsetzung eines breit abgestimmten Maßnahmenbündels, z. B. Umsetzung des S-Bahn-Projektes inklusive Verlängerung in den bayerischen Raum und durch das Stadtzentrum, umfassender Verkehrsverbund, Taktfahrplan, Angebotssteigerung, Park & Ride-Anlagen in der Region, attraktive Tarifgestaltung.

Ziel	Maßnahme
A.1.5.	<p>Steigerung der Attraktivität als Wirtschaftsstandort durch ein klares Bekenntnis zu einer regionalen Funktionsteilung.</p> <p>A.1.5.1. Grenzüberschreitende Ansiedlungspolitik und Flächenvermittlung: Schaffung eines Ansprechpartners mit Kernkompetenz für alle Standortfragen in der Europaregion. Dies im Sinne einer optimalen Bündelung der bestehenden Strukturen.</p> <p>A.1.5.2. Verstärkte gegenseitige Abstimmung der räumlichen Entwicklungskonzepte und der Regionalprogramme im Zentralraum: Verringerung der Stadt-Umland-Konkurrenz durch Erhöhung der Transparenz bei regionalwirksamen Planungsmaßnahmen.</p>
A.1.6.	<p>Erhalt der gemeindegrenzenüberschreitenden Landschaftsräume, z. B. zur klaren Abgrenzung der Siedlungskörper und zur Vermeidung von Nutzungskonflikten an der Gemeindegrenze.</p> <p>A.1.6.1. Erhalt des regionalen Grüngürtels (Grüngürtel für den Salzburger Ballungsraum gemäß Verordnung der Landesregierung vom 5.12.2007 und dem Beschluss der RVS-Verbandsversammlung vom 25.4.2008).</p> <p>A.1.6.2. Aktives Betreiben der Ausdehnung des Grüngürtels auf Bereiche in den Gemeinden Freilassing, Ainring und Koppl.</p> <p>A.1.6.3. Umsetzung einer verstärkten qualitativen Bewertung und Entwicklung der spezifischen Landschaftsräume laut Gemeinderatsbeschluss vom 13.9.2006.</p> <p>A.1.6.4. Eine weitere Bebauung auf den für die Frischluftzufuhr wichtigen Hangflächen ist durch konsequente Umsetzung des Grüngürtels und aktive Abstimmung mit der Nachbargemeinde Koppl zu vermeiden (v. a. Gaisberg, Kühberg, Heuberg und Plainberg, siehe Kap. B Plan 2.08).</p> <p>A.1.6.5. Regionale Weiterentwicklung des Projektes „Salzburg:Grünland“ als weiterer Beitrag zum Erhalt der gemeindeübergreifenden Landschaftsräume.</p>
A.1.7.	<p>Bestmögliche Nutzung der Vorbereitung bzw. Durchführung von international bedeutsamen und regionalräumlich wirksamen Sportgroßveranstaltungen zur Positionierung von Stadt und Land Salzburg.</p> <p>A.1.7.1. Die Vorbereitungsphase zu Sportgroßveranstaltungen ist in Form eines breiten und offenen Partizipationsprozesses in Stadt und Land Salzburg durchzuführen.</p> <p>A.1.7.2. Sportgroßveranstaltungen sind nach den Prinzipien der Nachhaltigkeit auszuführen, v. a. bei baulichen Maßnahmen, bei der Sicherstellung einer möglichen Nachnutzung sowie beim Verkehr (mit besonderer Förderung des Umweltverbundes).</p>
A.1.8.	<p>Entwicklung von nachhaltigen Strategien und Konzepten zur Absicherung und zum Ausbau der Wettbewerbsfähigkeit der Europaregion Salzburg.</p> <p>A.1.8.1. Vertiefende Überarbeitung des EuRegio-Entwicklungskonzeptes: Entwicklung eines eu-regionalen Standortkonzeptes, vor allem für die Bereiche Wohnen und Arbeiten inklusive einer integrierten Betrachtung der regionalen Verkehrsentwicklung (Masterplan zur engeren Stadtregion).</p> <p>A.1.8.2. Umsetzung des EuRegio-Entwicklungskonzeptes (EuRegio-Standortkonzept) durch ein grenz-</p>

Ziel

Maßnahme

A.1.9. **Stärkung und Weiterentwicklung der EuRegio** in organisatorischer, rechtlicher und politischer Hinsicht.

überschreitendes und gesamträumliches Standortmanagement nach innen und außen. Dies im Sinne einer optimalen Bündelung der bestehenden Strukturen.

A.1.8.3. Entwicklung eines interkommunalen, möglichst auch die Staatsgrenzen überschreitenden Finanzausgleiches, insbesondere bei der Entwicklung und Nutzung von großflächigen Gewerbegebieten.

A.1.9.1. Verstärkte gemeinde-, landes- und staatsgrenzenüberschreitende Koordinierung und Abstimmung in Raumordnungsfragen unter Nutzung der EuRegio-Strukturen.

A.1.9.2. Stärkung der EuRegio durch Übernahme einer besseren umsetzungsorientierten Rechtsform wie etwa einer RegionalentwicklungGmbH. oder eines Zweckverbands.

A.1.9.3. Langfristiges und konsequentes Vorantreiben der Reorganisation der EuRegio hin zu einem supranationalen Planungsverband entsprechend dem „Hillgruber-Gutachten“ aus dem Jahr 2002 (siehe Kap. 1.1.5.).

A.1.10. **Aktive Zusammenarbeit und** Koordinierung von Raumordnungsfragen für den „engeren“ Zentralraum in einem „erweiterten“ Regionalverband Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden (RVS).

A.1.10.1. Verstärkte Zusammenarbeit bei RVS-Agenden, auch mit Koppl und den unmittelbar benachbarten bayerischen Gemeinden, vor allem mit Freilassing, Ainring und Saaldorf-Surheim.

A.1.11. **Reformierung der Regionalplanung** im Zentralraum (Salzburger Teil) durch Anpassung der Planungsverbände an die bestehenden funktionalräumlichen Gegebenheiten laut Gemeinderatsbeschluss vom 13.9.2006.

A.1.11.1. Betreiben der Zusammenlegung der vier Regionalverbände im Flachgau.

A.1.11.2. In weiterer Folge verstärkte Abstimmung und Zusammenarbeit mit dem Regionalverband Tennengau und den zum Zentralraum gehörenden bayerischen Gemeinden, vor allem jenen in den Landkreisen Berchtesgadener Land und Traunstein.

III.A.2. 8.100 neue Wohnungen in zehn Jahren

Bevölkerung und Wohnen



Die Stadt Salzburg ist bestrebt, ihre Attraktivität als Wohnstandort zu erhöhen und besonders die hier bereits ansässige Bevölkerung zu halten. Der Abwanderung ins Umland soll entgegengesteuert werden. Dazu sind hohe Qualitätsstandards im Wohnbau zu sichern und soziale Aspekte, wie etwa der steigende Anteil älterer Menschen, zu berücksichtigen. Auch die Altstadt muss für die Wohnbevölkerung attraktiver werden.

Ziel ist die Schaffung von 8.100 Wohnungen, darunter einem hohen Anteil geförderter Mietwohnungen, in den kommenden zehn Jahren. Dabei sind alle Möglichkeiten zum sparsamen Umgang mit Bauland und zur Nutzung der vorhandenen Infrastruktur auszuschöpfen. Hierzu zählen gegebenenfalls auch neue gesetzliche und fiskalische Maßnahmen.

Ziel

A.2.1. Es sind die Voraussetzungen für ein Bevölkerungswachstum gemäß dem aktualisierten Szenario „Trend“ der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) zu schaffen. Dieses Szenario geht von einer Zunahme der Bevölkerung bis zum Jahr 2031 um 4% und einer Zunahme der Haushalte um 8% aus.

A.2.2. Stärkung der Wohnfunktion in der Stadt Salzburg durch Neuerrichtung von Wohnungen im angestrebten Ausmaß von 8.100 Wohneinheiten im Zeitraum von 2005 bis zum Jahr 2014.

Maßnahme

A.2.1.1. Sicherung der notwendigen Flächen für Wohnbau und Infrastruktur zur Realisierung des angestrebten Bevölkerungswachstums.

A.2.1.2. Erstellung eines übergreifenden Leitbildes zur Bevölkerungsentwicklung, auch in Abstimmung mit der Region zu den Themen Familienpolitik, Zuwanderung, Entwicklung der Haushalte, Gender-Politik unter besonderer Berücksichtigung des steigenden Anteils älterer Menschen und der Integrationserfordernisse (siehe A.1.1.5).

A.2.2.1. Nutzung vorhandener Flächenpotentiale durch maßvolles und qualitätsbetontes „Weiterbauen im Bestand“ (siehe Plan 1.14). Dabei ist nach Möglichkeit ein „Verdichtungsgewinn“ für alle StadtteilbewohnerInnen durch zusätzliche, frei zugängliche Freizeit- und Sozialinfrastruktur anzustreben. Dies schafft die Voraussetzungen für eine höhere Akzeptanz von Verdichtungen.

A.2.2.2. Nutzung von Baulücken.

A.2.2.3. Nutzung von Umstrukturierungsflächen, vorzugsweise von brachliegenden oder minder genutzten Baulandflächen für Wohnbauvorhaben bei entsprechender Eignung.

A.2.2.4. Rasche Mobilisierung der bis dato immer noch nicht genutzten „ehemaligen“ Vertragsflächen (Baulandreserveflächen).

A.2.2.5. Widmung von mobilisierbaren Flächen, nicht nur auf Basis von Nutzungserklärungen gemäß § 17a ROG 1998, sondern ergänzend auch durch Abschluss von freiwilligen privatrechtlichen Vereinbarungen.

A.2.2.6. In Ergänzung zu den Nutzungspotentialen können entsprechend A.2.2.1 bis A.2.2.5 bei vertraglich gesicherter Umsetzung auch die Ergänzungsflächen des 30-Jahres-Bauland-Horizontes geprüft und gegebenenfalls gewidmet werden.

A.2.2.7. Sicherstellung der Wohnfunktion mit einem hohen Anteil von gefördertem Mietwohnbau (Richtwert: 75%, inklusive Mietkauf) insbesondere durch Ausweisung von Vorbehaltsflächen (siehe Plan 1.18).

A.2.2.8. Keine Ausweisung von Zweitwohnungsgebieten.

A.2.2.9. Schaffung von Wohnraum, der auf die sozialen Bedürfnisse der NutzerInnen abzielt (u. a. Alleinerziehende).

Ziel	Maßnahme
<p>A.2.3.</p>	<p>Qualitative und quantitative Verbesserung des Wohnungsangebotes durch Sanierung, Revitalisierung und Wohnumfeldverbesserung.</p> <p>A.2.3.1. Förderung von Innenentwicklung und nachhaltigen Wohnbaukonzepten, etwa durch die Einrichtung einer serviceorientierten Beratungsstelle für alle InteressentInnen.</p> <p>A.2.3.2. Verbesserung des Wohnungsangebotes durch Sanierung mit dem Schwerpunkt auf geförderten Mietwohnungsbau.</p> <p>A.2.3.3. Maßnahmen zur Mobilisierung von leerstehenden Wohnungen, etwa durch verstärkte Beratung der EigentümerInnen und Schaffung eines Anreizsystems.</p> <p>A.2.3.4. Stärkung der Wohnfunktion in der Altstadt durch Wohnumfeld- und Infrastrukturverbesserung.</p> <p>A.2.3.5. Integrative Infrastrukturentwicklung in Verbindung mit neuen Wohnbauvorhaben. Das wäre etwa eine standardisierte Bedarfsprüfung betreffend Kindergärten, Schulen, Spielplätze, Naherholung, Nahversorger, Anschluss an den Umweltverbund, Seniorenbetreuung usw. unter möglicher Vermeidung von Neubauten.</p> <p>A.2.3.6. Umsetzung der im Sozialeitbild festgeschriebenen institutionalisierten „Sozialverträglichkeitsprüfung“ durch ein fachübergreifendes Beratungsgremium, etwa durch Erweiterung der Kompetenzen des Gestaltungsbeirates.</p> <p>A.2.3.7. Die Stadt betreibt beim Landesgesetzgeber, dass die Wohnbauförderung mehr als bisher auch auf Umstrukturierungserfordernisse, Revitalisierung und Sanierung ausgerichtet wird.</p> <p>A.2.3.8. Weitere Intensivierung der Zusammenarbeit zwischen BauträgerInnen, GrundeigentümerInnen und Verwaltung einschließlich der Förderungsstelle.</p> <p>A.2.3.9. Verpflichtende Umsetzung des Grundsatzes des bedarfsgerechten, barrierefreien Bauens für Menschen mit eingeschränkter Mobilität unter Anwendung der entsprechenden Ö-Normen.</p>
<p>A.2.4.</p>	<p>Schaffung eines ausreichenden Angebotes an geförderten Mietwohnungen entsprechend dem Wohnungsleitbild, GR-Beschluss vom 6.7.2005, mit mindestens 300 Mietwohnungen jährlich.</p> <p>A.2.4.1. Sicherstellung eines hohen Mietwohnungsanteils von mind. 50% über privatrechtliche Vereinbarungen.</p> <p>A.2.4.2. Sicherstellung eines hohen Anteils für den geförderten Mietwohnungsbau in der Stadt bei der Zuteilung von Wohnbauförderungsmitteln.</p> <p>A.2.4.3. Errichtung von 3.000 neuen Mietwohnungen im Zeitraum 2005–2014 entsprechend dem Bedarfsdeckungsmodell für Mietwohnungen (siehe Kap. 1.4.).</p>

Ziel

A.2.5. Erhöhung der sozialen Treffsicherheit bei der Vergabe von geförderten Mietwohnungen und sozial verträgliche Besiedlung.

A.2.6. Regionale Zusammenarbeit zur Verbesserung des Wohnungsangebotes unter besonderer Berücksichtigung des geförderten Mietwohnungsbaues in der Region.

A.2.7. Sicherung und Verbesserung der Wohnqualität, des Wohnumfelds sowie Aufwertung des öffentlichen Raums.

Maßnahme

A.2.5.1. Intensivierung der Aktivitäten der gemeinnützigen Bauträger im geförderten Mietwohnungsbau bei kleineren und mittelgroßen Projekten.

A.2.5.2. Überprüfung des Vergabeanteils der Stadt bei den geförderten Mietwohnungen durch Harmonisierung der Vergaberichtlinien unter Einbindung aller gemeinnützigen Bauträger, differenziert nach Neu- und Altbauten.

A.2.6.1. Verstärkte Aktivitäten im Regionalverband: Mietwohnungsbauoffensive für die Region im Sinne einer gestreuten Entwicklung des Mietwohnungsbaues in den Regionalzentren des Flach- und Tennengaus sowie in den Umlandgemeinden durch entsprechende Festlegungen im neuen Sachprogramm Siedlungsentwicklung.

A.2.7.1. Festlegung von Qualitätsstandards im Wohnbau für die Bereiche Architektur, Freiraum, Soziales, Verkehr und Energie.

A.2.7.2. Nachhaltigkeitsprüfung (Ökonomie, Soziales, Ökologie) bei allen Wohnbauvorhaben.

A.2.7.3. Bei Neu- oder größeren Umbauvorhaben sollen die Planungs- und Besiedlungsphasen durch die BauträgerInnen unter Einbindung der Betroffenen (WohnungskäuferInnen, MieterInnen, AnrainerInnen) begleitend betreut werden.

A.2.7.4. Bei größeren Wohnanlagen sind Sozial-, Begegnungs-, und Gemeinschaftsräume vorzusehen und mit einer entsprechenden Infrastruktur auszustatten. Die Standards sollen durch eine Arbeitsgruppe aus Betroffenen und ExpertInnen erarbeitet werden.

A.2.7.5. Insbesondere in Verbindung mit dem geförderten Mietwohnbau bzw. bei allen größeren Wohnbauvorhaben ist die Wohnungswirtschaft angehalten, ausreichende Ressourcen (Personal, Stützpunkt etc.) für die wohnanlagenbezogene Gemeinwesenarbeit bereitzustellen.

A.2.7.6. Bei größeren Wohnanlagen ist die verpflichtende Vorlage eines freiraumplanerischen Gestaltungskonzeptes vorgesehen, wobei besonders auf ausreichende und attraktiv gestaltete Spiel- und Aufenthaltsflächen zu achten ist. Nach Möglichkeit sollten die BewohnerInnen in den Planungsprozess eingebunden werden.

A.2.7.7. Die Stadt betreibt beim Landesgesetzgeber die Verbesserung der Wohnbauförderungssystematik, damit soziale Einrichtungen wie Gemeinschaftseinrichtungen und Bewohnertreffs sowie die Freiraumplanung und Freiraumausgestaltung ausreichend und systematisiert gefördert werden.

Ziel	Maßnahme
A.2.8.	<p>Imageverbesserung für geförderte Mietwohnungen.</p> <p>A.2.7.8. Ämterübergreifende Projektarbeit in der Stadtteilentwicklung.</p> <p>A.2.8.1. Begleitende Imagekampagnen bei allen geförderten Wohnbauprojekten. Positive Darstellung der geförderten Wohnbauprojekte durch die Bau-trägerInnen.</p>
A.2.9.	<p>Berücksichtigung bedarfsspezifischer Bedürfnisse in unterschiedlichen Lebenssituationen bei Planung und Errichtung von Wohnanlagen unter Berücksichtigung des steigenden Anteils der älteren Bevölkerung</p> <p>A.2.9.1. Berücksichtigung bedarfsspezifischer Bedürfnisse bei der Festlegung der Planungsziele (z. B. städtebauliche Rahmenbedingungen).</p> <p>A.2.9.2. Förderung der Mitbestimmungsmodelle bei der Planung und Errichtung von Wohnbauten durch frühzeitige Einbindung und echte Beteiligung künftiger Bewohner und Bewohnerinnen.</p>

III.A.3. Flächen in und außerhalb der Stadt sichern

Wirtschaft und Arbeitsplätze



Die Stadt Salzburg und die „Europaregion Salzburg“ sind ein außergewöhnlich attraktiver Wirtschaftsstandort. Der flexible Mix aus Produktion, Dienstleistungen, Tourismus, Kultur und Wissenschaft erweist sich als besonders krisenresistent. Aber es existiert ein Flächen- und Bodenpreisproblem.

Die Stadtplanung kann dagegen innerhalb der eigenen Gemeindegrenzen die Erweiterungsmöglichkeiten von bestehenden Betrieben – im Rahmen des REK – verbessern, Aktivitäten zur Mobilisierung hochwertiger Gewerbeflächenpotentiale setzen und attraktive Stadtumbauflächen für die Wirtschaft sichern. Ziel sollte zudem sein, potentielle Flächen durch einen geeigneten Rechtsträger zu sichern.

Zur langfristigen Standortsicherung des flächenintensiven bzw. produzierenden Gewerbes ist die Schaffung von interkommunalen Gewerbegebieten in der Stadtregion unverzichtbar.

Die hohe Lebens- und Umweltqualität als zunehmend wichtiger „weicher Standortfaktor“ ist zu sichern und nach außen zu kommunizieren.

Ziel

A.3.1. Sicherung und Ausbau des Wirtschaftsstandortes Salzburg.

Maßnahme

A.3.1.1. Überarbeitung des Wirtschaftsleitbildes bzw. Wirtschaftsförderungsprogramms mit dem Schwerpunkt der Ausrichtung auf hochrangige Wirtschaftsfunktionen und komplementäre Einrichtungen wie Ausbildung, Forschung und Entwicklung. Dies in regionaler Funktionsteilung durch Abstimmung innerhalb der Europaregion.

A.3.1.2. Neuansiedlung von Betrieben nach folgenden Kriterien: sparsame Flächennutzung, qualifizierte Arbeitsplätze, hohes technisches Niveau und hohe Wertschöpfung. Damit ist in der Regel auch eine vergleichsweise große Anzahl von Arbeitsplätzen verbunden.

A.3.1.3. Sicherstellung von größeren geschlossenen Gewerbegebieten im Rahmen der Flächenwidmungsplanung, vorzugsweise mit möglichst kurzem Anschluss an das Schienen- und Autobahnnetz.

A.3.1.4. Verbesserung der Erreichbarkeit der Gewerbegebiete (Gewerbeschwerpunkte).

A.3.1.5. Verfolgung eines nachhaltigen Modells der Abstandsgewinnung, d. h. Vermeidung überdimensionaler Immissionsschutzstreifen.

A.3.2. Verbesserung der Erweiterungsmöglichkeiten von bestehenden Betrieben und/oder der Anrainersituation.

A.3.2.1. Sicherung der Entwicklungsmöglichkeiten folgender Betriebsstandorte („Betriebsstandorte von überörtlicher Bedeutung“ gemäß der Verordnung der Salzburger Landesregierung vom 5.12.2007 zur Änderung des RVS-Regionalprogrammes):

- Salzburg-Kasern (Fa. Palfinger)
- Salzburg-Liefering (Fa. Commend)
- Salzburg-Maxglan (Fa. Druckzentrum)
- Salzburg-Flughafen (Fa. Pappas)
- Salzburg-Süd (Fa. Maco und Fa. Porsche)

Baulandausweisungen für notwendige Erweiterungen bis zur maximalen Ausdehnung der im Umweltbericht zum REP 2007 vorgeschlagenen Teilräume. Für die Inanspruchnahme dieser Flächen aus dem Grüngürtel sind laut REP geeignete Ausgleichsmaßnahmen (v. a. Flächenausgleich oder entsprechende Ersatzleistungen) vorzunehmen.

A.3.2.2. Sicherung der bestehenden Betriebe unter Ausschöpfung der baurechtlichen Möglichkeiten.

A.3.2.3. Aktives Standortmanagement für Betriebe: Durch Kenntnis der spezifischen Betriebssituationen und durch innerbetriebliche Verbesserungen sind Standorttausch und/oder Standortverlegungen innerhalb des Stadtgebietes leichter „organisierbar“.

A.3.2.4. Strukturverbesserung auch durch Standorttausch von Betrieben, die konfliktfreier Nachbarschaftsbedingungen bedürfen, z. B. in Gewerbeschwerpunkte.

Ziel	Maßnahme
<p>A.3.3. Mobilisierung hochwertiger Gewerbeflächenpotentiale.</p>	<p>A.3.3.1. Aktive Entwicklung der potentiellen gewerblichen Baulandflächen und -reserven (siehe Plan 1.15).</p> <p>A.3.3.2. Förderung von zukunftsorientierten Betrieben mit dem Ziel der Schaffung qualitativ hochwertiger Arbeitsplätze und einer nachhaltigen Raumnutzung. Vor allem bieten sich dabei die Bereiche Kultur- und Kreativwirtschaft, Qualitätstourismus oder unternehmensbezogene Dienstleistungen an.</p>
<p>A.3.4. Konversion attraktiver Stadtbauflächen auch für wohngebietsverträgliche betriebliche Nutzungen.</p>	<p>A.3.4.1. Aktive Entwicklung besonders attraktiver, für Mischnutzung geeigneter innerstädtischer Konversionsflächen, wie sie beispielsweise das Stadtwerkeareal oder die Riedenburkaserne sind.</p>
<p>A.3.5. Flächenbevorratung durch einen geeigneten Rechtsträger.</p>	<p>A.3.5.1. Schaffung einer geeigneten Form der Bodenbevorratung, inkl. landwirtschaftlicher Tauschgrundstücke, gegebenenfalls auch unter Nutzung der vorhandenen Strukturen.</p>
<p>A.3.6. Verträgliche Nutzungen sind zu mischen, vor allem Wohnen und Arbeiten.</p>	<p>A.3.6.1. Umsetzung einer verträglichen Nutzungsmischung durch eine aktive Entwicklungsplanung sowie eine entsprechende Umlegung in den Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen (siehe z. B. § 2 Abs. 1 Z.5 ROG 1998).</p>
<p>A.3.7. Schaffung von interkommunalen Gewerbegebieten in der Stadtregion, insbesondere zur langfristigen Standortsicherung des flächenintensiven bzw. produzierenden Gewerbes.</p>	<p>A.3.7.1. Bewertung, Ausweisung und Entwicklung von Flächen für interkommunale Gewerbegebiete in der Gesamtregion. Dies aufbauend auf dem EuRegion Standortkonzept (siehe A.1.8.).</p> <p>A.3.7.2. Betreiben der Schaffung fiskalischer Anreize zur interkommunalen Zusammenarbeit auf Landesebene. Dies könnte zum Beispiel die Gewährung von Wirtschaftsförderung nur bei interkommunaler Zusammenarbeit, so wie es in Oberösterreich bereits praktiziert wird, oder die Realisierung von Modellen zu einem interkommunalen Finanzausgleich sein.</p> <p>A.3.7.3. Gründung oder Beteiligung an einer Organisationsform zur Erschließung und Vermietung, Verpachtung oder zum Verkauf von gut erschlossenen Gewerbegrundstücken in der Stadtregion, die auch als „Überlaufventil“ für städtische Betriebe ohne Erweiterungsmöglichkeit genutzt werden können.</p>
<p>A.3.8. Kommunizieren der hohen Lebens- und Umweltqualität als wichtiger Wirtschaftsfaktor bzw. als Attraktionsfaktor für die Gesamtregion.</p>	<p>A.3.8.1. Erhalt der zentralörtlichen Funktionen, der verkehrlichen Gunstlage, der Stadtlandschaften sowie Stärkung der Regionalentwicklung im Zentralraum auch als zentrale Basis für die weitere wirtschaftliche Entwicklung der Stadtregion (siehe Maßnahmen zu A.1.1.).</p> <p>A.3.8.2. Zielgruppenspezifisches Standortmarketing im Rahmen der städtischen Wirtschaftspolitik.</p>

Ziel	Maßnahme
<p>A.3.9. Erhöhung der Forschungs- und Entwicklungsquote.</p>	<p>A.3.9.1. Weiterentwicklung und breit abgestimmte Umsetzung des Projektes „Science City“ zur Bildung eines Clusters von Universitätsinstituten und technologieorientierten Betrieben, vor allem in den Bereichen Informations- und Kommunikationstechnologie (z. B. Geoinformatik), Musikwissenschaften.</p> <p>A.3.9.2. Nutzung von Synergien und Entwicklung von Kooperationen mit den international agierenden, technologie- und forschungsorientierten Produktionsbetrieben der „Industriefurche Traunstein-Traunreut-Trostberg“. Dies unter anderen auch mit der Technischen Universität München.</p> <p>A.3.9.3. Neben der Stärkung der zentralörtlichen Funktionen muss die Stadt Salzburg zu anderen Städten in „Koopkurrenz“, also zu Kooperation und Zusammenarbeit trotz bestehender Konkurrenz, treten. Dies etwa mit den Städten Linz und Graz im Bereich Kultur oder mit München in den Bereichen Technik und Forschung.</p>
<p>A.3.10. Steigerung der Attraktivität Salzburgs als Ausbildungsstandort.</p>	<p>A.3.10.1. Aktive Stadtentwicklungsplanung für Ausbildungsstandorte wie dem Unipark oder der Science City.</p>
<p>A.3.11. Erhalt und Stärkung der Standortpotentiale als Grundlage für die weitere touristische Entwicklung.</p>	<p>A.3.11.1. Weiterentwicklung der „Marke Salzburg“ mit den Schwerpunkten Kultur (siehe Kap. A und E) und „Schönheit“ (Landschaft, siehe Kap. B) entsprechend dem Tourismuskonzept laut Gemeinderatsbeschluss vom 14.12.2005.</p> <p>A.3.11.2. Konsequente Umsetzung des Tourismuskonzeptes laut Gemeinderatsbeschluss vom 14.12.2005.</p>
<p>A.3.12. Ausgleich zwischen den Interessen der Wohnbevölkerung, insbesondere der Innenstadt/Alt- und Neustadt, und den Ansprüchen des Tourismus, vor allem des Tagestourismus.</p>	<p>A.3.12.1. Evaluierung und Weiterentwicklung des Bustourismuskonzeptes 2006 (siehe Kap. D).</p>
<p>A.3.13. Bereitstellen von Flächen, die zur Durchführung von Großveranstaltungen wie Zirkus oder Open-Air-Events geeignet sind.</p>	<p>A.3.13.1. Prüfung und Festlegung von ein oder mehreren Flächen für Großveranstaltungen im Freien, wobei Bedacht auf eine leistungsfähige ÖV-Anbindung zu nehmen ist und die Anwohnerinteressen zu berücksichtigen sind.</p>
<p>A.3.14. Verbesserung bzw. Erhöhung der durchschnittlichen Bettenauslastung der Beherbergungsbetriebe.</p>	<p>A.3.14.1. Die Widmung „Beherbergungsgroßbetriebe“ entspricht nicht den Zielen der Stadtentwicklung. Ausgenommen davon sind Betriebe zur Entwicklung des Kongress- und Kurwesens. Allenfalls gesamtwirtschaftlich sinnvolle Erweiterungen bestehender Betriebe sind mit dem Siedlungs- und Ortsbildkonzept abzustimmen (siehe Kap. C).</p>

Ziel	Maßnahme
A.3.15.	<p>Förderung von Dienstleistungs- und Handelseinrichtungen an umweltverbundorientierten Standorten.</p> <p>Siehe Kap. C – Zentrenstruktur (Lage von Einzelhandelseinrichtungen mit geringen Verkaufsflächen, Neuwidmung von größeren Gebieten für Handels-großbetriebe, Altstadt).</p> <p>A.3.15.1. Prüfung der Verlegung des Kurbetriebes an einen neuen Standort.</p>
A.3.16.	<p>Sicherung des Bestandes einer bäuerlich strukturierten Landwirtschaft zur Sicherstellung der vielfältigen Funktionen, insbesondere auch zur Pflege der Kultur- und Naturlandschaften.</p> <p>A.3.16.1. Erhalt von Flächen, insbesondere von geschlossenen landwirtschaftlichen Fluren für eine funktionstüchtige Landwirtschaft.</p> <p>A.3.16.2. Berücksichtigung von landwirtschaftlichen Zuerwerbsmöglichkeiten auf den Hofstellen als Beitrag zur Bestandssicherung unter Wahrung der landschafts- und ortsbildgerechten Einfügung neuer Bauten.</p>

III.A.4. Bauland: Der Zehnjahresbedarf ist gedeckt

Baulandbedarf für die nächsten 10 Jahre



Rund die Hälfte der angestrebten 8.100 Wohnungen kann auf bisher nicht genutzten Vertragsflächen, auf Umstrukturierungsflächen und durch die Nutzung des „Sonstigen Grünlandes“ errichtet werden. Die andere Hälfte kann durch Weiterbauen im Bestand und Nutzung von Baulücken gedeckt werden.

Für den Wirtschaftsbedarf sind ausreichend Flächen vorhanden, knapp sind jedoch zu einem günstigen Preis verfügbare Flächen für das produzierende Gewerbe. Der Lösungsansatz ist neben effektiver Baulandmobilisierung die konsequente Schaffung interkommunaler Gewerbegebiete.

Im Sinne des gesetzlichen Auftrags zum sparsamen Umgang mit Grund und Boden und zur „Siedlungsentwicklung nach innen“ betreibt die Stadt die Schaffung einer wirksamen Nachfolgeregelung für die Vertragsraumordnung beim Landesgesetzgeber. In Hinblick auf die angespannte Situation der öffentlichen Haushalte ist die konsequente Nutzung der bereits vorhandenen technischen und sozialen Infrastruktur unverzichtbar.

Ziel

A.4.1. Der ROG-Grundsatz der haushälterischen Nutzung von Grund und Boden verpflichtet zum sparsamen Umgang mit Bauland. Insofern sollen die in ausreichendem Maße vorhandenen Flächenpotentiale für Wohnen, Gewerbe und Infrastruktur durch konsequente Innenentwicklung genutzt werden.

A.4.2. Im Sinne des gesetzlichen Auftrags zur „Siedlungsentwicklung nach innen“ und einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung ist weiterhin die Baulandmobilisierung zu forcieren.

Maßnahme

A.4.1.1. Nutzung vorhandener Flächenpotentiale durch maßvolles und qualitätsbetontes „Weiterbauen im Bestand“ (siehe A.2.2.1).

A.4.1.2. Nutzung von Baulücken.

A.4.1.3. Rasche Mobilisierung der bis dato immer noch nicht genutzten Vertragsflächen (Baulandreserverflächen).

A.4.1.4. Nutzung von Umstrukturierungsflächen, vorzugsweise Umnutzung von brachliegenden oder minder genutzten Baulandflächen.

A.4.1.5. Umwidmung von „Sonstigem Grünland“ unter Abschluss von privatrechtlichen Vereinbarungen zur Sicherstellung von Planungszielen wie hohem Anteil an geförderten Mietwohnungen, Freiflächenanteilen, Durchwegung etc.

A.4.1.6. Zusätzlich zu diesen Nutzungspotentialen können bei vertraglich gesicherter Umsetzung auch die Ergänzungsflächen für den 30-Jahres-Bauland-Horizont geprüft und gegebenenfalls gewidmet werden.

A.4.1.7. Aktive Bodenpolitik über einen einzurichtenden Fonds, über den unter anderem Baulandsicherungsmodelle oder eine Börse für Tauschgrundstücke etc. abgewickelt werden können, gegebenenfalls auch unter Nutzung der vorhandenen Strukturen.

A.4.1.8. Rückwidmung von Baulandflächen in „Sonstiges Grünland“, wenn keine Nutzungserklärung vorliegt und keine Nutzungsabsicht erkennbar ist. Auch eine definitive Rückwidmung in Grünland ist zu prüfen.

A.4.2.1. Die Stadt betreibt beim Landesgesetzgeber die rasche Schaffung einer wirksamen Nachfolgeregelung zur Vertragsraumordnung. Diese sah unter bestimmten Bedingungen vor, dass gewidmetes Bauland per Vertrag mit dem Grundeigentümer insbesondere für den Bau von geförderten Mietwohnungen zweckgebunden werden konnte. Auch die Möglichkeit zur Planwertabschöpfung nach internationalen Vorbildern (Bayern, Schweiz) ist sicherzustellen.

A.4.2.2. Die Stadt tritt erneut an den Landesgesetzgeber heran mit dem Ziel der Einführung eines Infrastrukturbereitstellungsbeitrages zur Baulandmobilisierung auch für kleinere Flächen.

A.4.2.3. Die Stadt tritt weiters an den Landesgesetzgeber mit dem Ziel heran, die Möglichkeit zur Ausweisung von Vorbehaltsflächen für den geförderten Mietwohnungsbau zu schaffen.

Ziel

Maßnahme

A.4.3. Für den 10-Jahres-Zeitraum von 2005 bis 2014 besteht ein Baulandbedarf für 8.100 neue Wohnungen, dafür sind die erforderlichen Flächen vorzusehen (siehe Plan 1.13 und 1.14).

A.4.2.4. Intensivierung der Zusammenarbeit zwischen BauträgerInnen, GrundeigentümerInnen und Verwaltung einschließlich der Förderungsstelle (siehe A.2.3.1.)

A.4.3.1. Das Bedarfsdeckungsmodell für Wohnen (siehe Kap. 1.4.) sieht folgenden Schlüssel für die Neuerrichtung von 8.100 Wohnungen vor:

- 4.100 Wohnungen werden durch Weiterbauen im Bestand und Nutzung von Baulücken errichtet. Dies entspricht einer Mobilisierungsrate von 25%.
- 1.200 Wohnungen entstehen auf den vorhandenen Baulandreserven mit aufrehtem Raumordnungsvertrag (80% Mobilisierungsrate).
- 2.000 Wohnungen werden auf Umstrukturierungsflächen errichtet (80% Mobilisierungsrate).
- 800 Wohnungen entstehen durch die Widmung und Bebauung von „Sonstigem Grünland“ (20% Mobilisierungsrate).

Aus diesem Schlüssel ergibt sich ein Neuausweidungsbedarf von rund 44 ha (EW, KG etc.).

A.4.3.2. In Ergänzung dazu können bei vertraglich gesicherter Umsetzung auch die Ergänzungsflächen für den 30-Jahres-Bauland-Horizont geprüft und gegebenenfalls gewidmet werden.

A.4.3.3. Aus dieser Gesamtzahl an Wohnungen sollen 3.000 neue Mietwohnungen entsprechend dem Bedarfsdeckungsmodell (siehe Kap. 1.4.) errichtet werden.

A.4.4. Laut Wirtschaftsszenario „Trend“ ist in der Stadt Salzburg im Prognosezeitraum 2001–2014 von einer Beschäftigtenentwicklung mit 10.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen auszugehen (siehe Plan 1.13 und 1.15).

A.4.4.1. Um Betriebserweiterungen und Neuansiedlungen für Betriebe zu ermöglichen, ist als Baulandbedarf für die Wirtschaft von einer Größenordnung von 32,7 ha unbebauten Flächen auszugehen. Dabei ist eine gewisse Mobilitätsreserve für Betriebe bzw. betrieblicher Eigenbedarf (z. B. für Lagerflächen) in der Größenordnung von 10 ha bereits berücksichtigt.

Das Bedarfsdeckungsmodell für die Wirtschaft sieht folgenden Schlüssel vor:

- 12,3 ha werden aus den vorhandenen Baulandreserven gedeckt (60% Mobilisierungsrate),
- 17,8 ha aus den für Gewerbe geeigneten Umstrukturierungsflächen (80% Mobilisierungsrate) und
- 2,6 ha aus dem für Gewerbe geeigneten „Sonstigen Grünland“ (10 % Mobilisierungsrate).

Aus diesem Schlüssel ergibt sich ein Neuausweidungsbedarf von rund 33 ha (GG, BE etc.)

A.4.4.2. In Ergänzung zu diesen Nutzungspotentialen können bei vertraglich gesicherter Umsetzung auch die Ergänzungsflächen für den 30-Jahres-Bauland-Horizont geprüft und gegebenenfalls gewidmet werden.

Ziel

A.4.5. Die Infrastruktur ist bei der Stadtentwicklung in ausreichendem Maß vorzusehen, die bestehende Infrastruktur ist vorrangig zu nutzen. Dafür ist vorerst kein Nettoneuflächenbedarf absehbar.

Maßnahme

A.4.4.3. Aufgrund des deutlichen Überangebotes im Bereich der Baulandpotentiale für Gewerbe ist von der Notwendigkeit auszugehen, Bauland im Ausmaß von etwa 10 ha in „Sonstiges Grünland“ rückzuwidmen.

A.4.5.1. Der Bedarf für soziale Infrastruktur ist durch bessere Auslastung vorhandener Einrichtungen, konsequente Innenentwicklung und Nutzung des erheblichen Nachverdichtungspotentials und in enger Koppelung an die Wohnfunktion abzudecken. Hierzu gehört der Bedarf für soziale Infrastruktur wie Seniorenheime, Kindergärten, Pflichtschulen oder Einrichtungen der Gemeinwesenarbeit.

A.4.5.2. Das Nachfragepotential für soziale Infrastruktureinrichtungen wird durch Umschichtungen, Mehrfachnutzungen und Standortoptimierung gedeckt.

Für größere, im öffentlichen Interesse gelegene Einrichtungen von höherer zentralörtlicher Stufe ist derzeit kein Bedarf abzusehen. Derartige Projekte können grundsätzlich aber immer aktuell werden und sind dann gesondert zu behandeln.

III.A.5. Wohnen und Arbeiten an den richtigen Standorten

Fiskalische Aspekte von Wohn- und Betriebsansiedlungen



Der Zuwachs an EinwohnerInnen und Arbeitsplätzen führt zu höheren Steuereinnahmen im Stadtbudget. Neue Betriebe bringen vor allem mehr Kommunalsteuereinnahmen. Zusätzliche EinwohnerInnen bedeuten eine Erhöhung der Ertragsanteile an gemeinschaftlichen Bundesabgaben.

Aber: Ansiedlungsprojekt ist nicht gleich Ansiedlungsprojekt. Bei umfassender Betrachtung der Kosten und Steuerrückflüsse differiert der fiskalische Nutzen stark.

Um Aussagen über den tatsächlichen fiskalischen Nutzen eines Projektes zu treffen, muss der Aufwand der Stadt den Erträgen gegenübergestellt werden. Es geht um eine möglichst günstige Relation zwischen den Aufwendungen für die Infrastrukturbereitstellung und den steuerlichen Rückflüssen.

Voraussetzung dafür ist ein stärkeres Zusammenspiel zwischen Stadtplanung und kommunaler Finanzpolitik. Beide Interessen, die sinnvolle Nutzung des städtischen Raums und ein ausgeglichenes Gemeindebudget, ergänzen einander.

Ziel	Maßnahme
<p>A.5.1.</p>	<p>Sicherung der finanziellen Deckung der zentralörtlichen Aufgaben.</p> <p>A.5.1.1. Streben nach einem ausgewogenen Verhältnis von Wohn- und Arbeitsbevölkerung.</p> <p>A.5.1.2. Förderung von Betriebsansiedlungen mit erwartungsgemäß hohen Steuereinnahmen, aber niedrigen Infrastrukturausgaben.</p> <p>A.5.1.3. Die Infrastruktureinrichtungen der Kernstadt (Festspiele, Landestheater, Sozialeinrichtungen etc.) haben auch großen Nutzen für die Umlandgemeinden. Die Stadt verfolgt deshalb beim Bund die Einführung eines leistungsorientierten Finanzausgleiches nach dem Prinzip der Deckung der durchschnittlichen Infrastrukturausgaben je EinwohnerInnen (Lasten-Nutzen-Ausgleich zwischen Kernstadt und Umlandgemeinden).</p>
<p>A.5.2.</p>	<p>Schonung des kommunalen Haushaltes bei der Errichtung von projektabhängiger Infrastruktur.</p> <p>A.5.2.1. Infrastruktur-Kostenbeteiligung von Betrieben auf freiwilliger, privatrechtlicher Basis. Dies ist vor allem bei ausschließlich projektbedingten hohen Kosten für die öffentliche Hand anzustreben, wie beispielsweise bei der Karl-Wurmb-Straße und der Europastraße.</p>
<p>A.5.3.</p>	<p>Mobilisierung von Bauland durch Einführung einer fiskalischen Maßnahme zur Kostenanrechnung der Infrastrukturbereitstellung.</p> <p>A.5.3.1. Die Stadt betreibt beim Landesgesetzgeber die Einführung eines bei der Gemeinde verbleibenden Infrastrukturbereitstellungsbeitrages zur Abdeckung der Kosten für die öffentliche Hand durch unbebautes Bauland.</p>
<p>A.5.4.</p>	<p>Förderung einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung aufgrund zu erwartender fiskalischer Effekte.</p> <p>A.5.4.1. Siedlungsentwicklung nach innen hat Vorrang vor Siedlungserweiterung.</p>
<p>A.5.5.</p>	<p>Sicherung einer flächensparsamen Bauweise zur Minimierung der fiskalischen Folgekosten für Infrastrukturleistungen.</p> <p>A.5.5.1. Verbindliche Festlegung von Minstdichten und gegebenenfalls Mindesthöhen in den Bebauungsplänen in geeigneten Gebieten (siehe Kap. C).</p> <p>A.5.5.2. Die innere Stadterweiterung in Gebieten mit infrastrukturellen (Über-)Kapazitäten, insbesondere in Bezug auf die soziale Infrastruktur, ist anstelle der Weiterentwicklung peripherer Siedlungsbereiche zu forcieren.</p>
<p>A.5.6.</p>	<p>Sicherung der hohen Lebens- und Umweltqualität als „weicher“ Standortfaktor zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit Salzburgs.</p> <p>A.5.6.1. Wahrung der Stadtlandschaften und des Grüngürtels als wichtiges „weiches“ Standortkriterium im Sinne der Umwegrentabilität, zum Beispiel als positives Kriterium bei Standortentscheidungen von Betrieben, vor allem von Betrieben mit hohem Lohnniveau.</p>

III.B. Freiraumkonzept

III.B.1. Beckenlage, gute Böden, wertvolle Alleen ...

Naturräumliche Grundlagen



Die Stadt Salzburg liegt umrahmt von Bergstöcken in einem flachen Becken, aus dem die Stadtberge inselartig herausragen. Der historische Moorreichtum ist durch diese flache Beckenlage bedingt, ebenso die Inversionswetterlagen in den kalten Monaten. Neben den großen zusammenhängenden Grünräumen kommt daher den kleinen Grünflächen, besonders in den windschwachen Zonen, eine große Bedeutung für die Luftqualität zu.

Markant von Nord nach Süd verläuft die sogenannte „Friedhofsterrasse“, die durch ihre guten Böden für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignet ist und in ihrer Erscheinung erhalten bleiben soll. Zum Erhalt der besonderen Tier- und Pflanzenwelt der Stadt ist der Schutz der wertvollen Wiesenflächen vor Verbuschung und Verwaldung sowie eine ausreichende Wiedervernässung der letzten Moore notwendig. Auch die Renaturierung der Fließgewässer zählt in den nächsten Jahren zu den vorrangigen Aufgaben des städtischen Naturschutzes.

Besonderes Augenmerk genießen die Hellbrunner Allee und der Fürstenweg als älteste Alleen Mitteleuropas sowie die alten Kopfweiden am Almkanal, der längste derartige Bestand in Österreich.

Ziel		Maßnahme
B.1.1.	<p>Grund und Boden sind entsprechend den natürlichen Bodenverhältnissen nachhaltig, sparsam und schonend zu nutzen.</p>	<p>B.1.1.1. Die Siedlungsentwicklung ist nach innen zu richten, also unter möglicher Schonung des Grünraumes und seiner Böden.</p>
B.1.2.	<p>Die Versickerungsfähigkeit und Fruchtbarkeit von Böden sind als Grundlage einer intakten Umwelt zu erhalten.</p>	<p>B.1.2.1. Flächensparende Bebauungs- und Erschließungsformen, beispielsweise versickerungsfähige Parkplatzflächen, sind zu forcieren. In diesem Sinne sind vollflächige Unterbauungen von Bauplätzen durch Tiefgaragen zu vermeiden und Dachbegrünungen zu fördern.</p> <p>B.1.2.2. Keine Erweiterung der äußeren Bauland-Grünland-Grenze auf wertvollen Böden (Rotlehm-böden und Torfböden – siehe Plan 2.07).</p> <p>B.1.2.3. Sanierung bestehender Altlasten (Altblagerungen, Altstandorte) und sonstiger Boden- und Grundwasserunreinigungen entsprechend den gesetzlichen Rahmenbedingungen.</p>
B.1.3.	<p>Die in der Stadt einzigartig vorhandenen Torfböden (Feuchtgebiete, Moore und Auwälder) samt ihrem typischen Relief sind zu sichern und flächig zu vernetzen.</p>	<p>B.1.3.1. Ausweisung von wertvollen Torfböden im Flächenwidmungsplan als ökologische Flächen und Ausschluss von Torfabbau auf diesen Flächen.</p> <p>B.1.3.2. Die Moorböden außerhalb bestehender Baulandwidmungen (ausgenommen „Sonstiges Grünland“) sind von Bebauung und sonstigen beeinträchtigenden Nutzungen freizuhalten und der großflächige Torfabbau ist zu vermeiden.</p> <p>B.1.3.3. Wiedervernässung von Moorböden unter Rücksichtnahme auf bestehende Bebauung.</p>
B.1.4.	<p>Naturräumliche Gefährdungsbereiche sind bei der Festlegung von Widmungskategorien und bei sonstigen Bauführungen zu berücksichtigen.</p>	<p>B.1.4.1. Ausweisung von Bauland oder Bewilligung sonstiger Bauführungen nur dann, wenn sie nicht im Konflikt mit bestehenden naturräumlichen Gefährdungen (z. B. Wildbachgefahrenzonen, Hochwasser, Steinschlag etc.) stehen.</p>
B.1.5.	<p>Sicherung der bestehenden und – wo möglich – Erweiterung von kleinklimatisch bedeutsamen Flächen wie Hangzonen, Auegebieten, zusammenhängenden Waldflächen und Grünkeilen.</p>	<p>B.1.5.1. Freihaltung der wesentlichen Durchlüftungsschneisen von funktionsbeeinträchtigenden Bauten. Insbesondere keine weiteren Bauführungen an den Hangfüßen von Gaisberg, Kühberg, Heuberg, Nußberg, Plainberg, der Stadtberge sowie an den Salzach begleitenden Grün- und Freibereichen.</p>
B.1.6.	<p>Sicherung und Schaffung von Grünflächen in windschwachen Gebieten. Dazu zählen das südliche Schallmoos, Hallwang, der Gaisbergfuß, der Bereich südöstlich des Kapuzinerberges und das Nonntal.</p>	<p>B.1.6.1. Vermeidung neuer großflächiger Wohnbebauung in diesen windschwachen Zonen, ausgenommen auf REK-konformen Flächen.</p> <p>B.1.6.2. Berücksichtigung klimatischer Verhältnisse (Durchlüftungsschneisen, windschwache Gebiete und Windstauzonen) im Rahmen der Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung.</p>

Ziel	Maßnahme
<p>B.1.7.</p>	<p>Erhalt und Sicherung von Landschaftsräumen und Landschaftsteilen, die aus Sicht des Landschaftsbildes eine besondere Bedeutung besitzen.</p> <p>B.1.7.1. Betreiben der Erweiterung der Landschaftsschutzgebiete Leopoldskroner Moos, Salzburg Süd und Salzachsee-Saalachspitz sowie Neuausweisung eines Landschaftsschutzgebietes Langwied-Hallwang, gemäß den Gemeinderatsbeschlüssen aus den Jahren 1990 und 1992.</p> <p>B.1.7.2. Prüfung der Neuausweisung eines Landschaftsschutzgebietes „Gaisberg-Heuberg“ und Erweiterung des Landschaftsschutzgebietes „Plainberg“ auf die Plainberghänge im Stadtgebiet zwischen Alterbach und Autobahn.</p> <p>B.1.7.3. Bereinigung der Grenzen des Landschaftsschutzgebietes im Bereich des Autobahnknoten Nord.</p>
<p>B.1.8.</p>	<p>Erhöhung der ökologischen Qualität und der Artenvielfalt sowie Schutz der ökologisch besonders wertvollen Landschaftsräume.</p> <p>B.1.8.1. Renaturierung von naturschutzfachlich bedeutsamen Moorflächen unter besonderer Berücksichtigung des Moorsanierungskonzeptes „Hammerauer Moor“, des Kneisslmoores und des Samer Mösls sowie Erhalt des Grünraumes in deren unmittelbarer Umgebung als Pufferflächen.</p> <p>B.1.8.2. Bevorzugung standortgemäßer, heimischer Arten bei Neupflanzung von Sträuchern und Bäumen.</p> <p>B.1.8.3. Erweiterung sowie Neuausweisung von Geschützten Landschaftsteilen (Anifer Alterbach, Kneisslmoos-Gladiolenwiese, Zistelhänge, Streuwiese Konstanze-Weber-Gasse, Hellbrunner Berg).</p>
<p>B.1.9.</p>	<p>Vermeidung von Isolationseffekten bei Biotopen.</p> <p>B.1.9.1. Vernetzung der Grünräume untereinander durch Anlage und Sicherung von Grünverbindungen wie Hecken, naturnahen Bachufern oder anderen naturnahen Strukturelementen auf Basis des „Grünen Netzes“ (siehe Plan 2.21.).</p> <p>B.1.9.2. Sicherung und Vernetzung auch kleinerer Freiflächen, die als „ökologische Trittsteine“ wirken.</p>
<p>B.1.10.</p>	<p>Erhalt und Verbesserung der ökologischen Qualität der Oberflächengewässer und Aufwertung des für Salzburg charakteristischen feinmaschigen Gewässernetzes.</p> <p>B.1.10.1. Erhalt und Verbesserung der Wasserqualität gemäß den Richtlinien der Europäischen Union (Wasserrahmenrichtlinie).</p> <p>B.1.10.2. Beibehalten der Ausweisung von Gewässern als Grünland-Gewässer im Flächenwidmungsplan sowie im Regelfall (ausg. bestehende Bebauung) eines 5 m Schutzstreifens beiderseits als Grünland.</p> <p>B.1.10.3. Naturnahe Gestaltung von Oberflächengewässern zur Verbesserung der ökologischen Funktionen durch Renaturierungen oder Restrukturierungsmaßnahmen.</p> <p>B.1.10.4. Bei Baumaßnahmen besondere Bedachtnahme auf Gewässer, die im Grenzbereich zum Bauland liegen oder dieses durchfließen.</p>

Ziel

B.1.11. Revitalisierung hart verbauter Fließgewässerabschnitte. Verbesserung des Erholungswertes und der Ökologie der Fließgewässer mit dem Ziel einer erhöhten Selbstreinigungskraft und einer vielfältigen Tier- und Pflanzenwelt.

B.1.12. Der Baumbestand außerhalb des Waldes ist in seiner vielfältigen Funktion für Artenvielfalt, Kleinklima und Landschafts- bzw. Straßenbild zu erhalten und, soweit möglich, zu verbessern.

B.1.13. Landschaftsprägende Gehölzstrukturen außerhalb des Waldes sind auch als prägende Gliederungselemente zu erhalten und zu ergänzen.

Maßnahme

B.1.11.1. Möglichst weitgehende Öffnung verrohrter und überdeckter Bachabschnitte im Stadtgebiet unter Berücksichtigung der verkehrlichen Notwendigkeiten.

B.1.11.2. Verbesserung der Gewässerökologie der Bäche und Ausgestaltung eines naturnahen und vielgestaltigen Ufersaumes.

B.1.11.3. Herstellen der Durchgängigkeit der Gewässer für Fließgewässerlebewesen z. B. durch Sohlrampen, vorrangig an Alterbach, Gersbach, Hellbrunnerbach und Almkanal.

B.1.12.1. Alleen, Baumreihen und prägende Einzelbäume sind hinsichtlich ihrer besonderen Bedeutung für den Artenschutz und unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit im Bestand zu sichern. Dabei ist insbesondere darauf Bedacht zu nehmen, dass Bäume mit zunehmendem Alter in ihrem Wert für den Artenschutz steigen.

B.1.12.2. Besondere Sorgfalt bei der Erhaltung der Vitalität alter Bäume durch Pflege und Sicherungsmaßnahmen wie Pflegeschnitt, Kronenreduktion und Wasserhaltung bei Tiefbaumaßnahmen.

B.1.12.3. Langlebige heimische und standortgerechte Baumarten sind zu bevorzugen, wobei bei der Pflanzung auch auf Wurzelraum und Lichtprofil im Bezug zu bestehenden und künftig möglichen Bauwerken zu achten ist (z. B. Beschattung).

B.1.12.4. Erhalt bestehender Areale (ab ca. 2000 m²) mit altem, für das Stadtbild charakteristischem Baumbestand auch aus Gründen der Stadthygiene durch Widmung als Grünland-Erholungsgebiete.

B.1.12.5. Sicherstellung eines ausreichenden unbefestigten Wurzelraumes.

B.1.13.1. Ergänzung und Neuanlage von Baumreihen (z. B. Mostobstbäume) und Hecken zur Strukturierung des Grünraumes, auch aus kulturhistorischen Gründen entsprechend den angeführten Maßnahmen im Unterkapitel „Stadtlandschaften“ (siehe Punkte 3.9.ff).

III.B.2. Weniger Lärm, Luftschadstoffe und Elektromog

Umweltbedingungen und Umwelthygiene



In der Stadt Salzburg ist die Lärmbelastung im Bereich der Hauptverkehrsstraßen, entlang der Schienentrassen und im Einflussbereich des Flughafens am höchsten. Es treten dabei Lärmpegel von mehr als 65 Dezibel (dB) auf, die bei einer Dauerbelastung zu psychischen und physischen Schäden führen können.

Im Bereich der Luftschadstoffimmissionen kommt es in den verkehrsnahen Bereichen (Messstation Rudolfsplatz) häufig zu Überschreitungen der Grenzwerte für Stickstoffdioxid und Feinstaub.

In beiden Fällen gilt der Verkehr als Hauptverursacher. Daneben spielen Hausbrand und gewerbliche Emissionen eine große Rolle.

Die Lebensqualität wird auch durch elektromagnetische Hochfrequenzfelder, derzeit vor allem durch den Mobilfunk, bestimmt. Mit dem sogenannten „Salzburger Vorsorgewert“, der weit unter dem Grenzwert des Bundes liegt, versucht die Stadt Salzburg, die geringstmögliche Belastung zu gewährleisten.

Ziel

B.2.1. Reduktion der Lärmbelastungen für die Wohn- und Arbeitsbevölkerung sowie auf Erholungsflächen entsprechend den Vorgaben des Landes („Immissionsschutzrichtlinie“).

B.2.2. Aktive Mitwirkung der Stadt an Maßnahmen, die zur verstärkten Reduktion des Fluglärms und damit erhöhten Akzeptanz des Flughafens beitragen.

Maßnahme

B.2.1.1. Umsetzung von Lärminderungspotentialen im Straßenverkehr vor allem durch Förderung von Alternativen zum motorisierten Individualverkehr, Temporeduktionen und Verkehrsfreimachung von Straßenabschnitten.

B.2.1.2. Räumliche Abgrenzung unterschiedlicher Nutzungen (z. B. zwischen Wohngebieten und lärmintensiven Gewerbegebieten) durch Erhalt oder Schaffung von Immissionsschutzstreifen, die zur ökologischen und verkehrlichen Vernetzung (FußgängerInnen und RadfahrerInnen) sowie zur Raumgliederung beitragen können.

B.2.1.3. Verstärkte Beachtung bzw. Vermeidung von Lärmbeeinträchtigungen bei Bauprojekten zum Schutz der ansässigen bzw. künftigen Wohn- und Arbeitsbevölkerung sowie Berücksichtigung einer an die bestehenden und künftig absehbaren Lärmverhältnisse angepassten Bebauungsstruktur (Selbstabschirmung der Gebäude, Situierung der Wohn- und Schlafräume).

B.2.1.4. Erstellung eines Maßnahmenkataloges zur Sanierung stark lärmbelasteter Wohnbereiche, der auch als Beurteilungsgrundlage von Projekten im Rahmen der Bebauungsplanung und in der Architekturbegutachtung herangezogen wird.

B.2.1.5. Ausweisung von Aufschließungsgebieten bzw. lärmbelasteten Zonen im Flächenwidmungsplan.

B.2.1.6. Ausweisung von Betriebsgebieten zur Vermeidung gegenseitiger Beeinträchtigungen zwischen Gewerbe- und Wohnbereichen.

B.2.2.1. Keine Ausweitung des Flugverkehrs an Wintersamstagen.

B.2.2.2. Optimierung der Abflugverfahren nach Nordosten und Nordwesten zur Entlastung der AnrainerInnen in Liefering und im bayerischen Grenzgebiet.

B.2.2.3. Entwicklung von lärmarmen Anflugverfahren bei Landungen nach Norden zur Entlastung der BewohnerInnen von Freilassing.

B.2.2.4. Strikte Beibehaltung des Nachtflugverbotes sowie Betriebsplanung von lauterer Kapitel-3-Flugzeugtypen täglich nur zwischen 7.00 und 20.00 Uhr.

B.2.2.5. Reduktion des Flugschulverkehrs.

B.2.2.6. Entwicklung eines Flugbetriebes mit 100% Kapitel-4-Flugzeugtypen.

Ziel	Maßnahme
<p>B.2.3.</p>	<p>Reduktion von Luftschadstoffen jedenfalls zur Einhaltung vorgegebener Grenzwerte vor allem für Stickstoffdioxid und Feinstaub.</p> <p>B.2.3.1. Intensive Förderung alternativer Energieversorgung sowie von Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (siehe Verkehrskonzept und Technisches und soziales Infrastrukturkonzept).</p> <p>B.2.3.2. Verdichtung des Messstellennetzes (derzeit 3 Messstellen) zur repräsentativeren Erfassung der Immissionsbelastungen in der Stadt Salzburg, Erstellung eines Immissionskatasters im Rahmen des Flächenwidmungsplanverfahrens.</p>
<p>B.2.4.</p>	<p>Geringstmögliche Belastung des Stadtgebietes mit Hoch- und Niederfrequenzfeldern.</p> <p>B.2.4.1. Weiterführung der aktiven Mitwirkung der Stadt bei der Errichtung und dem Betrieb von Mobilfunksendeanlagen mit geringstmöglichen Feldstärken ($\leq 1\text{mW/m}^2$) durch offene Kommunikation und Kooperation mit Netzbetreibern und Bevölkerung.</p> <p>B.2.4.2. Ausbau des digitalen Antennentragmastkatasters für alle Mobilfunkanwendungen, die in der Stadt errichtet werden.</p> <p>B.2.4.3. Keine Neuausweisungen von Bauland unter der Trasse von Hochspannungsleitungen aus Gründen des Gesundheitsschutzes entsprechend der Richtlinie Immissionsschutz des Landes.</p> <p>B.2.4.4. Forcierung der unterirdischen Verkabelung von Hochspannungsleitungen – auch aus Sicht des Ortsbildes.</p> <p>B.2.4.5. Verbesserte Abschirmung von niederfrequenten Magnetfeldern bei Trafostationen unter Heranziehung des neuesten Standes der Technik.</p>

III.B.3. Grünlandschutz alleine reicht nicht

Frei- und Grünräume der Stadt



Die Frei- und Grünräume haben größte Bedeutung für die Lebensqualität in der Stadt. Der Freiraum bildet ein Landschaftsmosaik mit unterschiedlichen Aufgaben: Er ist oftmals gleichzeitig landwirtschaftliche Nutzfläche, Erholungs- und Freizeitfläche, Aufenthalts- und Kommunikationsraum, sowie Lebensraum für Tiere und Pflanzen. Gelegentlich kann sogar mitten in der Stadt eine kleine, fast unberührte Wildnis entstehen. Grünflächen bieten Orientierung im Stadtgefüge und haben positive Auswirkungen auf das Stadtklima.

Nach einer flächenintensiven Siedlungsentwicklung in den 60er- und 70er-Jahren des 20. Jahrhunderts mit hohen Verlusten wertvoller Landschaften verabschiedete der Salzburger Gemeinderat 1985 die Deklaration „Geschütztes Grünland“, die seit mittlerweile über 20 Jahren das Ziel des Grünlandschutzes verfolgt. Doch der reine Schutzgedanke und die damit verbundenen Beschränkungen alleine können nicht ausreichen, Landschaften langfristig zu bewahren.

Die Entwicklung individueller und zeitgemäßer Leitbilder soll den Landschaften ihren ursprünglichen Wert wieder zurückgeben und positive Emotionen zur Achtung der Natur wecken.

Ziel

B.3.1. Langfristiger Erhalt und größtmöglicher Schutz der unverbauten Frei- und Grünräume der Stadt.

B.3.2. Bei Bauführungen im Grünland ist die größtmögliche Schonung dieser Flächen oberstes Planungsziel der Stadt.

Maßnahme

B.3.1.1. Die Deklaration „Geschütztes Grünland“ (entsprechend der Flächenabgrenzung in Plan 2.17) sowie der Deklarationstext entsprechend des Anhangs sind als Grundlage für die Abgrenzung der äußeren Bauland-Grünlandgrenze heranzuziehen.

B.3.1.2. Umwidmungen von Flächen des Deklarationsgebietes in Bauland sind lediglich unter Beachtung der in der Deklaration formulierten Voraussetzungen möglich (siehe Anhang).

B.3.1.3. Zur Sicherstellung der aktiven Grünlandpflege, Erhaltung und Entwicklung des Grünlandes ist eine entsprechende Vorsorge, wie zum Beispiel die Einrichtung eines Grünlandfonds, zu treffen (siehe Anhang).

B.3.1.4. Verankerung der Deklaration „Geschütztes Grünland“ im Stadtrecht.

B.3.2.1. Bauführungen im Grünland haben grundsätzlich den Zielen eines ressourcenschonenden Umgangs mit Grund und Boden zu entsprechen.

B.3.2.2. Erweiterungen und Umnutzungen bestehender Bauten im Grünland gemäß § 24 Abs. 3 und Abs. 8 ROG 1998 sind nur dann positiv zu beurteilen, wenn sie gegenüber dem Bestand als untergeordnet bezeichnet werden können bzw. die durch die jeweilige Flächenwidmung beabsichtigte Nutzung nicht wesentlich mehr als bisher beeinträchtigt wird. Von einer untergeordneten Beeinträchtigung ist insbesondere dann auszugehen, wenn die Erweiterung nicht mehr als rund die Hälfte des Bestandes in Kubatur, Flächenausmaß und Verkehrswirksamkeit verursacht.

B.3.2.3. Bei Bauführungen (Neuerrichtungen, Erweiterungen und Umnutzungen) im Deklarationsgebiet gelten zudem die Bestimmungen des Deklarationstextes entsprechend Anhang.

B.3.2.4. Die Umnutzung von landwirtschaftlichen Bestandsobjekten, insbesondere in Richtung nichtlandwirtschaftliches Wohnen, darf hinsichtlich der Auswirkung auf das charakteristische Landschafts- und Ortsbild und das bisherige Verkehrsaufkommen keine wesentliche Verschlechterung zum Ist-Bestand darstellen. Dabei ist auch darauf Bedacht zu nehmen, dass das charakteristische bäuerliche Erscheinungsbild des Hofverbandes im Wesentlichen erhalten bleibt.

B.3.2.5. Bei einer Teilumnutzung von land- und forstwirtschaftlichen Gebäuden in eine andere Nutzungsform ist auf die zukünftige wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des verbleibenden Betriebes Bedacht zu nehmen, um die Notwendigkeit zusätzlicher Baukörper

Ziel	Maßnahme
<p>B.3.3.</p>	<p>Erhalt, Restaurierung und Freistellung kulturhistorisch bedeutender Bauten wie historischer Parkanlagen im Grünland sowie Wehranlagen.</p> <p>oder Baukörper-Teile als Ersatz für die umgenutzten Flächen hintanzuhalten.</p> <p>B.3.3.1. Entflechtung der Pkw- und Bus-Abstellplätze mit dem historischen Ensemble des Hellbrunner Schlossparks, Verbesserung der Erlebbarkeit des Parks, Freischneiden von Sichtachsen entsprechend dem historischen Konzept, etwa der Sichtachse zu Schloss Goldenstein.</p> <p>B.3.3.2. Unverbaute Erhaltung und Sicherung des Grünraumes um historische Schlösser und Bauernhöfe sowie Erhalt der Parks und Grünflächen im Umfeld der historischen Aigner Villen im Sinne des Ensemblecharakters.</p> <p>B.3.3.3. Sicherung und nach Möglichkeit Erweiterung der noch vorhandenen Grün- und Freiräume beiderseits des Almkanales durch Ausweisung als Grünland im Flächenwidmungsplan.</p> <p>B.3.3.4. Restaurierung, Öffnung und Freischneiden der historischen Wehranlagen auf den inneren Stadtbergen nach Maßgabe der budgetären Möglichkeiten.</p>
<p>B.3.4.</p>	<p>Erhalt der großen zusammenhängenden Stadtlandschaften mit ihren Grünräumen, Grünkeilen und Grünverbindungen, insbesondere Erhalt und Sicherung der Vielfalt und Erlebbarkeit der Salzburger Landschaftsräume in ihrer jeweiligen Eigenart als Teil der Identität der Stadt.</p> <p>B.3.4.1. Keine Erweiterung von Siedlungen in bestehende dominante Grünkeile, Grünverbindungen und „Grüninseln“ sowie keine weiteren Baulandausweisungen oder Bauführungen im offenen Landschaftsraum der Stadtlandschaften (siehe Plan 2.02).</p>
<p>B.3.5.</p>	<p>Sicherung der Erlebbarkeit der Landschaft, vor allem des Kontrastes zwischen der Ebene, der Beckenumrahmung und den aus dem Becken aufragenden Inselbergen und Hügeln.</p> <p>B.3.5.1. Freihaltung der Hänge der Stadtberge und deren Ausläufer von Bebauung. Im Einzelnen sind dies Mönchsberg, Festungsberg, Rainberg, Kapuzinerberg, Bürglstein, Morzger Hügel, Hellbrunner Berg, Grafenhügel, Plainbergfuß, Heuberg, Kühberg, Gaisberg und der Hangfuß von Nußdorf.</p> <p>B.3.5.2. Freihalten der markanten Kante der sogenannten „Friedhofsterrasse“ im baulich nicht überformten Bereich als landschaftliche Strukturlinie. Die „Friedhofsterrasse“ erstreckt sich von Hellbrunn über Morzger Straße, Gneiser Straße, Thumegg und Krauthügel bis zum Lieferinger Mühlbach (siehe Plan 2.06).</p> <p>B.3.5.3. Freihalten des Vorfeldes von Wäldern, auch aus Gründen des Landschaftsbildes, von Bebauung. Ausnahme sind nutzungsbedingte Bauführungen.</p> <p>B.3.5.4. Keine neuen Bauführungen und Siedlungserweiterungen in exponierten und aus Sicht des Landschaftsbildes sensiblen Lagen. Dies betrifft etwa die Hänge und Hangfüße der Inneren und Äußeren Stadtberge.</p>

Ziel	Maßnahme
B.3.6. Erhalt der als Grünland gewidmeten Flächen in einem Zustand, der der Intention dieser Widmung entspricht.	B.3.6.1. Hintanhaltung der Nutzung von Grünflächen als Parkplatz, Lagerplatz, Abstellfläche etc.
B.3.7. Rücksichtnahme auf Sichtbeziehungen zu den landschaftlichen und städtebaulichen Dominanten sowie die Durchblicke in die Landschaft.	B.3.7.1. Verstärkte Berücksichtigung der wichtigen Sicht- und Blickbeziehungen im Rahmen der Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung sowie in der Architekturbegutachtung.
B.3.8. Verbesserung der Erlebbarkeit von bebauter Stadt und offener Landschaft sowie Beachtung auf die Entwicklung von funktional und gestalterisch anspruchsvollen Siedlungsrändern bei der Neuanlage von Bauten.	B.3.8.1. Anlage, Erweiterung und Erhalt bestehender Gehölze und sonstiger Grünelemente als Abgrenzung zu Gewerbe- und Wohngebieten. B.3.8.2. Forcierung vielfältiger Hecken- und Zaungestaltungen anstelle von Einfriedungen, die sich störend auf das Landschaftsbild auswirken. B.3.8.3. Errichtung großvolumiger landwirtschaftlicher Bauten (z. B. Reithallen) nur in landschaftsbildverträglichen Lagen, d. h. Vermeidung von Einzelanlagen und damit einhergehend ein Hintanhalten der Zersiedlung der Landschaft.
B.3.9. Gezielte Weiterentwicklung der bestehenden Stärken und Qualitäten der Stadtlandschaften entsprechend den jeweiligen Charakteristiken (siehe Plan 2.02).	B.3.9.1. Erstellung und Umsetzen von Gestalt- und Pflegekonzepten entsprechend den Zielen und Maßnahmen der Punkte B.3.10. bis B.3.34. B.3.9.2. Ausweisung von Vorrangflächen für Erholung und Ökologie im Flächenwidmungsplan, basierend auf dem Regionalprogramm „Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden“ (siehe Plan 2.05).
Erholungslandschaft Salzachseen	
B.3.10. Offenhalten des Bachtals der Altglan und Sicherung der bestehenden Bewirtschaftung als Grundlage des Landschaftscharakters.	B.3.10.1. Insbesondere im geschlossenen Landschaftsraum nördlich der Autobahn zwischen Knoten Mitte und Messezentrum (Lieferinger Tiefebene) keine neuen Baulandausweisungen oder Bauführungen. B.3.10.2. Schutz der noch naturnah erhaltenen Unterläufe des Lieferinger Mühlbaches und der Altglan.
B.3.11. Rückführung des Gewässernetzes im Landschaftsraum Salzachseen in seinen ursprünglichen, naturnahen Zustand und Charakter.	B.3.11. Erstellen und Umsetzen eines Renaturierungskonzeptes mit dem Ziel der naturnahen Gestaltung und Aufwertung der Salzach und Saalach, der Altglan und des Mühlbaches. Anlegen einer Auwaldfläche im unmittelbaren Bereich des Saalachspitzes (Zusammenfluss von Saalach und Salzach).

Ziel

Maßnahme

B.3.12. Steigerung des Erholungs- und Freizeitangebotes in der Erholungslandschaft Salzachseen.

B.3.12.1. Qualitative Freiraumgestaltung und Ergänzung der bestehenden Freizeitanlagen zwischen Schmiedingerstraße und Westautobahn. Im Bereich der Trabrennbahn Lieferung entspricht eine geänderte Nutzung in Richtung Sportnachwuchsakademie – auch in Anbetracht des Ausmaßes der bereits vorherrschenden Flächenversiegelungen – den Planungsinteressen der Landeshauptstadt Salzburg.

B.3.12.2. Schaffung durchgehender Wegeverbindungen:

- Süd/Nord-Verbindung entlang der Altglan
- von den Wohngebieten nach Osten zu den Salzachseen
- Wegeverbindungen an die Salzach und Öffnungen zum Wasser (z. B. Treppen ans Wasser)
- Langfristige Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit des Erholungsgebietes durch Errichtung von Fuß- und Radwegebrücken nach Freilassing bzw. Bergheim.

B.3.12.3. Schaffung attraktiver Aufenthaltsorte am Salzachufer.

B.3.12.4. Sicherung der Wasserqualität der Salzachseen für die Nutzung als Erholungs- und Freizeitraum (z. B. Badewasserqualität).

Plainberg, Söllheimer Wiesen- und Hügelland

B.3.13. Erhalt des bestehenden Moores „Samer Mösl“ und Schaffung von Pufferzonen gegenüber dem angrenzenden Siedlungsraum und intensiv genutzten landwirtschaftlichen Flächen.

B.3.13.1. Vernässen von moornahen Flächen am Samer Mösl zur Schaffung von Pufferflächen.

B.3.13.2. Erhalt und Aushagerung der Wiesenflächen in ökologisch wertvollen Bereichen.

B.3.14. Erhalt und Entwicklung des Erholungswertes, insbesondere im Söllheimer Tal sowie in den Wiesen nördlich von Itzling mit Übergang nach Maria Plain.

B.3.14.1. Renaturierung von Fließ- und Stillgewässern sowie Rücknahme von Verrohrungen unter gleichzeitiger Schaffung von Brücken über Alterbach, Söllheimer Bach und Schleiferbach.

B.3.14.2. Eingrünung der Talräume gegenüber Bahntrassen, Autobahn und Siedlungsteilen mit Ausnahme der Bauerngehöfte.

Innere Berge: Mönchsberg, Kapuzinerberg, Rainberg

B.3.15. Aufwertung der Erholungsfunktionen entsprechend den naturräumlichen Gegebenheiten der Berge. Damit sind etwa das Plateau des Mönchsbergs oder die steilen Hänge des Kapuzinerbergs gemeint.

B.3.15.1. Anpassung der Verkehrsinfrastruktur vorrangig an die Erfordernisse des Fußgängerverkehrs:

- am Mönchsberg Verbesserung der Fußwege und Schaffung neuer, barrierefreier Aufstiegshilfen
- am Kapuzinerberg Akzentuierung der Aufgänge und Erhalt bzw. Schaffung von sich in die natürliche Umgebung einfügenden Wegen.

Ziel	Maßnahme
<p>B.3.16. Vermeidung von Konkurrenz zwischen Naturschutz und Erholung.</p> <p>B.3.17. Erhalt der Felswände der Stadtberge als intaktes Ökosystem und zur Sicherung der für das Stadtbild charakteristischen Landschaft.</p> <p>B.3.18. Erhalt und Aufwertung des Rainberges als einzigartiger Natur- und Kulturraum.</p>	<p>B.3.15.2. Erhalt des ästhetisch wichtigen Landschaftsmosaiks von Wiesen und Wäldern durch weitestgehende Vermeidung neuer Waldpflanzungen.</p> <p>B.3.16.1. Berücksichtigung ökologischer Vorrangbereiche bei der Anlage von Erholungswegen und Erholungsflächen insbesondere am Kapuzinerberg.</p> <p>B.3.17.1. Bei Neubauten Bedachtnahme auf den Erhalt der Erlebbarkeit und Einsehbarkeit der Felswände.</p> <p>B.3.17.2. Schutz der Felswände der Stadtberge durch weitgehende Vermeidung von Bautätigkeit. Beibehaltung von Grünlandgrenzen und Vermeidung von Aushöhlungen.</p> <p>B.3.17.3. Bei bereits im Fels bestehenden Bauten (z. B. Kavernen) sind Erweiterungen in den Fels nur bei nachgewiesener technischer oder sonstiger zwingender Notwendigkeiten im Sinn der Deklaration „Geschütztes Grünland“ möglich.</p> <p>B.3.18.1. Keine Erweiterung der bestehenden Gärten sowie regelmäßige Pflege des südseitig gelegenen Steppenhanges.</p>
<p>Äußere Berge: Gaisberg, Kühberg</p>	
<p>B.3.19. Erschließung des Gaisberges primär für den Fußgänger- und Radfahrverkehr und signifikante Reduzierung der Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr.</p> <p>B.3.20. Verstärkter rechtlicher Schutz des Naturraumes am Gaisberg und Vermeiden der zunehmenden Verwaldung von Wiesenflächen.</p>	<p>B.3.19.1. Erarbeitung und Umsetzung von Bewirtschaftungskonzepten für die Gaisbergstraße und die Parkplätze am Plateau in Umsetzung und Weiterführung des „Pflege- und Infrastrukturkonzeptes Gaisberg“ bei gleichzeitiger Errichtung umweltschonender Verkehrsverbindungen (im Sinne des ÖPNV) auf den Gaisberg.</p> <p>B.3.20.1. Forcierung der Ausweisung des Landschaftsraumes als Landschaftsschutzgebiet.</p> <p>B.3.20.2. Erhalt der Bergwiesen und Almweiden durch naturschutzkonforme Bewirtschaftung.</p> <p>B.3.20.3. Kleinräumiges Zurückdrängen der Verwaldung im Rahmen der Pflegearbeiten der Waldpflegegemeinschaft am Gaisberg.</p>
<p>B.3.21. Erhalt des Naturwaldreservates am Kühberg sowie der entsprechenden Pufferflächen.</p>	<p>B.3.21.1. Einfrieren der zum Teil bereits die natürlichen Siedlungsgrenzen (Vorbereich des Hangfußes) überschreitenden Bebauung an der Kühbergstraße, Eichstraße sowie der Grazer Bundesstraße durch konsequente Grünlandausweisung.</p> <p>B.3.21.2. Keine neuen Baulandausweisungen in naturräumlichen Gefahrenzonen am Kühberg (Wildbäche und Hochwasserbereiche, Gebiete mit Steinschlag oder Hangrutschungen).</p>

Ziel

Maßnahme

Aigner Parkhänge

B.3.22. Erhalt des vielfältigen Landschaftsbildes im Übergangsbereich vom städtischen Raum zur Mittelgebirgslandschaft, insbesondere Erhalt der Grünflächen entlang der Aigner Straße aus kulturhistorischen und aus Gründen der Erholungsnutzung.

B.3.22.1. Auf den noch vorhandenen Grünflächen entlang der Aigner Straße, insbesondere im Bereich zwischen Rennbahnstraße und Guggenbichlerstraße sowie um die historischen Objekte, und an den Hangfüßen im Übergangsbereich zu den Äußeren Bergen (Gaisberg, Gersberg) keine neuen Baulandausweisungen oder weitere Bauführungen.

B.3.22.2. Erhalt und langfristige Sicherung des besonderen Landschaftsbildes um die Revertera-Allee sowie des Umfeldes um das Schloss Aigen.

B.3.22.3. Besondere Bedachtnahme auf den Erhalt der für das Ortsbild typischen historischen Ensembles samt ihren angrenzenden, teilweise großflächigen Grün- und Freiräumen im Bereich des Grünbichlhofes, der Schmedererervilla, der Villa Fischbach, des Flederbachschlosses und des Jägerhofes.

B.3.22.4. Pflanzung von Hecken und Gehölzstrukturen zur Gestaltung eines mosaikartigen Landschaftsbandes sowie Integration künstlerischer Interventionen zur Aufwertung des Landschaftsparks.

B.3.22.5. Ökologische Aufwertung kleiner Bäche und Gräben (z. B. Judenbergbach, Gänsbrunnbach, Aubachunterlauf, Baumbichlgraben) und Förderung als landschaftsprägende Elemente.

Hellbrunner Park- und Kulturlandschaft

B.3.23. Erhalt der besonderen Schönheit dieser kulturhistorisch bedeutsamen Landschaft zur Sicherung des hohen Erholungs- und Erlebniswertes.

B.3.23.1. Erhalt der historisch gewachsenen Grünachse von Hellbrunn über die Hellbrunner Allee bis nach Freisaal und Verlängerung bis zum Karl-Weiser-Platz (Umsetzung Projekt „Unipark“).

B.3.23.2. Wiederbelebung des historischen Eschenbachlaufs im Osten des Landschaftsraumes.

B.3.23.3. Sanfte Erschließung des Naherholungsraumes durch Ergänzung des Fußwegenetzes und weitestgehende Vermeidung von Kfz-Belastungen.

B.3.23.4. Besonderes Augenmerk auf die Abpflanzung des Siedlungsrandes zur Schaffung eines sanften Überganges zur Landschaft.

B.3.23.5. Bestehende, isolierte Gewerbegebietsausweisungen, insbesondere in sensiblen Grünbereichen (z. B. Hellbrunner Allee), sollen auf ihr derzeitiges bauliches Ausmaß beschränkt werden.

B.3.23.6. Freistellen der bedeutsamen Allee am Fürstenweg entlang des Waldes und Wiederherstellung der historischen Allee im Süden des Tiergartens.

Morzger Wiesen und Wälder

B.3.24. Aufwertung der Siedlungsränder durch die Schaffung kontinuierlicher Übergänge zwischen Siedlung und Landschaft.

B.3.23.7. Wiederherstellung von Alleen:

- östlich des Emsliebhofes
- westlich des Schlosses Freisaal
- im Nordosten des einstigen Schlösschens Belvedere
- des Fürstenweges als historische Lindenallee

B.3.24.1. Eingrünung der Wohnbebauung entlang der Thumeggerstraße und der Tauxgasse sowie Pflanzung von transparenten bzw. hochwüchsigen Alleen entlang der Berchtesgadner Straße und der neuen Nissenstraße, die den Blick auf die umliegende Stadtlandschaft frei lassen.

B.3.24.2. Keine neuen Baulandausweisungen im Grünraum südlich des Kommunalfriedhofes und beidseitig des Jakob-Hacksteiner-Weges bis zur Friedhofsterrasse.

B.3.25. Verbesserung des monotonen Landschaftsbildes und des Erholungswertes im nördlichen Bereich des Landschaftsraumes.

B.3.25.1. Ergänzung des Wegenetzes im und zum Grödiger Eichetwald durch die Anlage neuer Erholungswege.

B.3.25.2. Rekonstruktion historischer Alleen im südlichen Landschaftsteil sowie südlich des Kommunalfriedhofes und deren Ergänzung mit weiteren Baumreihen.

B.3.25.3. Aufwertung des Montforter Hofes und seiner historischen Parkanlage, inklusive der historischen Obstbaumalleen als Kulturdenkmal.

B.3.25.4. Erhalt des kulturhistorisch bedeutsamen Scharfrichterergutes an der Neukommgasse.

B.3.25.5. Ökologische Aufwertung kleiner Bäche und Gräben (z. B. Ertlgraben, Zellerbach, Gneiser Graben) und Förderung als landschaftsprägende Elemente.

Leopoldskroner Gartenlandschaft

B.3.26. Schutz der Still- und Fließgewässer und deren historisch gewachsener Begleitvegetation als die besonders landschaftsprägenden Elemente.

B.3.26.1. Erhalt und Erweiterung des Kopfweidenbestandes am Almkanal bis zum St. Peter-Weiher.

B.3.26.2. Ergänzung der historischen Baumreihe um den Leopoldskroner Weiher.

Ziel	Maßnahme
Leopoldskroner Moorwiesen und Torfstiche	
B.3.27. Erhalt und Weiterentwicklung der typischen Moor- und Wiesenlandschaft im Spannungsfeld zwischen landschaftlicher Weite und Strukturreichtum.	<p>B.3.27.1. Keine Baulandausweisung in der bestehenden Grünverbindung zwischen dem Grünraum „Leopoldskroner Moos“ und „Leopoldskroner Weiher“ nördlich der Firmianstraße.</p> <p>B.3.27.2. Freihalten des offenen Landschaftsraumes von Raumelementen wie Strom- oder Handymasten.</p> <p>B.3.27.3. Schrittweise Rückführung von Ackerbewirtschaftung in extensive Wiesen durch Maßnahmen des vertraglichen Naturschutzes.</p> <p>B.3.27.4. Renaturierung der Glan als mäandrierendes Gewässer.</p> <p>B.3.27.5. Intensive Eingrünung des Landschaftsraumes entlang der Autobahn bzw. der autobahnbegleitenden Lärmschutzwände.</p>
B.3.28. Erhalt des hohen Erlebnis- und Erholungswertes der noch sehr ursprünglichen Hochmoorreste und der angrenzenden Feuchtwiesen.	<p>B.3.28.1. Wiedervernässung von ökologisch wertvollen Moorflächen.</p> <p>B.3.28.2. Behutsame Erschließung der Moorflächen durch die Anlage von öffentlich zugänglichen Spazierwegen auf Basis des „Grünen Netzes“, etwa auch durch landschaftsschonende Holzbohlenwege.</p>
Maxglaner Zwischenlandschaft	
B.3.29. Erhalt der bestehenden Umweltqualitäten durch Schutzmaßnahmen gegen Lärm- und Luftimmissionen aus den angrenzenden Verkehrs- und Betriebsgebieten.	<p>B.3.29.1. Sicherung und gegebenenfalls Erweiterung der bestehenden Freiflächen als Schutz- und Abstandstreifen zu vorhandenen, immissionswirksamen Verkehrsflächen (Autobahn, Flughafen) und Betriebsanlagen.</p>
B.3.30. Verbesserung der Nutzbarkeit des Landschaftsraums und der inneren Freiräume für Erholungs- und Freizeitaktivitäten.	<p>B.3.30.1. Erhalt der fjordartig eingeschnittenen Landschaftsräume als landwirtschaftliche Flächen und Entwicklung gemeinschaftlich nutzbarer Freiräume unter Rücksichtnahme auf die Landwirtschaft.</p> <p>B.3.30.2. Entwicklung und gestalterische Aufwertung der „Landschaftsreste“ innerhalb des Siedlungsbereichs als kleinräumige Parks, die neben den BewohnerInnen auch von den angrenzenden Betrieben als Grünbereiche genutzt werden können.</p>
B.3.31. Verbesserung des Landschaftsbildes insbesondere im Bereich der Autobahn und Entwicklung eines klarer abgegrenzten Siedlungsrandes.	<p>B.3.31.1. Eingrünen der Autobahn zur gestalterischen Aufwertung der Lärmschutzwände sowie Abpflanzung des Siedlungsrandes zur Schaffung eines klaren Überganges zur Landschaft.</p>

Flusslandschaft Salzach

- | | | |
|----------------|---|--|
| B.3.32. | Sicherung und ökologische Aufwertung des naturnahen Charakters der Auwaldreste im Bereich Lieferung und Lehen sowie anderer flussbegleitender Wälder wie der Hellbrunner Au, der Aigner Au und der Josefiau. | B.3.32.1. Aufweitung des Flussbettes am Saalachspitz und naturnahe Gestaltung der Ufer sowie Revitalisierung der Itzlinger Au, Lieferinger Au, Josefiau, Aigner Au und Hellbrunner Au. |
| | | B.3.32.2. Konsequenter Erhalt und nach Möglichkeit Erweiterung der die Salzach begleitenden, noch vorhandenen Grünstreifen durch Ausweisung als Grünland im Flächenwidmungsplan. |
| B.3.33. | Aufwertung der ökologischen Funktion sowie Aufweitung des Flussraumes zur Verbesserung der Rückhaltewirkung. | B.3.33.1. Erhalt eines geschlossenen Ufersaums im naturnahen Bereich des Flusses und Ergänzung von uferwegbegleitenden Alleen und Baumreihen durch Neupflanzungen im äußeren Stadtbereich. |
| B.3.34. | Gestalterische Einbindung der Salzach als wichtiges Element im urbanen Kern der Stadt. | B.3.34.1. Schaffung verbesserter Zugangsmöglichkeiten zum Fluss, etwa durch Treppen zum Wasser. Entwicklung von Konzepten zur gestalterischen Aufwertung des Flussraumes (z. B. Lichtkonzepte). |

Sicherung des Durchgrünungsgrades und des „Grünen Netzes“

- | | | |
|----------------|---|---|
| B.3.35. | Sicherung des Durchgrünungsgrades der Stadt Salzburg in seiner Gesamtbilanz. | B.3.35.1. Bestehende, überdimensionierte Versiegelungen sind im Zuge von Umgestaltungen möglichst zurückzunehmen. |
| | | B.3.35.2. Bei Neubauten möglichst wenig versiegelte Flächen außerhalb der Gebäudeumrisse. |
| B.3.36. | Nach Möglichkeit Wahrung des angestrebten Durchgrünungsgrades bei künftigen Neubauten und Nachverdichtungsprojekten. | B.3.36.1. Im konkreten Projektfall Umsetzung der übergeordneten Vorgaben aus dem Plan 2.03 in die Bebauungsplanung der Aufbaustufe bzw. im Rahmen der Architekturbegutachtung. |
| B.3.37. | Sicherung, Aufwertung und Weiterentwicklung des Grünen Netzes als wichtiger Erholungsraum und Gestaltelement der Stadt Salzburg auch weiterhin in Abstimmung mit dem Rad- und Gehwegenetz. | B.3.37.1. Festlegung platzschaffender Straßenflucht-, Bauflucht- und Baugrenzlinien zur Freiraumgestaltung in der Bebauungsplanung. |
| | | B.3.37.2. Erhalt der bestehenden Wege des Grünen Ringes als wichtige Verbindung durch die Stadlandschaften. |
| | | B.3.37.3. Bedachtnahme auf hineinreichende fußläufige Verbindungen innerhalb von Siedlungsstrukturen und als Verbindung zu den großen Grünräumen. |
| | | B.3.37.4. Beachtung der Ziele des Grünen Netzes im Rahmen von Naturschutzverfahren durch den Ortsbildsachverständigen. |
| B.3.38. | Sicherung der bestehenden und nach Möglichkeit Erweiterung der ökologischen Verbindungen als wertvolle Bausteine des Biotopverbundsystems. | B.3.38.1. Ausweisung von Grünstreifen im Flächenwidmungsplan, die der Biotopvernetzung dienen. |

Ziel	Maßnahme
B.3.39.	<p>Sicherstellung der Erreichbarkeit von Erholungsräumen und zentralen Orten über das Grüne Netz.</p> <p>B.3.38.2. Beibehaltung der Grünlandwidmung auch entlang von Fließgewässern zur Gewinnung von Flächenpotentialen für die Weiterentwicklung des Grünen Netzes.</p> <p>B.3.39.1. Schaffung und Ausbau attraktiver Fuß- und Radwege, insbesondere entlang von linearen Landschaftselementen wie Fließgewässern, Waldrändern, Wirtschaftswegen und Alleen entsprechend dem Grünen Netz.</p> <p>B.3.39.2. Verbesserung der Verbindung benachbarter öffentlicher Grünräume und bei Neuschaffung von Park- und Grünräumen Einbindung in das Grüne Netz.</p>

III.B.4. Naherholungsflächen für alle Erholungs-, Spiel- und Sportnutzung



Die **grünen Stadtlandschaften Salzburgs** bieten hochwertigen Erholungsraum. Im Vergleich mit den BewohnerInnen anderer Städte sind die Salzburgerinnen und Salzburger privilegiert. Aber es gibt noch Versorgungslücken im Westen und Norden der Stadt. Auch die Angebote für Jugendliche reichen nicht aus.

Ganz allgemein muss dem veränderten Freizeitverhalten verstärkt Rechnung getragen werden. Der Trend geht weg vom organisierten Vereinssport hin zu individuellen Freizeitaktivitäten.

Das Ziel ist die Versorgung der Stadtbevölkerung mit einem vielfältigen Angebot an fußläufig erreichbaren Erholungsflächen. Dabei ist auf eine respektvolle Nutzung der Erholungsflächen und die Bedürfnisse der Landwirtschaft zu achten.

Ziel

B.4.1. Sicherstellung einer optimalen Versorgung aller Stadtteile mit allgemein zugänglichen, naturnahen und vielfältig nutzbaren Freizeit- und Erholungsräumen in fußläufiger Erreichbarkeit (5 bis maximal 10 Minuten), insbesondere im vergleichsweise unterversorgten Norden der Stadt unter Berücksichtigung der Vorgaben des Regionalprogramms (siehe Plan 2.05).

B.4.2. Verbesserung der qualitativen Ausstattung der bestehenden Erholungsräume sowie verbesserte Nutzbarkeit der siedlungsnahen Kulturlandschaft unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Land- und Forstwirtschaft.

Maßnahme

B.4.1.1. In bislang mit öffentlichen Grünflächen unterversorgten Stadtteilen (siehe Plan 2.04) Prüfung der Ausweisung von Vorbehaltsflächen für Erholungsgebiete, Sportplätze und Spielflächen.

B.4.1.2. Bei größeren Bauvorhaben Zweckbindung eines bestimmten Anteils an Flächen für die Schaffung von öffentlich nutzbaren Grünräumen in Stadtvierteln mit schlechter Versorgung (15 bis 20% der potentiellen Bauplatzfläche). Als solche gelten:

- Maxglan – Riedenburg,
- Maxglan – Taxham,
- Liefering – Lehen,
- Itzling – Elisabethvorstadt und
- Schallmoos – Neustadt

(siehe Plan 3.01 „Teilraumabgrenzung“).

B.4.1.3. Bei landwirtschaftlichen Flächen, deren Bewirtschaftung aufgegeben wird, soll besonders in innerstädtischen Lagen die Umnutzung zu Erholungsflächen geprüft werden.

B.4.1.4. Keine Erweiterung der Siedlungsränder in bestehende Erholungsgebiete und Vorrang der Erhaltung bestehender öffentlicher Grünflächen vor anderen Nutzungen.

B.4.1.5. Langfristige Sicherung der historisch gewachsenen Freiraumstrukturen auch im Sinne der Naherholung durch Ausweisung als Grünland-Erholungsgebiete im Flächenwidmungsplan.

Freiraumstrukturen im obigen Sinn sind etwa die verbliebenen Auwaldgebiete an der Salzach und Saalach, der Schlosspark Hellbrunn, der Leopoldskroner Weiher, der Mirabellgarten, Freisaal, die Aigner Parkhänge etc.

B.4.1.6. Verbesserung der Nutzbarkeit der öffentlichen Straßenfreiräume.

B.4.2.1. Berücksichtigung einer kleinteiligen Ausstattung von Erholungsräumen zur besseren Nutzbarkeit, wie etwa Gestaltung von Aussichtspunkten, Einrichtung von Ruhe- und Rastmöglichkeiten oder kleineren Kinderspielplätzen entlang von Spazierwegen.

B.4.2.2. Verbesserung der Nutzbarkeit von geeigneten Teilen bestehender Wälder sowie Verbesserung des Wegenetzes im unmittelbaren Umfeld der Wälder.

B.4.2.3. Erschließung von Erholungsräumen durch Schaffung bzw. Ausbau von attraktiven Fuß- und Radwegen, insbesondere entlang von linearen Landschaftselementen wie Fließgewässern, Waldrändern, Wirtschaftswegen und Alleen.

Ziel	Maßnahme
	<p>B.4.2.4. Abgeltung von Nutzungseinschränkungen und Nutzungsbeeinträchtigungen für die Land- und Forstwirtschaft durch die Erholungsnutzung (siehe B.4.1.3.).</p>
<p>B.4.3.</p>	<p>Nutzung der Übergangsbereiche zwischen Wohnen und Gewerbe (z. B. Parkplätze oder Immissionsschutzstreifen) durch die Wohnbevölkerung unter Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse der Gewerbebetriebe.</p> <p>B.4.3.1. Erstellung und Umsetzung von Mehrfachnutzungskonzepten für Spiel- und Freizeitaktivitäten an den Grenzflächen zwischen Wohnbebauung und Gewerbe oder für die Zwischennutzung von Brachflächen.</p>
<p>B.4.4.</p>	<p>Verstärkte Einbeziehung der Fließgewässer in die Erholungsnutzung.</p> <p>B.4.4.1. Renaturierung von Fließgewässern zur Schaffung qualitativ hochwertiger Aufenthaltsräume für die Erholung.</p> <p>B.4.4.2. Berücksichtigung der Bedürfnisse der Naherholung bei der Gestaltung von Retentionsflächen, Hochwasserschutzbauten und der Salzachbermen.</p>
<p>B.4.5.</p>	<p>Sicherung und Aufwertung bestehender sowie Schaffung neuer, attraktiver Erholungswege in den Naherholungsräumen der Stadt.</p> <p>B.4.5.1. Attraktivierung bestehender Erholungswege durch</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Lückenschluss basierend auf dem Grünen Netz und abseits von verkehrsbelasteten Straßen, ■ verbesserte Ausstattung und Verbreiterungen vor allem dort, wo verschiedene Nutzungen aufeinander treffen.
<p>B.4.6.</p>	<p>Bei der Planung von Grün- und Freiräumen und deren gefahrloser Erreichbarkeit sind die Belange von Kindern, Jugendlichen, Frauen, älteren Personen, der Arbeitsbevölkerung sowie jenen BewohnerInnen zu berücksichtigen, die für die familiäre Versorgung hauptzuständig sind.</p> <p>B.4.6.1. Schaffung von stadtteilbezogenen Erholungskonzepten zur Koordination der bestehenden Nutzungsansprüche entsprechend des am 10.11.1999 vom Gemeinderat beschlossenen Spiel-, Sport- und Freizeitkonzepts. Dies differenziert nach Alter, Geschlecht, Gesundheit, Aktivität und kulturellen Bedürfnissen.</p>
<p>B.4.7.</p>	<p>Sicherung und Entwicklung öffentlich zugänglicher Freiräume um öffentliche Gebäude bzw. Gebäude mit öffentlicher Nutzung.</p> <p>B.4.7.1. Sicherstellung der Erleb- und Begehrbarkeit der Freiflächen im Rahmen der Bebauungsplanung und der Architekturbegutachtung.</p>
<p>B.4.8.</p>	<p>Erhalt des Bestandes der vorhandenen Friedhöfe auch hinsichtlich ihrer Nebenfunktion als Erholungsraum und touristischer Anziehungspunkt.</p> <p>B.4.8.1. Sicherung der Friedhöfe in ihrem derzeitigen Flächenausmaß im Flächenwidmungsplan.</p>
<p>B.4.9.</p>	<p>Sicherung der gewidmeten und genutzten Kleingartengebiete in ihrem derzeitigen Bestand.</p> <p>B.4.9.1. Verbesserung der Grün- und Freiraumsituation im Geschößwohnbau vor allem durch die Schaffung von privat nutzbarem Grün, wie etwa Mietergärten.</p> <p>B.4.9.2. Bei Neuausweisungen Sicherstellung der Vergabe von Kleingärten an BewohnerInnen gartenloser Wohnungen in dichten Bebauungen.</p> <p>B.4.9.3. Verhinderung der Umwandlung von Kleingartengebieten und -siedlungen in Zweitwohnsitze oder Wohngebiete.</p>

Ziel

B.4.10. Neuausweisungen von Kleingartengebieten nur bei örtlichem Bedarf und unter Beachtung der Maßnahmen B.4.10.1.–B.4.10.5. Bei „örtlichem Bedarf“ ist vor allem der dicht besiedelte Norden der Stadt gemeint.

B.4.11. Einbindung der Kleingärten in den Biotopverbund durch naturverträgliche Gestaltung.

B.4.12. Bestehende Campinganlagen sind bei Verträglichkeit mit dem Stadt- und Landschaftsbild sowie ökologischen Ansprüchen möglichst zu sichern.

B.4.13. Beachten der sicheren Erreichbarkeit von Spiel-, Sport- und Freizeiteinrichtungen unter Vermeidung von Zwangsmobilität auch zur Verkehrsberuhigung in deren Nahbereich.

B.4.14. Sicherung und Ausbau eines räumlich differenzierten Angebotes von Spielbereichen in allen Wohngebieten (z. B. Kleinkinderspielplätze, Kinder- und Jugendtreffpunkte im Freien), unter besonderer Bedachtnahme auf unterversorgte Stadteile (siehe Plan 2.04).

Maßnahme

B.4.10.1. Sicherstellung der Verfügbarkeit von gewidmeten Kleingartengebieten vor Ausweisung neuer Standorte.

B.4.10.2. Zuordnung neuer Kleingartengebiete zu Wohnstandorten des verdichteten Geschößwohnungsbaus mit einer fußläufigen Erreichbarkeit von 10 bis 15 Minuten oder bei attraktiver Anbindung an den öffentlichen Verkehr.

B.4.10.3. Keine Ausweisung in Natur- oder Landschaftsschutzgebieten oder landschaftlich sensiblen Bereichen wie den Hängen der Inneren und Äußeren Berge oder entlang von Gewässern.

B.4.10.4. Integration der Anlagen ins Grüne Netz, in die Grünzüge der Stadt sowie Verknüpfung mit bestehenden Landschafts- und Erholungsräumen.

B.4.10.5. Anschluss an die öffentliche technische Infrastruktur (Straße, Kanal, Trinkwasser).

B.4.11.1. Gestaltung von Kleingartenanlagen nach einem landschaftsplanerischen und ökologischen Konzept.

B.4.12.1. Ausweisung der bestehenden Campingplätze als Grünland-Campingplätze, sofern sie aus Sicht des Stadt- und Landschaftsbildes vertretbar sind.

B.4.12.2. Erweiterungen sind – insbesondere in sensiblen Landschaftsbereichen – weitestgehend zu vermeiden.

B.4.12.3. Bei Bedarf sollen mögliche zentrumsnahe Standorte mit Anschluss an den öffentlichen Verkehr für eine Neuausweisung geprüft werden.

B.4.13.1. Einbindung von Spiel-, Sport- und Freizeiteinrichtungen in das Grüne Netz und den Umweltverbund, insbesondere in das Radwegenetz.

B.4.14.1. Sicherung der bestehenden Spielplätze durch Ausweisung im Flächenwidmungsplan sowie Ausweisung künftig notwendiger Spielplätze als Vorbehaltsflächen.

B.4.14.2. Laufende Sanierung und qualitative Verbesserung der bestehenden Kinderspielplätze und ihrer Begleitinfrastruktur (z. B. wetterfeste Unterstände). Erweiterung des Spiel- und Nutzungsangebotes – beispielsweise auch Schaffung von offenen Treffpunkten und Kommunikationsräumen –, wo Defizite in der Versorgung vorhanden sind (Spielplatzoffensive).

Ziel	Maßnahme
	<p>B.4.14.3. Einrichtung von wetterfesten, störungsfreien Orten für Jugendliche in allen Stadtteilen. Dabei ist vor allem auf eine flexible Nutzung (z. B. variable Sportadaptionen) zu achten.</p> <p>B.4.14.4. Sicherung von Kinderspielplätzen bei der Errichtung von Wohnanlagen.</p> <p>B.4.14.5. Partizipative Spielplatzgestaltungen (Spielgeräte sowie Begleitinfrastruktur) unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse, differenziert nach Alter, Geschlecht, Gesundheit und kulturellen Bedürfnissen.</p> <p>B.4.14.6. Sicherung und bei Bedarf Ausbau von Spielplatzbetreuung zur Minimierung von Schäden an öffentlichen Ausstattungen (Bänken etc.).</p> <p>B.4.14.7. Prüfung der Öffnung von bestehenden Schulsportplätzen zur freien Nutzung, besonders in den Ferienzeiten unter Beachtung organisatorischer Aspekte (Aufsicht etc.).</p> <p>B.4.14.8. Die Stadt unterstützt auch den Gedanken der Realisierung von kombinierten Sport-/Ausbildungsangeboten (z. B. Sportnachwuchsakademien).</p>
<p>B.4.15. Sicherung von Flächen für den unorganisierten Sport.</p>	<p>B.4.15.1. Intensives Betreiben der Öffnung von Vereinssportanlagen auch für Nichtvereinsmitglieder seitens der Stadt.</p> <p>B.4.15.2. Koordinierte Nutzung von Sport- und Freizeiteinrichtungen, die bei der Errichtung oder im Betrieb durch die Stadt gefördert werden, z. B. durch Einführung eines Sportstättenmanagements.</p>
<p>B.4.16. Sicherung der bestehenden Sport- und Freizeiteinrichtungen sowie notwendige Erweiterungen von Anlagen.</p>	<p>B.4.16.1. Ermittlung der bestehenden Potentiale und Vorsorge für notwendige Flächen entsprechend den Zielen des Spiel-, Sport und Freizeitkonzeptes der Stadt Salzburg.</p> <p>B.4.16.2. Errichtung eines zusätzlichen Hallenbades bevorzugt im Stadtteil Liefering. Neben Erlebnis- und Wellnessbereichen sollte das Hallenbad auch einen eigenständigen Wasserbereich für den Schwimmsport und Schwimmunterricht aufweisen.</p>
<p>B.4.17. Qualitative Aufwertung und verbesserte Nutzung von bestehenden und neu zu errichtenden Freizeit- und Sportanlagen.</p>	<p>B.4.17.1. Qualitative Weiterentwicklung des Sportangebotes zur Anpassung an geänderte Bedarfsstrukturen vor allem für den Breitensport, unter besonderer Bedachtnahme auf die Bedürfnisse von Mädchen und Frauen. Unterstützung der Nachwuchsförderung, z. B. auch in Form von Nachwuchsakademien und Sportinternaten.</p> <p>B.4.17.2. Konzentration der Vereinstätigkeit auch im Sinne des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden. Nach Möglichkeit Öffnung von bestehenden Sportan-</p>

Ziel

Maßnahme

B.4.18. Nutzung stadtnaher Infrastruktur durch Jugendliche.

lagen auch für Nichtvereinsmitglieder sowie Berücksichtigung bereits bei Neuerrichtungen.

B.4.18.1. Prüfung der Einrichtung von jahreszeitspezifischen Shuttlediensten (z. B. Seen- und Thermen-Shuttle) zur Erschließung von stadtnaher Freizeitinfrastruktur in Zusammenarbeit mit den Tourismusverbänden.

B.4.18.2. Schaffung von (Jugend-)Sporteinrichtungen innerhalb der Grenzen des Stadtgebietes.

B.4.19. Erhalt und Sicherung des Tiergartens als wichtige Einrichtung von stadtweiter und regionaler Bedeutung.

B.4.19.1. Flächenerweiterungen des Tiergartens im Einklang mit dem Erhalt historischer Substanz und unter Berücksichtigung der kulturgeschichtlichen Tradition des Tiergartens sowie unter besonderer Berücksichtigung der naturschutz- und artenschutzrelevanten Besonderheiten des Gebietes.

B.4.19.2. Schaffung einer Haltestelle und Intensivierung der Taktfrequenzen des öffentlichen Verkehrs zur besseren Erreichbarkeit des Zoos.

III.B.5. Bauernland in der Stadt großflächig erhalten

Land-, Forst- und Wasserwirtschaft



Die Sicherung einer naturnahen Land- und Forstwirtschaft als Erhalterin der Kulturlandschaft samt ihrer für die Region typischen Bautradition ist ein vorrangiges Ziel der Stadtplanung.

28 Prozent der Fläche Salzburgs werden landwirtschaftlich genutzt, 16,5 Prozent der Stadt sind Wald. Auch in der Stadt Salzburg geht die Anzahl der land- und forstwirtschaftlichen Betriebe zurück. Von den derzeit noch rund 190 Betrieben werden 36 Prozent im Haupterwerb geführt und rund fünf Prozent als Biobetriebe.

Der Wald besitzt in Salzburg vor allem soziale Aufgaben wie Erholung, Schutz und Wohlfahrt, in nachgeordneter Funktion ist Holz in der Stadt ein Produktionsfaktor. Zur Pflege des ökologisch und naturräumlich sehr wertvollen Waldes am Gaisberg wurde 1990 die „Waldpflegegemeinschaft Gaisberg“ eingerichtet.

Im Bereich der Wasserwirtschaft stellen sich in den kommenden Jahren zwei Schwerpunktthemen: einerseits die Behandlung von Maßnahmen zum Hochwasserschutz (von der Schaffung von Retentionsräumen bis hin zur Versagung von Baulandausweisung in gefährdeten Gebieten) und andererseits das Erreichen bzw. Stabilisieren einer hohen Wasserqualität, die über die Europäische Wasserrahmenrichtlinie geregelt wird.

In beiden Fällen kann durch gewässerökologische Maßnahmen (z. B. Renaturierungen) eine Verbesserung des Ist-Zustandes erreicht werden.

Ziel	Maßnahme
B.5.1.	<p>Sicherung der bestehenden landwirtschaftlich genutzten Flächen in ihrer Geschlossenheit.</p> <p>B.5.1.1. Keine weitere Zerschneidung und Verkleinerung der Landschaftsräume infolge von Neuanlage oder Ausweitung von Siedlungs- und Verkehrsflächen.</p> <p>B.5.1.2. Schutz von ökologisch oder für das Landschaftsbild wertvollen Wiesen- und Weideflächen vor natürlicher Verbuschung und Verwaldung.</p>
B.5.2.	<p>Erhalt einer an den Ort angepassten bäuerlichen Baukultur, die sich harmonisch in das Landschaftsbild einfügt und durch kompakte und zueinander in maßstablicher Relation stehende Gebäudestrukturen gekennzeichnet ist.</p> <p>B.5.2.1. Förderung von Maßnahmen, die das äußere Erscheinungsbild von ortstypischen landwirtschaftlichen Gehöften erhalten und unterstützen.</p> <p>B.5.2.2. Unterordnung (gegebenenfalls entsprechende Gliederung) von landwirtschaftlichen Nebengebäuden in die bestehenden Bauensembles. Vermeidung von landwirtschaftlichen Großbauten (z. B. Reithallen, große Freilaufställe) vor allem in Einzellagen (im offenen Landschaftsraum).</p>
B.5.3.	<p>Schutz der landwirtschaftlich genutzten Flächen vor Beeinträchtigungen, insbesondere durch Immissionen und Erholungssuchende.</p> <p>B.5.3.1. Verstärkte Berücksichtigung der Bedürfnisse landwirtschaftlicher Betriebe bei künftigen städtebaulichen Planungen (Siedlungsentwicklung, Verkehrsplanungen, Freizeit- und Erholungsnutzung), um langfristig Konfliktsituationen zu vermeiden.</p> <p>B.5.3.2. Erschließung von Erholungsräumen entlang von Waldrändern, Wirtschaftswegen, Gewässern und Alleen unter besonderer Berücksichtigung der landwirtschaftlichen Nutzung.</p>
B.5.4.	<p>Erhalt einer bäuerlich strukturierten Forstwirtschaft mit naturnahen und standortgerechten Mischwäldern zur Sicherung der vielfältigen sozialen Funktionen des Waldes (Schutzwirkung, Wohlfahrtswirkung, Erholungswirkung).</p> <p>B.5.4.1. Keine weitere Zerschneidung und Verkleinerung der Wälder infolge von Neuanlage oder Ausweitung von Siedlungs- und Verkehrsflächen.</p> <p>B.5.4.2. Weiterführung der Waldpflegegemeinschaft am Gaisberg.</p> <p>B.5.4.3. Umsetzung und Weiterentwicklung der bestehenden Waldpflegepläne für stadt eigene Wälder.</p>
B.5.5.	<p>Schutz der Waldflächen vor Beeinträchtigungen und unbedingter Erhalt von naturnahen und standortgerechten Mischwäldern im Stadtgebiet.</p> <p>B.5.5.1. Bei Rodungen mit zwingendem öffentlichem Interesse sind Ersatzaufforstungen nach Möglichkeit in räumlicher Nähe und bevorzugt in den Tallagen zu setzen. Ersatzgeldleistungen sind aufgrund ihrer geringeren lokalen Wirksamkeit zu vermeiden.</p>
B.5.6.	<p>Nachhaltige Sicherung des Grund-, Quell- und Trinkwassers in qualitativer als auch in quantitativer Hinsicht.</p> <p>B.5.6.1. Sicherung bestehender Wasserschutz- und Schongebiete. Ausweitungen der bestehenden Gebiete sollen angedacht werden.</p>
B.5.7.	<p>Schaffung des bestmöglichen, nachhaltigen Hochwasserschutzes für die Siedlungsräume des Stadtgebietes.</p> <p>B.5.7.1. Keine Neuausweisung von Bauland im HQ100 entlang aller Bachläufe und Erhalt der natürlichen Hochwasserflutungsbereiche als Retentionsraum.</p> <p>B.5.7.2. Neben der Funktionalität von Hochwasserschutzbauten ist künftig vermehrt auf ihre gestalterische Qualität auch für die Erholungsnutzung und die Einbindung in das Stadtbild zu achten.</p>

Ziel	Maßnahme
<p>B.5.8. Förderung des Wasserrückhaltes in der Landschaft.</p>	<p>B.5.8.1. Renaturierung bestehender Moorflächen, Schutz der Wald- und landwirtschaftlichen Flächen sowie Renaturierung von Fließgewässern samt den dazugehörigen ehemaligen Auwäldern als wichtige Wasserpuffer bei Hochwasserereignissen.</p> <p>B.5.8.2. Förderung der Versickerung von Regenwasser vor Ort auch bei bestehenden Wohn- und Betriebsanlagen.</p> <p>B.5.8.3. Verstärkte Nutzung des feinmaschigen Gewässernetzes zur Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers im Bauland.</p>
<p>B.5.9. Die Sohlsicherung der Salzach im Bereich nördlich der derzeitigen Sohlstufe Lehen ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen.</p>	<p>B.5.9.1. Im Falle der Errichtung eines Flusskraftwerkes ist auf eine möglichst naturnahe und gestalterisch hochwertige Ausführung zu achten. Ersatzmaßnahmen für den Eingriff in den Naturraum sind im Rahmen des Projektes umzusetzen.</p>

III.C. Siedlungs- und Ortsbildkonzept

III.C.1. Zentrenhierarchien und Entwicklungsachsen

Funktionelle Gliederung der Stadt



In der Stadt Salzburg haben sich unterschiedliche Zentren mit Schwerpunkten wie Handel, Dienstleistungen, Verwaltung oder Bildung entwickelt. Diese können durch die Festlegung einer klaren Zentrenhierarchie gesichert und gestärkt werden.

Die Zentren stellen die Versorgungs- und Arbeitsplatzschwerpunkte der Stadt dar. Sie sind durch die Erhaltung oder die Schaffung einer entsprechend hohen Dichte und Vielfalt an Einrichtungen sowie einer guten Erreichbarkeit durch den Umweltverbund zu stärken.

Ergänzt werden diese Zentren durch die Festlegungen der Entwicklungsachsen, in denen eine hohe bauliche Dichte sowie die schwerpunktmäßige Ansiedelung von Einrichtungen des Handels und Dienstleistungen die wichtigsten Ziele sind.

Abgekoppelt von diesen Überlegungen sind die Nahversorger. Hier ist das planerische Ziel, möglichst flächendeckend eine vom Wohnstandort fußläufig erreichbare Versorgung sicherzustellen.

In Ergänzung zur Ausweisung von Versorgungs- und Arbeitsplatzschwerpunkten werden auch „Gewerbeschwerpunkte“ festgelegt (gemäß den Gewerbebezonen des Sachprogramms des Landes „Siedlungsentwicklung und Betriebsstandorte“), um geschlossene Gewerbegebiete langfristig zu sichern und weiter zu stärken.

Weiters ist in den Bereichen der Entwicklungsschwerpunkte für Wohnen die Wohnfunktion zu verstärken.

Ziel

C.1.1. Das Bauland ist in Zentren und Entwicklungsachsen (Versorgungs- und Arbeitsplatzschwerpunkte) und Gewerbeschwerpunkte (gemäß Sachprogramm „Siedlungsentwicklung und Betriebsstandorte“) sowie Entwicklungsschwerpunkte für Wohnen zu gliedern (siehe Plan 3.02).

Maßnahme

C.1.1.1. Die im Plan 3.02 generalisiert festgelegten Zentren, Entwicklungsachsen und Gewerbeschwerpunkte sind bei Bedarf im Rahmen der Flächenwidmung genauer abzugrenzen.

C.1.1.2. Langfristig ist eine den Zentren, Entwicklungsachsen bzw. Gewerbeschwerpunkten adäquate Widmungskategorie anzustreben. Widmungskonform genutzte andere Bereiche können in der bestehenden Widmungskategorie belassen werden.

C.1.1.3. In der Altstadt und weiteren historischen Zentren (gemäß Ortskernabgrenzung) sowie den bestehenden, gewachsenen Zentren mit ausreichend zentraler Versorgungsfunktion sind der Bestand und die Erweiterung der Verkaufsflächen auch durch die Ausweisung von Orts- und Stadtkernbereichen zu unterstützen.

C.1.1.4. Die Lage von Nahversorgern mit größeren Verkaufsflächen (max. ca. 1.000 m²) ist auch außerhalb der Zentren und Entwicklungsachsen möglich. Dies gilt insbesondere dann, wenn es sich um bestehende Einrichtungen handelt oder die Nahversorgung der Wohnbevölkerung im Hinblick auf eine Vollversorgung dadurch verbessert wird.

C.1.1.5. Die Widmung von Sonderflächen ist so sparsam wie möglich anzuwenden, insbesondere Tankstellen und Ähnliches sind im Anlassfall mittels Einzelbegutachtung, unter besonderer Berücksichtigung der Umgebungsbebauung und -funktionen, des zu erwartenden Verkehrsaufkommens, der Zielsetzungen des Wohnanteilkonzeptes und der möglichen städtebaulichen Auswirkungen zu beurteilen.

C.1.1.6. Als Zentren und Entwicklungsachsen werden festgelegt (siehe Plan 3.02):

A. Übergeordnete Zentren:

■ Erhaltung der überregionalen Versorgungs- und Arbeitsplatzfunktion.

A-1 Altstadt/Neustadt

A-2 Bahnhofsbereich

A-3 Taxham-Europark

B. Mittlere Zentren:

■ Stärkung der gesamtstädtischen Versorgungsfunktion.

■ Übernahme von stadtteilbezogener Versorgungsfunktion.

B-1 Alpenstraße

B-2 Itzling-Bahnhof/Schillerstraße

C. Stadtteilzentren:

■ Stärkung der stadtteilbezogenen Versorgungs- und Arbeitsplatzfunktion.

C-1 Ignaz-Harrer-Straße/Rudolf-Biebl-Straße/Schumacherstraße.

Ziel

Maßnahme

C-2 Maxglaner Hauptstraße/Neutorstraße
C-3 S-Bahnhaltestelle „Gnigl“/Linzer Bundesstraße

D. Lokale Zentren:

- Die Quartiersversorgung ist zu sichern und zu fördern. Die Lage dieser Zentren ist dem Plan 3.02 zu entnehmen.

E. Entwicklungsachsen 1. Ordnung:

- Erhaltung der überregionalen Versorgungs- und Arbeitsplatzfunktion.
Alpenstraße/Sterneckstraße

F. Entwicklungsachsen 2. Ordnung:

- Stärkung der gesamtstädtischen Versorgungsfunktion.
- Übernahme von stadtteilbezogener Versorgungsfunktion.
Münchner Bundesstraße/Ignaz-Harrer-Straße/St.-Julien-Straße/Linzer Bundesstraße, Innsbrucker Bundesstraße

Bei der Beurteilung von Bauvorhaben – insbesondere Handelsgroßbetriebe (HGB) – ist die lokale bzw. regionale Wirkung der Einrichtung in Relation zur Hierarchie der Zentren und Entwicklungsachsen zu setzen.

Die weitere funktionelle und bauliche Entwicklung soll vorrangig in den Zentren mit Entwicklungsschwerpunkt stattfinden (siehe Plan 3.02).

- C.1.2.** Die bestehenden großflächigen Handelsgroßbetriebe (HGB) in den Zentren und im Bereich der Entwicklungsachsen sind zu stärken und weiter zu entwickeln.
Auch in diesen Bereichen sollen neue großflächige Handelsgroßbetriebe (d. h. über 2.500 m² Verkaufsfläche) möglichst vermieden werden.

C.1.2.1. Die Neuausweisung sowie Ergänzung von Gebieten für Handelsgroßbetriebe (HGB) ist nur unter Berücksichtigung der bestehenden gesamtstädtischen bzw. regionalen Handels- und Dienstleistungsstruktur möglich. Hierbei sind die Festlegungen des Zentrenkonzepts (Zentrenhierarchie, Hierarchie der Entwicklungsachsen; siehe Plan 3.02) sowie die Erreichbarkeit durch den Umweltverbund die maßgebenden Kriterien.

C.1.2.2. Die Stadt Salzburg tritt mit der Forderung der Ausarbeitung eines Sachprogramms zur regionalen Regelung von HGB-Ansiedlungen an das Land heran. Dabei ist insbesondere eine regionale Beschränkung der maximalen Verkaufsflächen anzustreben.

- C.1.3.** Im Bereich der Entwicklungsschwerpunkte für Gewerbe sind durch die Abgrenzung von Gewerbeschwerpunkten großflächige, in sich geschlossene Gewerbegebiete langfristig zu sichern (siehe Plan 3.02).

C.1.3.1. Als Gewerbeschwerpunkte werden festgelegt (gemäß den Gewerbebezonen des Sachprogramms des Landes „Siedlungsentwicklung und Betriebsstandorte“):

Bereich Nord-Ost

(Kasern – Gleisdreieck – Langwied – Schallmoos):

- **Kasern:** Bereich entlang der Westbahn bzw. der neuen Trasse des Verbindungsgleises nach Bergheim

- **Gleisdreieck:** Bereich zwischen der Westbahn, der Tauernbahn, dem Überstellgleis und der Sam- bzw. Landstraße
- **Langwied:** Bereich zwischen dem Überstellgleis, dem Alterbach, der Bachstraße, der Bundschuhstraße, der Schillinghofstraße und der Aglassingerstraße
- **Schallmoos:** im Bereich der neu errichteten Aufschließungsstraße (Vilniusstraße) von Schallmoos-Nord-Ost

Bereich Nord-West

(Liefering/Rott)

- Bereich beiderseits der Münchner Bundesstraße (ab Höhe der Bichlfeldstraße)

Bereich West

(Stieglgleis)

- Bereich beiderseits des Stieglgleises (ca. 200 m) ab Höhe Karlbauernweg bis zur Kreuzung mit dem Ausziehgleis Richtung Siegfried-Marcus-Straße
- Bereich entlang der Karolingerstraße – Kugelhofstraße (bis zum Kugelhof)
- Bereich Stieglbrauerei – östlich der Eichertstraße

C.1.3.2. Zur Stärkung der Gewerbeschwerpunkte ist primär die Ansiedlung von Betrieben des sekundären Sektors durch das Wirtschaftsservice zu fördern.

C.1.3.3. Die intensive Nutzung der Gewerbeschwerpunkte ist durch entsprechend hohe Bebauungsdichten (zielgerichtete Festlegung von Mindestdichten unter Berücksichtigung der Vorgaben des Kapitels 3.3 „Städtebauliche Gestaltung und Bebauungsdichte“, siehe u. a. Pläne 3.03 und 3.04) zu unterstützen.

C.1.3.4. Gewerbeschwerpunkte sind durch geeignete Maßnahmen (Immissionsschutzstreifen, Widmungskategorie, Bebauungsplan) von Wohngebieten zu trennen, und nicht mit konkurrierenden Nutzungen zu mischen.

C.1.3.5. Zur langfristigen Sicherung der in den Gewerbeschwerpunkten ausgewiesenen Gewerbegebiete sind Umwidmungen in andere Baulandkategorien (Wohnbaulandkategorien, Handelsgroßbetriebswidmungen, Beherbergungsgroßbetriebswidmungen), wie auch die Erteilung von Einzelbewilligungen gemäß § 24 Abs. 3 ROG 1998 ausgeschlossen.

C.1.3.6. Im Fall der Überlagerung von Gewerbeschwerpunkten mit Entwicklungsachsen (z. B. Münchner Bundesstraße, Innsbrucker Bundesstraße) ist die Ausweisung von Handelsgroßbetriebswidmungen in der ersten Bautiefe möglich (gemäß Pkt. C.1.2.1.). Grundsätzlich ist jedoch dem sekundären Sektor der Vorrang zu geben (siehe C.1.3.2.).

Ziel

Maßnahme

C.1.4. Die Wohnfunktion der Stadt Salzburg ist insbesondere in Entwicklungsschwerpunkten für Wohnen sowie den „Vorrangbereichen für künftige Wohngebiete“ gemäß dem REP 1999 (Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden; siehe Plan 1.20) zu stärken und zu verbessern.

C.1.3.7. Die Umwidmung von Gewerbegebieten außerhalb der Gewerbeschwerpunkte in andere Widmungskategorien ist grundsätzlich möglich. Für eine Umwidmung in Wohngebiete sowie eine Wohnnutzung nach § 24 ROG 1998 sind neben den gesetzlichen Voraussetzungen gemäß ROG 1998 folgende Kriterien maßgeblich:

- Umweltqualität (Lärm, Luft, Besonnung etc.),
- Versorgung mit öffentlicher und privater Infrastruktur (Kindergarten, Schule, Nahversorgung etc.),
- Erreichbarkeit von wohnungsnahen Grünflächen,
- Erschließung durch den Umweltverbund und Anschluss an das öffentliche Straßennetz,
- Umgebungsstruktur und vorherrschende konsensgemäße Nutzung.

C.1.4.1. Alle Wohnbauflächen, die nicht als Zentren gekennzeichnet sind, sollen vorwiegend der Wohnnutzung vorbehalten werden.

C.1.4.2. In den Innenstadtbereichen sowie den Zentren ist in Abstimmung mit dem Wohnanteilkonzept (siehe Plan 3.06) neben der Funktion als Versorgungs- und Arbeitsplatzschwerpunkt auch die Wohnfunktion zu stärken.

C.1.4.3. Vorrangige Mobilisierung bzw. Neuausweisung sowie effiziente bauliche Ausnutzung von Wohnbauland insbesondere in den Vorrangbereichen (lt. REP 1999; siehe Plan 1.20) und Entwicklungsschwerpunkten (siehe Plan 3.02) für Wohnen (siehe Plan 1.14).

C.1.4.4. Für künftige Wohngebiete oder für funktionsgemischte Bereiche geeignete Flächen sind von zweckwidrigen Nutzungen langfristig freizuhalten (siehe Festlegungen zu möglichen Vorbehaltsflächen im Plan 1.18).

C.1.4.5. Im Zuge der Neuaufstellung des gesamtstädtischen Flächenwidmungsplans sind untergenutzte Gewerbeflächen hinsichtlich einer möglichen Umnutzung bzw. Mischnutzung für Wohnen (z. B. entlang der Alpenstraße) zu prüfen und entsprechend auszuweisen (siehe Plan 1.14 und 1.15).

III.C.2. Flächenschonendes Bauen mit Qualität

Städtebauliche Gestaltung und Baudichte



Der wesentliche Aspekt einer nachhaltigen und zukunftsorientierten räumlichen Stadtentwicklung ist der sparsame Umgang mit Grund und Boden. Dementsprechend muss sich auch die Stadt Salzburg verstärkt nach innen entwickeln, bestehende Baulandflächen müssen mobilisiert und weitere Siedlungserweiterung in peripheren Lagen vermieden werden.

Aber quantitative Festlegungen genügen nicht. Bei der Gestaltung Salzburgs geht es um urbane Qualitäten, die den spezifischen stadträumlichen Besonderheiten der Siedlungsstruktur, den öffentlichen Räumen und den angrenzenden Landschaften entsprechen. Einen wesentlichen Beitrag zu einer qualitativen Stadtgestaltung sollen und können interne und externe Beratungsgremien, wie der Gestaltungsbeirat, leisten.

Ziel

C.2.1. Das gewidmete Bauland ist sparsam zu verwenden, d. h. Innenentwicklung vor Außenentwicklung und Mobilisierung des Baulandes (siehe Plan 3.02).

Maßnahme

C.2.1.1. Die Deklaration „Geschütztes Grünland“ (entsprechend der Flächenabgrenzung in Plan 2.17) sowie der Deklarationstext entsprechend des Anhangs sind als Grundlage für die Abgrenzung der äußeren Bauland-Grünland-Grenze heranzuziehen.

C.2.1.2. In exponierten Lagen (Streulagen, Stadtrandlagen, Hanglagen), auch in bereits bebauten Bereichen, ist kein Bauland auszuweisen.

C.2.1.3. Vordringliche Handlungsräume der Stadtentwicklung sind Bereiche mit einem hohen Anteil an Baulandreserven und/oder einem hohen Potential in der Bestandsentwicklung sowie die Zentren und Entwicklungsachsen.

C.2.1.4. Bei der Überarbeitung der Bebauungspläne sind, insbesondere in den Bereichen der Zentren und Entwicklungsachsen (siehe Plan 3.02), zielgerichtet Mindestdichten und gegebenenfalls Mindesthöhen festzulegen. Hierbei gilt im Regelfall mindestens 70% der maximal zulässigen Bebauungsdichte.

C.2.1.5. Zur Stärkung der Zentren und Entwicklungsachsen sind in diesen Bereichen (siehe Plan 3.02) aufgrund der gewünschten Höhenentwicklung auch höhere bauliche Ausnutzbarkeiten zu prüfen, und im Rahmen der Bebauungsplanung festzulegen. Sinngemäß gilt gleiches bei Einrichtungen der öffentlichen Infrastruktur.

C.2.1.6. Zur Sicherung der baulichen Erweiterungsmöglichkeiten auf bestehendem Bauland (insbesondere Gewerbeflächen) ist die Situierung von Neubauten auf Basis eines Gesamtkonzeptes im Rahmen der Bebauungsplanung sowie bei Bedarf im Zuge der Architekturbegutachtung zu prüfen und entsprechend festzulegen (z. B. Situierungsbindung).

C.2.1.7. Insbesondere Flächen im Eigentum der öffentlichen Hand sind hinsichtlich einer Eignung zur Umstrukturierung bzw. zur Innenentwicklung im Bestand zu überprüfen und entsprechend zu nutzen. Vordringlich sollen diese für den geförderten Mietwohnungsbau genutzt werden.

C.2.1.8. Bei neuen baulichen Entwicklungen (Wohn- und Gewerbenutzungen) außerhalb der äußeren Bauland-Grünland-Grenze gemäß Maßnahme C.2.1.1. muss zumindest eine ÖPNV-Haltestelle in fußläufiger Entfernung von maximal 500 m erreichbar sein, eine maximale Entfernung von 350 m ist nach Möglichkeit anzustreben.

Ziel

C.2.2. Siedlungsteile im Grünland sowie periphere Baulandflächen (z. B. „Siedlungen im Landschaftsraum“; siehe Plan 3.02), die raumordnungsfachliche Fehlentwicklungen darstellen, sind nicht weiter auszudehnen (ausgenommen davon sind überörtliche Vorgaben).

C.2.3. Die vielfach heterogene Bebauung, insbesondere in Bereichen der „Äußeren Stadt“ und des „Urbanen Kerns“, ist zu strukturieren und zu verbessern (siehe Kapitel: „Teilraumkonzept, Plan 3.03 und Plan 3.04).

Maßnahme

C.2.2.2. In Hang- und Streulagen sind in der Bebauungsplanung sowohl eine Geschossflächenzahl (GFZ) als auch eine Grundflächenzahl (GRZ) festzulegen, um landschaftlich und topographisch sensible Bereiche vor einer Übernutzung zu schützen. Gegebenenfalls ist auch die Anwendung einer BMZ-Festlegung zu prüfen.

C.2.2.1. Schlecht erschlossene Bereiche (z. B. Streulage, Hanglage, Stadtrandlage) sind wegen zumeist hoher volkswirtschaftlicher Folgekosten, etwa für die technische und soziale Infrastruktur und den Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz, nicht als Bauland auszuweisen.

C.2.3.1. Die rechtskräftigen Bebauungspläne sind hinsichtlich der Übereinstimmung mit den Festlegungen des Kapitels 3.3 „Städtebauliche Gestaltung und Bebauungsdichte“ zu überprüfen und gegebenenfalls zu überarbeiten.

C.2.3.2. Gebietsprägende und erhaltenswerte kleinräumige städtebauliche Qualitäten sind bei zukünftigen Dichtefestlegungen zu berücksichtigen.

C.2.3.3. Der urbane Charakter ist, insbesondere entlang wichtiger Wegeverbindungen, im Rahmen der Bebauungspläne durch die Festlegung entsprechender Bebauungsstrukturen (bauliche Dichte, Gebäudehöhe, Vorräume) zu stärken. Dies gilt auch für die Überprüfung der baulichen Dichte unter dem Gesichtspunkt der „Siedlungsentwicklung nach innen“.

C.2.3.4. Die Höhenentwicklung der Bauten ist aufgrund der guten Einsehbarkeit der Stadt von oben (Stadtberge) sensibel zu beurteilen.

C.2.3.5. Zum Schutz des Orts- und Landschaftsbildes müssen sich Masten für die technische Infrastruktur (z. B. Strom, Telefon, Post etc.) aber auch sonstige Anlagen (z.B. Mobilfunkanlagen, SAT-Anlagen etc.) möglichst sensibel in das Stadtbild und die Architektur einfügen. Bei der Errichtung von (Mobil-)Funkanlagen ist weiters auf die sensiblen Bereiche laut „Freiraumkonzept“ Bedacht zu nehmen.

C.2.3.6. Folgende Nachhaltigkeitsfaktoren sind bei allen Maßnahmen der Siedlungsentwicklung zu berücksichtigen (siehe Kapitel C.3.3.3):

- Lokale Versorgung,
- Erreichbarkeit,
- Umweltfaktoren (siehe Freiraumkonzept zu den Themen Lärm und Luft),
- Grün- und Freiflächenversorgung,
- Soziale Infrastruktur und
- Technische Infrastruktur

Ziel

C.2.4. Das Erscheinungsbild der Stadt ist im Rahmen der Bebauungsplanung und der Architekturbegutachtung insbesondere hinsichtlich der Qualität, der stadtbildprägenden Maßstäblichkeit, der Bebauungsstruktur und der Gestaltung der Freiräume zu erhalten und zu verbessern (siehe Pläne 3.03, 3.04 und 3.05).

C.2.5. Der „Öffentliche Raum“ und die an den Siedlungsbereich angrenzenden Landschaftsräume haben hohen gestalterischen Anforderungen zu entsprechen (siehe Plan 3.04).

Maßnahme

C.2.4.1. Die Vorgaben des Kapitels 3.3 „Städtebauliche Gestaltung und Bebauungsdichte“ (Leithöhe, Körnung, Vorraum; siehe Definitionen laut Kapitel 3.3.1) sind als Definition des bestehenden bzw. beabsichtigten Ortsbilds zu berücksichtigen.

C.2.4.2. Die in der Strukturuntersuchung festgelegten Kenngrößen der Körnungsklassen sind Richtwerte und keine absoluten Größen, wobei die Übergänge an den Klassengrenzen objektbezogen fließend sein können.

C.2.4.3. Eine Abweichung von der im Plan 3.03 dargestellten Körnung ist

- im historischen Kontext,
- aufgrund einer besonderen Lärmsituation,
- aufgrund von Sondernutzungen (z. B. Kraftwerke, Messe, öffentliche Einrichtungen),
- aufgrund der bestehenden Parzellenstruktur oder
- aufgrund der Bauweise (z. B. geschlossen) zulässig.

C.2.4.4. Zur Erhaltung und Entwicklung städtebaulicher Qualitäten sind Architekturverfahren (Gutachterverfahren, Wettbewerbe etc.) bei größeren oder stadtbildrelevanten Vorhaben anzustreben.

C.2.4.5. Zur Verbesserung bzw. Erhaltung städtebaulicher/architektonischer Qualitäten sind größere oder das Stadtbild beeinflussende Projekte durch in- oder externe Gremien (z. B. Gestaltungsbeirat) zu bewerten.

C.2.4.6. Eine aussagekräftige Darstellung der Freiräume ist zur gesamthaften Beurteilung des Ortsbildes beizubringen. Dabei sind sowohl die Vorgaben des Kapitels 3.3 „Städtebauliche Gestaltung und Bebauungsdichte“ hinsichtlich des „Öffentlichen Raums“ (siehe Pläne 3.04 und 3.04) als auch jene des Freiraumkonzepts zu berücksichtigen.

C.2.5.1. Entlang den teilräumlich oder gesamtstädtisch bedeutsamen Wegenetzen soll die daran angrenzende Bebauung weitgehend eine geschlossene Bauweise aufweisen.

C.2.5.2. Die Erdgeschossbereiche mit ihrem Einfluss auf die Qualität des öffentlichen Raums sind insbesondere in den Bereichen mit hoher gestalterischer Bedeutung (siehe Plan 3.04), entsprechend den Festlegungen des Kapitels 3.3 „Städtebauliche Gestaltung und Bebauungsdichte“, sensibel aufzuwerten.

C.2.5.3. Bei Neu-, Um- oder Ausbauten von Handelsgrößbetrieben und Geschäftsstraßen ist – insbesondere im Bereich der teilräumlich oder gesamtstädtisch bedeutsamen Wegenetze – weitgehend auf eine Orientierung der Verkaufsbereiche zum angrenzenden öffentlichen Raum, unter Bedachtnahme von Gestaltungsqualitäten, zu achten.

Ziel	Maßnahme
<p>C.2.6.</p>	<p>Werbeanlagen, Hinweistafeln und ähnliche großflächige Anschläge sind sparsam und ortsbildintegrativ zu errichten.</p> <p>C.2.5.4. Vor allem öffentliche Räume mit hoher Bedeutung für das Siedlungs- und Ortsbild (siehe Pläne 3.04, C.3.13) sind weitgehend von Pkw-Stellplätzen frei zu halten und qualitativvoll zu gestalten.</p> <p>C.2.5.5. Zur Gliederung und Gestaltung des Straßenraums ist straßenbegleitendes Grün zu erhalten und bei Planungsmaßnahmen verstärkt einzusetzen.</p> <p>C.2.6.1. Werbeeinrichtungen (= Sammelbegriff für Werbeanlagen, Hinweistafeln und ähnliche großflächige Anschläge) haben sich sowohl in den öffentlichen Raum als auch in das äußere Erscheinungsbild von Gebäuden sensibel zu integrieren.</p> <p>C.2.6.2. Werbeeinrichtungen sind im öffentlichen Raum sparsam und konzentriert einzusetzen. Weiters dürfen diese weder den Verkehrsfluss behindern noch die Verkehrssicherheit gefährden.</p> <p>C.2.6.3. Bei der Positionierung von Werbeeinrichtungen sind auch nachbarschaftliche Belange, insbesondere die Besonnung, zu berücksichtigen.</p> <p>C.2.6.4. Die Beseitigung von nicht genutzten und in einem schlechten Zustand befindlichen Werbeeinrichtungen ist zu forcieren.</p>
<p>C.2.7.</p>	<p>Wohnungsnah Freiräume in Siedlungen sind hinsichtlich ihrer Ausstattung und Nutzbarkeit qualitativ zu verbessern und entsprechend zu entwickeln (siehe Plan 3.05).</p> <p>C.2.7.1. Die Errichtung privater Gärten, Balkone und Terrassen im Geschosswohnungsbau ist bei Neubauten, aber auch bei der Sanierung bestehender Siedlungen zu forcieren.</p> <p>C.2.7.2. Zur wohnungsnahen Erholung sind kleinräumige Grünflächen (z. B. Dachbegrünungen, begrünte Innenhöfe und Fassaden) zu erhalten und weiterzuentwickeln (vornehmlich im Rahmen von Aufbaustufen-Bebauungsplänen; siehe auch Kapitel 2.4.4 im Freiraumkonzept). Dabei sind insbesondere auch die Gestaltungs- und Nutzungsaspekte der halböffentlichen und privaten Freiräume laut Plan 3.05 zu berücksichtigen.</p> <p>C.2.7.3. Insbesondere in Bereichen mit hoher Bebauungsdichte soll eine aktive Freiraumgestaltung zur Kompensation beitragen. Dabei ist auf eine ausreichende Mischung der Freiraumtypen zu achten.</p> <p>C.2.7.4. Bei größeren Bauvorhaben (ab ca. 10 Wohneinheiten) ist zur Verbesserung des Freiraumangebots die Errichtung von Tiefgaragen anzustreben.</p> <p>C.2.7.5. Zur Ergänzung des öffentlichen Freiraumangebots und zur Schaffung eines sicheren und bespielbaren Wohnumfelds sind verkehrsberuhigte Straßenräume (z. B. Wohn- und Spielstraßen) vorzusehen. Das Prinzip der „autofreien Siedlung“ ist verstärkt anzuwenden.</p>

Ziel	Maßnahme
C.2.8.	<p>Im Wohnbau als auch bei Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben sind ausreichend große und differenzierte halböffentliche sowie private Freiräume zu schaffen und weiterzuentwickeln (siehe Plan 3.05).</p> <p>C.2.8.1. Nutzungsbeschränkungen von öffentlich wirksamen Freiräumen (z. B. durch die Anordnung von Pkw-Stellplätzen oder deren Nebenanlagen) sind im Zuge von Siedlungsentwicklungen und Umnutzungen zu vermeiden.</p> <p>C.2.8.2. Dem Straßenraum zugewandte, häufig ungestaltete, großflächig versiegelte Park- und Lagerplätze der Gewerbe- und Handelseinrichtungen sind nach Möglichkeit durch Entsiegelung und eine ökologisch hochwertige Freiraumgestaltung aufzuwerten.</p> <p>C.2.8.3. Die Durchlässigkeit, Zugänglichkeit und Erlebbarkeit öffentlich wirksamer Freiräume sind zu erhalten und zu verbessern. Dies ist insbesondere im Rahmen der Bebauungsplanung (Pflanzgebote, Verkehrsflächen, etc.), bei Wettbewerben (Freiraumgestaltung) und in der Architekturbegutachtung (Gartengerätehütten, Nebenanlagen für technische Infrastruktur etc.) zu berücksichtigen.</p>
C.2.9.	<p>Weitere Verbesserung der gesamtstädtischen Architekturbegutachtung.</p> <p>C.2.9.1. Verbesserung der Koordination zwischen Gestaltungsbeirat und der Sachverständigenkommission für die Altstadterhaltung.</p> <p>C.2.9.2. Einführung von Nachhaltigkeitsindikatoren (Prüfmatrix) zur Verbesserung der Beurteilung städtebaulicher, architektonischer, sozialer, ökologischer aber auch ökonomischer Qualitäten konkreter Bauvorhaben.</p>
C.2.10.	<p>In der „Innenstadt“ sind die historischen siedlungsstrukturellen Qualitäten und die gemischt genutzten kleinteiligen Strukturen zu schützen, zu erhalten und zeitgemäß weiterzuentwickeln (siehe Plan 3.03).</p> <p>C.2.10.1. Für den im Kapitel 3.3. „Städtebauliche Gestaltung und Bebauungsdichte“ dargestellten Bereich der „Innenstadt“ soll eine dichte, überwiegend geschlossene Bebauung leitbildprägend sein.</p> <p>C.2.10.2. In den Bereichen der Altstadt (Schutzzonen I und teilweise II) ohne Dichtefestlegungen sind die Festlegungen des Kapitels 3.3 „Städtebauliche Gestaltung und Bebauungsdichte“ zu berücksichtigen.</p>
C.2.11.	<p>Im „Urbanen Kern“ sind die kompakten urbanen Strukturen weiterzuentwickeln und die gemischte Arbeits- und Wohnfunktion – als Ergänzung und Stärkung der „Innenstadt“ – zu erhalten (siehe Plan 3.03).</p> <p>C.2.11.1. Der Bereich des „Urbanen Kerns“ soll in der Regel von Geschossbauten in offener oder geschlossener Bauweise mit mittleren bis höheren Dichten prägend sein.</p> <p>C.2.11.2. Die Bebauungsstruktur soll weitgehend eine mittlere Körnung aufweisen.</p>
C.2.12.	<p>In der „Äußeren Stadt“ sind die heterogenen Strukturen aufzuwerten, städtebaulich tendenziell nicht integrierter Bereiche sind zu verbessern und urbane Strukturen zu schaffen (siehe Plan 3.03).</p> <p>C.2.12.1. Im Bereich der „Äußeren Stadt“ sind konsequent flächensparende Siedlungsformen zu realisieren. Das wären verdichtete Bauformen wie etwa Gartenhofhäuser, Reihenhäuser oder Mehrfamilienwohnhäuser.</p> <p>C.2.12.2. Die Körnung hat hier überwiegend fein zu sein. In Bereichen von lokalen Zentren, gewerblich</p>

Ziel	Maßnahme
<p>C.2.13.</p>	<p>Die besonderen städtebaulichen Charakteristika der einzelnen Teilräume sind zu stärken, die vorhandenen Qualitäten und Potentiale sind zu erhalten und weiterzuentwickeln (siehe Pläne 3.01, 3.03, 3.04 und 3.05).</p> <p>Liefering – Lehen</p>
<p>C.2.14.</p>	<p>Die Identität als auch die Urbanität des Teilraumes soll gestärkt und aufgewertet werden.</p> <p>C.2.14.1. Die vielfach stark heterogene Bebauungsstruktur soll baulich harmonisiert werden, und der teilweise starken „inneren Zersiedelung“ – aufgrund geringer Bestandsdichten im Vergleich zur Lage im Stadtraum – soll entgegengewirkt werden.</p> <p>C.2.14.2. Im Bereich der Münchner Bundesstraße und der Ignaz-Harrer-Straße nördlich der Glan soll der vielfach fehlende Raumbezug durch eine straßenraumbildende Bebauung verbessert werden.</p> <p>C.2.14.3. Die bisher minder genutzten Baulandflächen entlang der Autobahn, der Bahntrasse und der Salzach sind hinsichtlich ihrer Nutzung als auch der städtebaulichen Qualität aufzuwerten.</p>
<p>C.2.15.</p>	<p>Der Teilraum soll besser an die angrenzenden Teilräume der Stadt angebunden werden.</p> <p>C.2.15.1. Durch die Schaffung neuer, qualitätsvoller S-Bahnhaltestellen, insbesondere jener im Bereich der Rudolf-Biebl-Straße, soll die Zäsur der Bahntrasse durchlässiger gemacht werden.</p>
<p>C.2.16.</p>	<p>Der öffentliche Raum soll baulich stärker gefasst und gestalterisch aufgewertet werden.</p> <p>C.2.16.1. Zur Verbesserung der Orientierung im Raum soll das Wege- und Infrastrukturnetz hierarchisiert, Plätze aufgewertet und die Verbindungen zu den Stadlandschaften gestalterisch herausgearbeitet werden.</p> <p>C.2.16.2. Die identitätsbildenden Orte, wie die Christian-Doppler-Klinik (CDK), die großen Schulbauten an der Salzach, die Entwicklungsbereiche „Neue Mitte Lehen“ und das „Stadt:Werk:Lehen“, sollen zur Schaffung von Zentralität gestalterisch betont, in die Siedlungsstruktur besser integriert und mit den Freiräumen, der Salzachpromenade und der Glan besser vernetzt werden.</p> <p>C.2.16.3. Für die Ignaz-Harrer-Straße soll ein städtebauliches Gesamtkonzept zur gestalterischen Aufwertung dieses wichtigen öffentlichen Raums entwickelt werden.</p> <p>C.2.16.4. Der öffentliche Raum und die Freiräume des Lieferinger Dorfkerns sollen erhalten und aufgewertet werden.</p>

Liefering – Rott

- C.2.17.** Die teilraumprägenden Bereiche unterschiedlicher Nutzungs- und Bebauungsstruktur sind siedlungsstrukturell klar voneinander zu trennen und stadtgestalterisch aufzuwerten.
- C.2.17.1.** Der Bereich der ehemaligen Zollstation soll im Rahmen eines städtebaulichen Gesamtkonzepts zu einem angemessenen nördlichen Stadteingang entwickelt werden.
- C.2.17.2.** Insbesondere in den Bereichen der Salzachseesiedlung und der Siedlungssplitter entlang der Schmidingerstraße sind weitere Zersiedelungen des Landschaftsraums auszuschließen.
- C.2.17.3.** Im Bereich der Gewerbeschwerpunkte ist das gewerbliche Entwicklungspotential des Teilraums, u. a. durch Vermeidung von Nutzungskonflikten, zu fördern.
- C.2.18.** Die Anbindung des Siedlungsraums an den angrenzenden Landschaftsraum ist zu verbessern. Die bestehenden Öffnungen zum Landschaftsraum sollen bewahrt werden.
- C.2.18.1.** Der geplante S-Bahnhof „Liefering-Nord“ sowie die wichtigen Wegeverbindungen, wie z. B. der „Grüne Ring“, die bestehenden und geplanten Brücken über die Salzach und die Saalach, sind angemessen an den Teilraum anzubinden.
- C.2.19.** Der öffentliche Raum, insbesondere entlang der Münchner Bundesstraße, ist zur Stärkung des urbanen Charakters aufzuwerten.
- C.2.19.1.** Die charakteristische Weite des öffentlichen Raums entlang der Münchner Bundesstraße ist zu erhalten und klarer ablesbar zu machen.
- C.2.19.2.** Für den öffentlichen Raum der Münchner Bundesstraße soll ein städtebauliches Gesamtkonzept zur gestalterischen Aufwertung dieses wichtigen öffentlichen Raums entwickelt werden.
- C.2.19.3.** In Bereichen mit historischen Strukturen ist der öffentliche Raum durch straßenraumbildende Bebauung zu akzentuieren.
- C.2.19.4.** Die prägenden und öffentlich wirksamen Freiräume sowie die innen liegenden, identitätsprägenden Grünräume im Bereich der Wohnsiedlungen sind zu erhalten und gestalterisch zu verbessern.
- C.2.19.5.** Im Bereich des ehemaligen nordöstlichen Kleblatteils der Autobahnabfahrt „Salzburg Mitte“ ist nach Norden hin ein klarer baulicher Abschluss des Teilraumes zu schaffen.

Ziel	Maßnahme
<p>C.2.20.</p> <p>C.2.21.</p>	<p>Itzling – Elisabethvorstadt</p> <p>Die heterogene Bebauungsstruktur im Norden des Teilraums soll harmonisiert und die identitätsprägenden Bereiche weiter aufgewertet werden.</p> <p>Die identitätsprägenden Bereiche sowie der öffentliche Raum entlang der gesamtstädtisch bedeutsamen Wegeverbindungen sind hinsichtlich ihrer Wirkung auf den öffentlichen Raum zu erhalten und aufzuwerten.</p> <p>C.2.20.1. Die identitätsprägenden Bereiche – der Bahnhof, die „Science City“, die Itzlinger Hauptstraße, die Elisabethvorstadt und die Goethesiedlung – sollen im Stadtraum klar ablesbar sein und bezüglich ihrer Nutzung, Funktion und ihren städtebaulichen Qualitäten gestärkt werden.</p> <p>C.2.20.2. Die bestehende Villenbebauung der Elisabethvorstadt sowie die qualitativ hochwertigen Bebauungsstrukturen entlang der Itzlinger Hauptstraße sollen bewahrt bzw. aufgewertet werden.</p> <p>C.2.20.3. Den vielfachen Brüchen der Bebauungsstruktur im Stadtgefüge durch das direkte Aneinander grenzen von Gewerbehallen und kleinteiliger Wohnbebauung ist entgegenzuwirken.</p> <p>C.2.21.1. Die Erreichbarkeit und Anbindung von Schallmoos ist zu verbessern. Dahingehend soll im Bereich des Engelbert-Weiß-Wegs die Schaffung einer neuen Verbindung über das Gleisbett hinweg geprüft werden.</p> <p>C.2.21.2. Im Bereich der bestehenden und der neu anzulegenden S-Bahn- und Lokalbahn-Haltestellen sind die derzeit ungenügend gestalteten Plätze deutlicher ablesbar und städtebaulich hochwertiger zu entwickeln.</p> <p>C.2.21.3. Die beiden Platzbereiche am Anfang und am Ende der Saint-Julien-Straße sind entsprechend ihrer Bedeutung als Verteiler gestalterisch besser wahrnehmbar zu machen und aufzuwerten.</p> <p>C.2.21.4. Der öffentliche Raum im Bahnhofsumfeld ist Richtung Norden städtebaulich besser zu fassen und durch eine qualitative Freiraumgestaltung aufzuwerten.</p> <p>C.2.21.5. Im Bahnhofsumfeld soll die Vitalität durch den Erhalt von vorhandenem und Schaffung von neuem „Grün“ in den Höfen der Wohn- und Geschäftshäuser langfristig unterstützt werden.</p> <p>C.2.21.6. Die stadtweite Bedeutung der „Science City“ soll durch eine qualitative Freiraumgestaltung in Richtung eines Campus-Charakters unterstrichen werden.</p> <p>C.2.21.7. Im Bereich der Goethesiedlung sind die Freiräume zwecks einer besseren Nutzbarkeit hinsichtlich eines privaten bzw. halböffentlichen Charakters klarer zu differenzieren.</p> <p>C.2.21.8. Der durchgrünte Charakter der Elisabethvorstadt ist zu erhalten und soll weiter gestärkt werden.</p>

Gnigl – Langwied

- C.2.22.** Die Ablesbarkeit der historischen Bebauungsstrukturen im Stadtgefüge soll erhalten bleiben. Dabei soll auch die ausgeprägte Heterogenität hinsichtlich Nutzungen und Bebauungsstrukturen im Bereich zwischen Alterbach, Linzer Bundesstraße und Bahnlinie harmonisiert werden.
- C.2.21.9.** Die Vorräume entlang der Salzach sowie entlang des Alterbachs sollen grüingeprägt sein, die Bebauung soll einen klaren Bezug zum öffentlichen Raum aufzuweisen.
- C.2.22.1.** Im Bereich der historischen Bebauungsstrukturen entlang der Linzer Bundesstraße, der Grazer Bundesstraße und der Eichstraße soll eine straßenraumbildende Bebauung entwickelt werden.
- C.2.22.2.** Um die Annäherung an die Stadt entlang der Linzer Bundesstraße besser wahrnehmbar zu machen, ist die Bebauungsstruktur stadteinwärts in Dichte und Höhe gestaffelt zu entwickeln.
- C.2.22.3.** Zur Stärkung der Identität der Entwicklungsachse „Linzer Bundesstraße“ sind die vorhandenen Nachverdichtungspotentiale im Bereich zwischen Alterbach, Linzer Bundesstraße und Bahnlinie qualitäts- und maßvoll zu entwickeln.
- C.2.22.4.** Keine weitere Zersiedelung insbesondere in den nordöstlichen Randbereichen des Teilraums.
- C.2.23.** Die unterschiedlichen, für den Teilraum charakteristischen Bereiche im öffentlichen Raum (insbesondere Linzer Bundesstraße, Minnesheimstraße, Alterbach, Kreuzung Vogelweiderstraße/Salzbürger Straße) sind ablesbarer zu machen und gestalterisch aufzuwerten.
- C.2.23.1.** Bei der geplanten Anbindung des Teilraums durch den Neubau des Bahnhofs „Salzburg-Sam“ ist auf eine entsprechende qualitative Ausgestaltung sowie auf eine gute Anbindung an den Teilraum Bedacht zu nehmen.
- C.2.23.2.** Entlang der Linzer Bundesstraße soll zur Verbesserung der Wahrnehmung einer Annäherung an die Stadt die Vorraumtiefe stadteinwärts gestaffelt abnehmen.
- C.2.23.3.** Insbesondere im Bereich der Minnesheimstraße sind, um der baulichen Heterogenität entgegenzuwirken, der öffentliche Raum bzw. der Freiraum hochwertig zu gestalten. Der Anfangs- und Endpunkt der Minnesheimstraße ist gestalterisch zu betonen.
- C.2.23.4.** Im Bereich zwischen Bahndamm und Alterbach mit den bestehenden bzw. potentiellen Nutzungskonflikten zwischen Gewerbenutzungen und angrenzender Wohnbebauung sind grüingeprägte Übergänge zur besseren Abschirmung zu schaffen.
- C.2.23.5.** Die wichtigen Fußwegeverbindungen (z. B. entlang des Alterbachs) sind durch freiraumgestalterische Maßnahmen zu unterstreichen.

Ziel

Maßnahme

Schallmoos – Neustadt

C.2.24. Im Bereich von Schallmoos soll die großflächige Heterogenität hinsichtlich Nutzung und Bebauungsstruktur als eine Art „Patchwork“ erlebbar bleiben. Im Bereich der Neustadt sind die homogene Bebauungsstruktur sowie die zentrumsnahen hohen Wohnqualitäten zu erhalten und weiterzuentwickeln.

C.2.25. Der urbane Charakter der Neustadt soll erhalten, die Ablesbarkeit des öffentlichen Raums, insbesondere entlang des gesamtstädtischen und teilraumbedeutsamen Wegenetzes von Schallmoos, soll verbessert werden.

C.2.24.1. Insbesondere entlang der Sterneckerstraße, der Schallmooser Hauptstraße und der Vogelweiderstraße sind die Übergänge zwischen den heterogenen Bebauungsstrukturen zu harmonisieren.

C.2.24.2. Der Um- und Ausbau des Hauptbahnhofs soll als Impuls für die (städtebauliche) Entwicklung des südwestlichen Bereichs von Schallmoos genutzt werden.

C.2.24.3. Die nördlich der Röcklbrunnstraße liegenden bautypologisch unterschiedlichen Siedlungssinseln sollen in sich eine homogene Bebauungsstruktur aufweisen.

C.2.24.4. Der innerstädtischen Lage entsprechend ist der Bereich Schallmoos im Vergleich zum Bestand maßvoll zu verdichten.

C.2.25.1. Im Zuge des Um- und Ausbaus des Hauptbahnhofs ist im Bereich der Lastenstraße die Vernetzung des Teilraums mit den angrenzenden Teilräumen über die Bahngleise hinweg zu verbessern.

C.2.25.2. Der öffentliche Straßenraum im Bereich der Vogelweiderstraße sowie der Sterneckerstraße ist durch eine straßenraumbildende Bebauung zu fassen und gestalterisch aufzuwerten.

C.2.25.3. Die Breitenfelderstraße ist aufgrund ihrer vorwiegend auf FußgängerInnen und RadfahrerInnen ausgerichtete Funktion durch grüingeprägte Vorräume aufzuwerten.

C.2.25.4. Die Möglichkeit der Nutzung von Synergien im Freiraum, wie z. B. Mehrfachnutzung von gewerblichen Flächen zur Kompensation unterversorgter Wohngebiete, ist zu prüfen.

C.2.25.5. Gewerbeflächen sollen durch eine Verringerung der Versiegelung ökologisch und freiraumgestalterisch aufgewertet werden.

Aigen – Parsch

C.2.26. Die drei unterschiedlichen Siedlungsbänder zwischen Glasbach und Salzach, zwischen Aigner Straße und Bahntrasse und an den „Aigner Parkhängen“ sollen sensibel weiterentwickelt und im Bereich der punktuellen Verknüpfungen (lokalen Zentren) aufgewertet werden.

C.2.26.1. Insbesondere die Bereiche punktueller Verknüpfungen der Siedlungsbänder (lokalen Zentren) Kreuzung Gaisbergstraße/Eberhart-Fugger-Straße sowie Aigner Bahnhof sind durch kompakte Bebauungsstrukturen zu unterstreichen und qualitativ nach zu verdichten.

C.2.26.2. Die dem Teilraum zugrundeliegenden unterschiedlichen Maßstäblichkeiten der Bebauungsstrukturen sind differenziert weiterzuentwickeln.

Ziel

- C.2.27.** Die bautypologischen Siedlungsinseln sollen besser in das Netz des öffentlichen Raums eingebunden werden.

Alpenstraße

- C.2.28.** Die für den Teilraum charakteristischen Bereiche unterschiedlicher Maßstäblichkeiten der Bebauungsstrukturen sind zu erhalten bzw. differenziert weiterzuentwickeln.

- C.2.29.** Der charakteristische öffentliche Raum (Linearität der Alpenstraße) soll erhalten und konsequent weiterentwickelt werden.

Maßnahme

C.2.26.3. Bei einer Bebauung entlang der Salzach sowie im Bereich der Hanglagen (Gaisberg, Kapuzinerberg, Kühberg) muss besonders sensibel auf die gegebene Topographie Bedacht genommen werden.

C.2.27.1. Im Bereich der historischen Strukturen von Parsch und Glas, am Fuß des Kapuzinerbergs und an der Aigner Straße, haben sich die Gebäude zum Straßenraum hin zu orientieren.

C.2.27.2. Entlang des „Grünen Rings“ und entlang des Wegenetzes der Salzach sind Ausblicke in die Landschaft sowie durch gestalterische Maßnahmen besondere Freiraumbereiche zu schaffen. Dabei ist der Flussraum insbesondere hinsichtlich der Erlebbarkeit zu erhalten bzw. zu verbessern sowie die Bebauung im Vergleich zum Freiraum zurückzunehmen.

C.2.28.1. Im inneren Nonntal sollen die städtebaulichen und urbanen Qualitäten durch eine Neuordnung der vorhandenen Nutzungen (Unipark, Sportzentrum etc.) erhalten und weiter aufgewertet werden.

C.2.28.2. Der künftige Unipark ist durch ein städtebaulich und architektonisch qualitatives Solitärgebäude sowie eine unterstützende Freiraumgestaltung besonders herauszuarbeiten.

C.2.28.3. Zur Unterstreichung der Bedeutung der Alpenstraße als wichtige Einfahrtsstraße der Stadt soll entlang dieser der urbane Charakter durch eine straßenraumbildende Bebauungsstruktur erhalten bzw. verstärkt werden.

C.2.28.4. Die südliche Stadteinfahrt im Bereich der Hellbrunner Brücke ist durch ein zeitgemäßes „Stadtter“ zu markieren.

C.2.29.1. Die Bebauung entlang der Alpenstraße, mit Ausnahme des Bereichs zwischen dem Kloster St. Josef und der Faistauergasse, hat straßenraumbildend zu sein. Der öffentliche Raum ist generell baulich besser zu fassen.

C.2.29.2. Der öffentliche Raum ist insbesondere entlang der Alpenstraße – als bedeutende Ein- und Ausfallsstraße – qualitativ zu gestalten und nicht ausschließlich als Pkw-Stellplatz zu nutzen.

C.2.29.3. In den von Handel, Dienstleistung und Gewerbe dominierten Abschnitten der Alpenstraße sind die Vorräume als Teil des öffentlich wahrnehmbaren Raums gestalterisch zu verbessern.

Ziel

Maßnahme

Leopoldskron – Gneis – Morzg

C.2.30. Im Norden des Teilraums soll eine größere bauliche Homogenität der Bebauungsstruktur geschaffen, im Süden soll der individuelle Charakter der „Siedlungsinseln“ erhalten bleiben.

C.2.31. Die öffentlichen Räume, insbesondere entlang des gesamtstädtisch bedeutsamen Wegenetzes, sollen hinsichtlich ihrer urbanen Qualitäten weiter entwickelt werden.

C.2.29.4. Die dem Straßenraum zugewandten oder den Zeilenbauten der Wohnquartiere vorgelagerten, großflächigen Parkplätze sind zu entsiegeln und durch qualitative Freiraumgestaltung aufzuwerten.

C.2.29.5. Durch eine prägnante Freiraumgestaltung sollen der Bereich des Freibades sowie die angrenzenden Grünräume aufgewertet und besser wahrnehmbar werden.

C.2.29.6. Durch Grünzäsuren und Querverbindungen von den Freiräumen „Hellbrunner Park- und Kulturlandschaft“ und Salzach zu den Wohnsiedlungen, zur Alpenstraße, zum „Unipark Nonntal“ sowie zu den Gebäuden der Universität (NAWI) soll die Sequenzbildung des Teilraums und die Einbindung des Siedlungsraums in die umgebende Stadtlandschaft verbessert werden.

C.2.30. Insbesondere entlang der Nonntaler Hauptstraße bzw. der Berchtesgadener Straße soll die Bebauungsstruktur durch einheitlich erlebbare Dichten und Bebauungsstrukturen eine größere Homogenität aufweisen.

C.2.30.2. Entlang der Nonntaler Hauptstraße sollen im Zuge von Nachverdichtungen vermehrt verträgliche Nutzungsmischungen entwickelt werden.

C.2.30.3. Die städtebaulich wertvollen Strukturen in den historischen Ortskernen von Nonntal und Morzg sind zu erhalten und aufzuwerten.

C.2.30.4. Innerhalb der Siedlungsinseln soll sich die Entwicklung weitgehend auf den Innenbereich konzentrieren. Die Bebauungsstruktur hat sich dabei am Bestand zu orientieren. An den Außenbereichen ist auf einen abgestuften Baustrukturübergang Bedacht zu nehmen.

C.2.31.1. Entlang der Nonntaler Hauptstraße ist der öffentliche Raum durch die Ausrichtung der Gebäude auf den Straßenraum besser zu fassen. Die Vorräume sollen durch eine geringe Tiefe charakterisiert sein.

C.2.31.2. Entlang der Berchtesgadener und der Morzger Straße haben sich die ansiedelnden Gewerbe- und Dienstleistungsbauten, mit Ausrichtung auf den Straßenraum, möglichst kompakt an den Siedlungskern anzuschließen.

C.2.31.3. Der Landschaftsraum zwischen den einzelnen Siedlungsinseln ist von einer weiteren Zersiedelung freizuhalten.

Leopoldskron – Moos

C.2.32. Die historisch gewachsene, bandartige Bebauungsstruktur entlang der Moosstraße sowie die Homogenität der Siedlungsstruktur soll erhalten bleiben.

C.2.32.1. Für Neubauten stellt die Kubatur der historischen Höfe den maximalen Orientierungsrahmen dar.

C.2.32.2. Bei einer weiteren Verdichtung bzw. Bebauung entlang der Moosstraße in zweiter und vor allem dritter Bautiefe ist besonders auf eine Kleinteiligkeit der Kubaturen (siehe auch C.2.33.4.) zu achten.

C.2.32.3. Die an den Landschaftsraum angrenzende noch mögliche Bebauung ist von der eigentlichen Bauland-Grünland-Grenze weitgehend abzurücken.

C.2.33. Der gärtnerisch bzw. landwirtschaftlich geprägte öffentliche Raum sowie der enge Landschaftsbezug des Teilraums soll erhalten bleiben.

C.2.33.1. Der historische Kern im Bereich der Kirche „Mariahilf“ ist als lokales Zentrum und Identitätsraum stadtgestalterisch aufzuwerten und weiterzuentwickeln.

C.2.33.2. Die Offenheit der Vorräume ist auch künftig zu erhalten.

C.2.33.3. Die straßenbegleitenden Gräben und Alleen sind als prägende Elemente des Teilraums zu erhalten und zu ergänzen.

C.2.33.4. Die „Durchblicke“ in die Landschaft sind weitestgehend freizuhalten.

Maxglan – Taxham

C.2.34. Die Lesbarkeit der strukturbildenden Siedlungselemente des Teilraums – historische Ortskerne, Gewerbebauung entlang des Stiegl-Gleises, Taxham-Siedlung, Europark – soll verbessert werden.

C.2.34.1. Bei der Entwicklung der großflächigen Baulandpotentiale (u. a. Struberkaserne, Kugelhofbebauung aber auch Gewerbeflächen) sind qualitativ hohe Ansprüche an den städtebaulichen Entwurf sowie die Nutzungsstruktur zu stellen.

C.2.34.2. In den historischen Ortskernen ist die kleinteilige und straßenraumbildende Bebauungsstruktur zu erhalten und sensibel weiterzuentwickeln.

C.2.34.3. Die Gewerbebauung entlang des Stiegl-Gleises hat insbesondere im Übergang zur angrenzenden Wohnbauung hohen architektonischen Ansprüchen zu entsprechen.

C.2.35. Die prägenden Elemente des Teilraums urbaner Raum entlang der Maxglaner Hauptstraße und der Innsbrucker Hauptstraße, Stiegl-Gleis und der prägende Landschaftsraum – sollen qualitativ gestaltet und weiterentwickelt werden.

C.2.35.1. Besonders entlang den gesamtstädtisch bedeutsamen Wegeverbindungen – Maxglaner Hauptstraße und Innsbrucker Bundesstraße – soll zur Stärkung des urbanen Charakters die Bebauung straßenraumbildend sein.

C.2.35.2. Die Nutzung von Synergien zwischen Gewerbebauung und angrenzender Wohnnutzung ist, z. B. durch Mehrfachnutzung gewerblicher Flächen, zu prüfen.

Ziel

Maßnahme

Maxglan – Riedenburg

C.2.36. Die vorhandenen urbanen Qualitäten des Teilraums homogene Bebauungsstruktur, Ensemblecharakter der Riedenburg, „Sonderbausteine“ Stieglbrauerei und Landeskrankenanstalten – sind zu erhalten und weiterzuentwickeln.

C.2.37. Der öffentliche Raum soll, unter Berücksichtigung der hohen gestalterischen Qualitäten der historischen Bebauungsstruktur, insbesondere entlang des Hauptwegenetzes, stärker herausgearbeitet und akzentuiert werden.

C.2.35.3. In den Wohngebieten ist ein hoher Anteil an gut nutzbarem „Grün“ zu erhalten und zu entwickeln.

C.2.35.4. Die Siedlungsränder im Bereich der prägenden Landschaftsräume sind durch architektonische Akzente zu markieren.

C.2.36.1. Entlang der Neutorstraße soll durch die Ansiedlung von gemischten Nutzungen der urbane Charakter dieses Bereichs erhalten und weiter verstärkt werden.

C.2.36.2. Künftige Baumaßnahmen haben sich im gesamten Teilraum weitgehend am Bestand zu orientieren.

C.2.36.3. Die Riedenburgkaserne ist als zentraler Entwicklungsbereich zeitgemäß zu entwickeln und hat sich hinsichtlich der Nutzungsmischung und Bebauungsstruktur sensibel in die vorherrschende historische Siedlungsstruktur einzugliedern.

C.2.36.4. Der Tendenz der „inneren Zersiedelung“ – aufgrund geringer Bestandsdichten im Vergleich zur Lage im Stadtraum – soll insbesondere im Bereich zwischen Glanbach, Innsbrucker Bundesstraße, Aiglhofstraße und Maxglaner Hauptstraße durch sensible Nachverdichtungen in Form von kompakten Bauformen entgegengewirkt werden.

C.2.36.5. Um den identitätsstiftenden Solitärcharakter der Stieglbrauerei zu erhalten, hat sich die angrenzende Bebauung gegenüber der Stieglbrauerei hinsichtlich der Maßstäblichkeit zurückzunehmen.

C.2.37.1. Die stark von Grünelementen (Alleen, „Hausparks“ etc.) geprägten öffentlichen Räume der Riedenburg sind zu erhalten und weiterzuentwickeln.

C.2.37.2. Die öffentlichen Räume sind im Bereich von Kreuzungen stadt- bzw. teilraumbedeutsamer Wegeverbindungen baulich besser zu fassen und als Plätze zu akzentuieren.

C.2.37.3. Der Kreuzungsbereich Innsbrucker Bundesstraße/Aiglhofstraße ist entsprechend seiner Bedeutung als Eingangsbereich zu den Landeskrankenanstalten sowie als Zugang zu dem geplanten S-Bahnhof an der Rudolf-Biebl-Straße gestalterisch aufzuwerten.

C.2.37.4. Entlang der Neutorstraße haben sich die Gebäude zum öffentlichen Raum hin zu orientieren und sollen hohen gestalterischen Qualitäten entsprechen.

Altstadt

C.2.38. Die historische „Stadtidee“ ist städtebaulich behutsam und zeitgemäß weiterzuentwickeln.

C.2.39. Ausgewählte öffentliche Räume sind unter Berücksichtigung der historischen „Stadtidee“ und heutiger Nutzungskriterien gestalterisch sensibel aufzuwerten und neu zu interpretieren.

C.2.37.5. Die Geschäftsstraßen Maxglaner Hauptstraße, Neutorstraße und Innsbrucker Bundesstraße soll unter Berücksichtigung der historischen Bebauungsstruktur, in ihrer Vitalität gestärkt und durch imagebildende Maßnahmen weiter belebt werden.

C.2.37.6. Der urbane Charakter der Innsbrucker Bundesstraße ist durch die Vereinheitlichung der Vorraumtiefen und einer stärkeren baulichen Fassung zu stärken. Große, der Straße zugewandte Parkplätze sind zu vermeiden.

C.2.37.7. Die Aiglhofstraße ist als „mittlere Achse“ des Teilraums mittels straßenraumbildender Bebauung deutlicher räumlich zu fassen.

C.2.37.8. Die Moosstraße hat zwischen der Neutorstraße und der Nußdorferstraße einen urbanen Charakter mit straßenraumbildenden Gebäuden aufzuweisen.

C.2.38.1. Die städtebaulich hochwertigen Stadtstrukturen der Altstadt sind in ihrem prägenden Charakter („Wesen der Stadt“), unter Berücksichtigung der bereits existierenden Regelungen zu erhalten und weiterzuentwickeln.

C.2.38.2. Die vielfältigen, sich teilweise ändernden, Funktionen und Nutzungsansprüche (Arbeitsplatz, Versorgung, Wohnen, Bildung, Kunst etc.) sind durch eine zeitgemäße städtebauliche Interpretation der historischen Stadt erlebbar zu machen.

C.2.38.3. Bei allen Um-, An- und Neubauten sind die historischen städtebaulichen Qualitäten zu berücksichtigen und in einer sensiblen sowie zeitgemäßen Architektur fortzuschreiben.

C.2.38.4. Der formale Kontrast zwischen den unterschiedlichen Maßstäblichkeiten des Teilraums (z. B. Bürgerstadt, Dom- und Festspielbezirk) ist zu erhalten.

C.2.39.1. Das Wegenetz soll, insbesondere in den stadt- bildprägenden Gassen und Wegen, wie der Getreidegasse, der Judengasse, der Kaigasse und der Linzer- gasse, durch gestalterische Maßnahmen (z. B. Pflasterung) entsprechend der Qualität der angrenzenden Bebauung aufgewertet werden.

C.2.39.2. Fließende Gewässer (Salzach, Almkanal) sind als wesentliche innerstädtische Freiräume neben den Inneren Bergen stärker im öffentlichen Raum einzubeziehen und erlebbar zu machen.

C.2.39.3. Die privaten Freiräume entlang der Salzach sind aufgrund ihrer Bedeutung für die Silhouettenbildung und der dadurch erlebbaren Wechselwirkung zwischen Stadt und Landschaft zu erhalten.

III.C.3. Wohnen an den richtigen Standorten

Wohnanteil



Ziel ist es, die Stadt Salzburg in ihrer Funktion als attraktiver Wohnstandort zu stärken. Im Neubausektor kann dafür bei Umstrukturierungen und bei der Nutzung der Baulandreserven ein ausreichender Wohnanteil sichergestellt werden. Gleiches gilt für die altstadtnahen Bereiche, in denen latent eine Konkurrenzsituation zwischen Wohnen und Arbeiten besteht. Andererseits ist ein hoher Wohnanteil in langfristig von Lärm oder Schadstoffen belasteten Gebieten zu vermeiden.

Sofern verträglich soll auch die Mischung von Arbeiten und Wohnen gefördert werden. In dezentralen Versorgungs- und Arbeitsplatzschwerpunkten (Zentren und Entwicklungachsen) ist zur Erhöhung der Wohnqualität auch eine Funktionstrennung, allerdings im kleinräumigen Maßstab, zu prüfen.

Ziel

Maßnahme

- C.3.1.** Die Wohnfunktion in der Stadt Salzburg ist zu stärken (Verbesserung des Verhältnisses Wohnbevölkerung zu Arbeitsbevölkerung), das Wohnungsangebot ist zu verbessern.
- C.3.1.1.** Im Rahmen der Bebauungsplanung ist die Festlegung von Wohnanteilen zu prüfen. Hierbei sind die Festlegungen gemäß den planlichen Darstellungen (siehe Plan 3.06) als Richtwert anzuwenden.
- C.3.1.2.** Keine Ausweisung von Zweitwohnungsgebieten in der Stadt.
- C.3.2.** Ein ausreichender Wohnanteil ist im Neubausektor, im Falle städtebaulicher Umstrukturierungen auf bereits bebauten Bereichen und auf Baulandreserven, auch in zentralen Lagen, zu sichern.
- C.3.2.1.** Die Festlegung von Wohnanteilen laut Plan 3.06 hat jedenfalls zu erfolgen auf:
- zentralen Wohnbaulandflächen (zumindest in den Bereichen der Altstadt, der Neustadt, der Riedenburg und des Nonntals)
 - stark lärmbelastete Wohnbaulandflächen.
- C.3.2.2.** Die in den Bebauungsplänen festgelegten Wohnanteile sind tendenziell zu erhalten. Bei Neubauten in der „Innenstadt“ wie auch im „Urbanen Kern“ (ausg. mittlere und Stadtteilzentren sowie Entwicklungsachsen) sind hohe Wohnanteile sicherzustellen.
- C.3.3.** Neubau, Erhalt, Pflege und Ausbau des Wohnraumes soll vorrangig auf bestehenden Baulandflächen, mit Ausnahme jener Bereiche, die für die Wohnnutzung aufgrund hoher Umweltbelastungen ungeeignet sind (Sicherstellung eines gesunden Wohnumfeldes), stattfinden.
- C.3.3.1.** Kriterien für einen hohen Mindestwohnanteil im Rahmen der Bandbreite:
- geringe Immissionsbelastung durch Lärm, Abgase, elektromagnetischen Strahlungen etc.
 - Nahversorgung u. soziale Infrastruktur vorhanden,
 - Nähe zu Grünflächen,
 - Größe der Baulandreserve,
 - Historische Bauten und Ensembles, deren adäquate Nutzung eher die Wohnnutzung darstellt,
 - Bereiche mit erheblichen Wohnraumverlusten in der Vergangenheit,
 - gute Verkehrserschließung durch den ÖV.
- C.3.3.2.** Kriterien für einen geringen Mindestwohnanteil im Rahmen der Bandbreite:
- hohe Immissionsbelastung, insbesondere Lärm (Hauptverkehrsstraße u. ä.),
 - Lage in einem mittleren Zentrum, in einem Stadtteilzentrum oder in einem lokalen Zentrum,
 - Lage im Randbereich zu einem Gewerbeschwerpunkt, sofern keine Schutzmaßnahmen möglich sind.
- C.3.3.3.** Neben der Festlegung von Wohnanteilen soll im Rahmen der Bebauungsplanung auch verstärkt das Instrument des § 36 Abs 4 ROG 1998 (Situierungsbindung von Wohn- und anderen Räumen) angewendet werden.
- C.3.4.** Neben der kleinteiligen Mischung von Wohnen und Arbeiten sind, ausgenommen in den Gewerbeschwerpunkten, im gesamten Stadtgebiet dezentrale Versorgungseinrichtungen zu fördern.
- C.3.4.1.** Ergänzend zu den gesetzlichen Regelungen kann der Wohnanteil unterschritten werden:
- bei allen bestehenden oder geplanten öffentlichen Einrichtungen der Gebietskörperschaften sowie sonstigen Trägern öffentlicher Belange,
 - in Bereichen mit erheblicher Immissionsbelastung,
 - im Falle von lokalen Nahversorgungseinrichtungen (Geschäfte des täglichen Bedarfs, Arztpraxen u. ä.).

III.C.4. Schutzwürdiges nicht nur in der Altstadt

Historische Bauten und Ensembles



Die **Salzburger Altstadt** steht wegen ihres besonderen charakteristischen Gepräges unter dem umfassenden Schutz des Altstadterhaltungsgesetzes. Es gibt jedoch auch außerhalb der Altstadt schützenswerte historische Spuren, die zum unverwechselbaren Charakter der einzelnen Stadtteile, zu ihrem Wiedererkennungswert und zur Identifikation mit ihnen beitragen. Dazu gehören auch die ortstypischen Bauernhöfe, zum Beispiel an der Moosstraße.

Historisch wertvolle Einzelgebäude sowie entwicklungsgeschichtlich zusammengehörende oder gestalterisch einheitliche Ensembles spiegeln architektonische und städtebauliche Werte und Entwicklungen wider. Sie prägen das Stadtbild.

Diese wertvollen Gebäude, Ensembles oder Kleindenkmäler weisen jeweils einzigartige städtebauliche Werte und Qualitäten auf, die zum besonderen Charakter Salzburgs beitragen und dementsprechend zu würdigen und zu schützen sind.

Ziel	Maßnahme
<p>C.4.1. Die archäologisch besonders wichtigen Zonen sind als Zeugnisse früherer Siedlungs-epochen möglichst ungestört zu erhalten.</p>	<p>C.4.1.1. Die archäologischen Zonen sind auch durch Grünlandwidmungen, soweit dies im Zusammenhang mit bestehenden Grünflächen gerechtfertigt ist, zu sichern.</p> <p>C.4.1.2. Die für die Stadt Salzburg besonders wichtig erscheinenden Flächen sind im Flächenwidmungsplan kenntlich zu machen.</p> <p>C.4.1.3. Bauabsichten auf archäologisch besonders wichtigen Flächen sind dem Salzburger Museum Carolino Augusteum (Stadtarchäologie) und dem Bundesdenkmalamt bekannt zu geben.</p>
<p>C.4.2. Die historisch und/oder baukünstlerisch wertvollen Ensembles sind inklusive ihrer naturräumlichen Umgebung zu erhalten und im Zuge der Weiterentwicklung des Siedlungskörpers zu berücksichtigen.</p>	<p>C.4.2.1. Die historischen Ensembles sind mit ihrem direkten Umfeld (z. B. historische Gartenanlagen) im Rahmen der Bebauungsplanung im Bestand zu erhalten. Im Rahmen städtebaulicher Studien oder/und Wettbewerben, sowie im Zuge von Baubewilligungsverfahren (Architekturbegutachtung) sind diese zu berücksichtigen.</p> <p>C.4.2.2. Historisch wertvolle Parkanlagen und Gärten sind im Rahmen der Flächenwidmung möglichst durch Grünlandwidmung zu sichern.</p> <p>C.4.2.3. Prüfung der Ausweisung von stadtbildprägenden Bereichen nach dem Ortsbildschutzgesetz (z. B. als „Zone III“).</p>
<p>C.4.3. Historische und/oder baukünstlerisch wertvolle Bauten, die für das charakteristische Orts- oder Stadtbild sowie für das Orts- oder Stadtgefüge von besonderer Bedeutung sind, sind zu erhalten.</p>	<p>C.4.3.1. Für die historischen Bauten und Ensembles gilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Festlegung von Erhaltungsgeboten gem. § 35 Abs. 1 ROG 1998. ■ Gegebenenfalls „Festlegung nach dem Bestand“ gem. § 27 Abs. 3 ROG 1998 im Zuge der Bebauungsplanung. <p>C.4.3.2. Bei Zu-, Um- und Anbauten von erhaltenswerten Gebäuden muss der erhaltenswürdige Baukörper in seiner Proportion, seinem äußeren Charakterbild inklusive meist vorhandenem Fassadenschmuck erhalten bleiben.</p> <p>C.4.3.3. Für derartige Bauten ist ein Fonds, ähnlich dem Altstadterhaltungsgesetz, durch die Stadt anzustreben.</p>
<p>C.4.4. Ortstypische Bauernhöfe, insbesondere die hakenförmige Einhöfe an der Moosstraße, sind mit ihrem in Salzburg einzigartigen Charakter zu erhalten.</p>	<p>C.4.4.1. Im Rahmen der Bebauungspläne sowie der Architekturbegutachtung sind die speziellen Baustrukturen der Bauernhöfe samt ihrem prägenden Umfeld besonders zu berücksichtigen.</p>
<p>C.4.5. Zeitgenössische und/oder baukünstlerisch besonders wertvolle Einzelgebäude auch ab dem Jahr 1945 sind zu erhalten.</p>	<p>C.4.5.1. Die Einzelgebäude ab dem Jahr 1945 sollen erfasst und hinsichtlich ihrer besonderen Ausprägungen bewertet werden.</p>

Ziel

C.4.6. Die historischen und/oder künstlerisch wertvollen Kleindenkmäler sind zu erhalten und nach Möglichkeit bei Planungsmaßnahmen zu berücksichtigen.

Maßnahme

C.4.6.1. Fertigstellung der systematischen Bewertung und Erfassung der Kleindenkmäler.

C.4.6.2. Historisch und/oder künstlerisch wertvolle Kleindenkmäler sind im Rahmen der Architekturbegutachtung nach Möglichkeit zu berücksichtigen und sensibel zu erhalten.

III.D. Verkehrskonzept

III.D.1. Verkehr: Für eine nachhaltige Trendwende

Mobilitätsverhalten und Verkehrsentwicklung



Das gesamte Verkehrskonzept steht unter dem Leitbild „intelligente und nachhaltige Mobilität in der Stadt Salzburg“. Möglichst viele BürgerInnen sollen für ihre täglich notwendigen Erledigungen kurze Wege mit hoher Attraktivität und Sicherheit vorfinden.

Das Verkehrsleitbild aus dem Jahr 1997 ist nach wie vor gültig und unterstützt diese Grundsätze. Es setzt klare Prioritäten: Verkehrsverminderung durch eine Stadt der kurzen Wege. Verkehrsverlagerung durch die Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie des Rad- und Fußgängerverkehrs. Verkehrsverbesserung durch intelligente Technik und Verkehrsmanagement. Verkehrsberuhigung durch bauliche Maßnahmen wie Wohnstraßen und stadtverträgliche Geschwindigkeiten.

Nachdem die Ziele des REK 1994 bei der Verkehrsmittelwahl deutlich verfehlt wurden, kommt auf die Politik die große Verantwortung zu, im Verkehrsgeschehen eine nachhaltige Trendwende einzuleiten.

Ziel		Maßnahme
D.1.1.	Die bedürfnisgerechte Mobilität für alle sozialen Gruppen ist zu ermöglichen.	D.1.1.1. Verdichtung des ÖPNV-Netzes nach Linien und Takten mit hohen Qualitätsstandards und Verbesserungen bei der Haltestellen-Erreichbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer.
D.1.2.	Das Prinzip der Kostenwahrheit ist bei allen Planungen und Maßnahmen anzuwenden.	D.1.1.2. Verbesserung der Rad- und Fußgängerinfrastruktur.
D.1.3.	Die Barrierefreiheit ist bei allen Maßnahmen zu berücksichtigen.	<p>D.1.1.3. Erhöhung der Verkehrssicherheit.</p> <p>D.1.1.4. Gute Erreichbarkeit sicherstellen für den notwendigen Kfz-Verkehr: Das sind der Wirtschaftsverkehr, sowie Kfz-Fahrten, für die keine zumutbare Alternative existiert.</p> <p>D.1.1.5. Aufenthaltsqualität im öffentlichen Freiraum erhöhen unter Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten.</p> <p>D.1.1.6. Entwicklung der Stadt entsprechend dem Zentrenkonzept fördern.</p> <p>D.1.1.7. Abbau von „Mobilitätsbarrieren“ (nach Höhe und Lage) für FußgängerInnen, RadfahrerInnen und ÖPNV-BenutzerInnen (siehe Plan 4.01).</p> <p>D.1.1.8. Gendergerechtes Mobilitätsmanagement fördern und nachhaltiges Verkehrsverhalten belohnen.</p> <p>D.1.1.9. Regelmäßige Evaluierung und öffentliche Diskussion über die Gesamtentwicklung des Verkehrs (z.B. Verkehrsforum, Nachhaltigkeitsindikatoren usw.).</p> <p>D.1.2.1. Im Zuge von Kosten/Nutzenanalysen zu Verkehrsmaßnahmen sind die entsprechenden externen wie volkswirtschaftlichen Kosten zwingend zu berücksichtigen.</p>

III.D.2. Tausend Unfälle mit Verletzten sind zu viel

Verkehrssicherheit



Die Stadt Salzburg gehört zu den österreichischen Städten mit der höchsten Verkehrssicherheit. Trotzdem passieren jährlich noch immer über tausend Unfälle mit Personenschäden. Kfz-LenkerInnen sind dabei die Unfallgegner Nummer eins, und zwar zu 76 Prozent gegen RadfahrerInnen und zu 85 Prozent gegen FußgängerInnen. Maßgebende Größe ist die zulässige bzw. mögliche Geschwindigkeit. Deshalb ist auch die Verkehrssicherheit in baulich umgestalteten Tempo-30-Zonen deutlich höher als in jenen, die nur durch Markierungsmaßnahmen und Schilder „beruhigt“ wurden.

Die Verkehrsmittelwahl ist ebenfalls in die Verkehrssicherheitsarbeit einzubeziehen. Mit jedem Prozent weniger Kfz-Verkehrsanteil sinkt der Anteil der Unfälle mit RadfahrerInnen bzw. FußgängerInnen um bis zu zwei Prozent, also fast um jeweils das Doppelte. Die „Vision Zero“, Straßenverkehr ohne Todesopfer und Schwerverletzte, ist ein hohes europäisches Ziel, das auch in Salzburg konsequent angestrebt werden muss.

Ziel

D.2.1. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie eine deutliche Reduktion der Unfälle mit Personenschaden ist vorrangiges Ziel der Mobilitätssicherung. Die „Vision Zero“ ist anzustreben.

Maßnahme

D.2.1.1. Sanierung von Unfallschwerpunkten mit Priorität für den Schutz von FußgängerInnen und RadfahrerInnen.

D.2.1.2. Bauliche Nachbesserung der nur beschilderten Tempo-30-Zonen (siehe Plan 4.02).

D.2.1.3. Überprüfung und Aktualisierung von Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion für den Kfz-Verkehr.

D.2.1.4. Ausbau von Maßnahmen zur Unfallprävention für alle Verkehrsarten. Die Ergebnisse der Verkehrssicherheitsforschung sind anzuwenden.

D.2.1.5. Ausschöpfung der Möglichkeiten zur sicheren und barrierefreien Straßenquerung für FußgängerInnen und RadfahrerInnen, auch im Bereich von Bushaltestellen.

D.2.1.6. Unterstützung von Verkehrssicherheitsaktionen für besonders gefährdete Zielgruppen (u. a. Kinder, Menschen mit Behinderung, ältere Personen).

III.D.3. Beim Radfahren schon die Nummer eins, aber ...

Fußgänger- und Radverkehr



Beim Radverkehr ist Salzburg inzwischen die Nummer eins unter den österreichischen Landeshauptstädten. Auch hier hat sich das klassische Erfolgsrezept bewährt: Mehr Radverkehrsinfrastruktur „erzeugt“ mehr Radverkehr! Dieser erfolgreiche Prozess muss sowohl auf planerischer als auch auf organisatorischer Ebene fortgesetzt werden. Die Potentiale sind noch nicht ausgeschöpft.

Gegenwärtig werden 24 Prozent aller Wege in der Stadt zu Fuß zurückgelegt. Zählt man die Wege zu und von anderen Verkehrsmitteln wie Auto oder Bus dazu, sind es dreißig Prozent. Leider sinkt damit auch in Salzburg, so wie in allen anderen europäischen Städten, diese höchst urbane Art der Mobilität. Immer weiter entfernte Nutzungsstrukturen für Einkaufen, Arbeit, Bildung oder Freizeit, die dann häufig mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden müssen, sind dafür der Hauptgrund.

FußgängerInnen, die hunderttausenden SalzburgbesucherInnen gehören dazu, benötigen Fläche, eine attraktive Umgebung sowie Sicherheit, um sich „wohlzufühlen“. Erst dann ist Zeit für „Bummeln“, Einkauf und Konsumation! Die Fußgängerzonen sind ein gutes Beispiel dafür, sie umfassen aber nur wenige Prozente der Stadtfläche.

Ziel	Maßnahme
<p>D.3.1.</p>	<p>Der Fußgänger- und Radverkehr ist zu fördern und anteilmäßig zu erhöhen.</p> <p>D.3.1.1. Ausbau des Radwegenetzes in Länge und Qualität. Bei der Prioritätenreihung der Maßnahmen ist der Plan (4.03) zu berücksichtigen.</p> <p>D.3.1.2. Durchführung von gendergerechten Image-Kampagnen zum Gehen und Radfahren.</p> <p>D.3.1.3. Erhöhung des Flächenangebotes für den Fußgängerverkehr durch eine bauliche Qualitätsoffensive (breitere Gehsteige, Plätze, Querungshilfen, Sitzgelegenheiten usw.), auch in stark belasteten Straßen. Dies gilt auch für Bushaltestellen (ausreichend Aufstellflächen usw.).</p> <p>D.3.1.4. Verdichtung und gestalterische Aufwertung des feinmaschigen Wegenetzes für FußgängerInnen und RadfahrerInnen.</p> <p>D.3.1.5. Attraktive und sichere Führung des Fußgänger- und Radverkehrs im Einzugsbereich von bestehenden und neuen Bahnhaltstellen.</p> <p>D.3.1.6. Entschärfung von Konfliktbereichen bei gemeinsamen Fußgänger- und Radverkehrsflächen.</p> <p>D.3.1.7. Schaffung attraktiver und sicherer oberirdischer Abstellanlagen für Fahrräder (auch bei wichtigen ÖPNV-Haltestellen).</p>
<p>D.3.2.</p>	<p>Die Verminderung der Trennwirkung hat bei allen Maßnahmen Vorrang.</p> <p>D.3.2.1. Schaffung direkter Verbindungen durch die Errichtung von zusätzlichen Fußgänger- und Radverkehrsbrücken (neue Salzach- bzw. Saalach-Stege), Unterführungen nur in Ausnahmefällen (Eisenbahnquerungen); siehe Plan 4.01.</p> <p>D.3.2.2. Bei Neubauten ist besonders auf die „Durchlässigkeit“ und die Schaffung „angstfreier Räume“ für FußgängerInnen und RadfahrerInnen zu achten.</p>

III.D.4. Bus und Bahn: Salzburg im unteren Mittelfeld

Öffentlicher Verkehr



Die Nutzung von Bus und Obus nimmt in Salzburg seit Jahren ab. Derzeit werden 17 Prozent aller Wege mit dem Bus zurückgelegt. Salzburg liegt damit im unteren Mittelfeld vergleichbarer europäischer Städte.

Das Bus- und Obusnetz wird zwar ausgebaut, die Jahreskilometer-Leistung stagniert jedoch. Insgesamt sinkt damit die Angebotsqualität. Der Jahreskartentarif des Salzburger Verkehrsverbund (SVV) ist mit 416 Euro der teuerste in Österreich und liegt etwa 40 Prozent über dem der Stadt Graz und sogar über dem der Stadt Wien.

Die Kunden wollen kürzere Takte, ein besseres Busangebot und günstigere Preise. Dies lässt sich nicht kostendeckend realisieren. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs ist somit ein aktiver Beitrag zur „kommunalen Daseinsvorsorge“.

Beim schienengebundenen regionalen ÖPNV war die Nachfrage bis zur Verkehrszählung 2004 mit Ausnahme der Lokalbahn Salzburg – Lamprechtshausen (S1) ebenfalls rückläufig. Seit dem fahrgastfreundlichen Ausbau des S-Bahnnetzes (NAVIS) zeichnet sich eine Trendwende ab.

Klare Verantwortungs- und Finanzierungsstrukturen sind die Voraussetzung für eine nachhaltige Verbesserung des Angebotes und damit der Nachfrage.

Ziel	Maßnahme
<p>D.4.1. Kundenorientierung ist oberstes Ziel. Der Fahrgast steht im Vordergrund.</p>	<p>D.4.1.1. Einrichtung eines Qualitätssicherungssystems beim Öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) mit Kundengarantien.</p> <p>D.4.1.2. Unterstützung eines professionellen kundInnenorientierten Marketings mit Kundenbindungsprogrammen (auch im bayerischen Raum).</p>
<p>D.4.2. Die Benützung des ÖPNV ist zu fördern, der Prozent-Anteil im Verhältnis zum Kfz-Verkehr ist zu halten und möglichst zu erhöhen.</p>	<p>D.4.2.1. Schaffung einer zentralen Verantwortlichkeit für Planung, Koordinierung und Finanzierung des gesamten ÖPNV im Zentralraum von Salzburg. Strukturverbesserung des Salzburger Verkehrsverbundes (SVV) und Beitritt der Stadt zum SVV.</p> <p>D.4.2.2. Die Stadt tritt an den Landesgesetzgeber heran, um einen abgestimmten, integrierten Planungsprozess für den ÖPNV im Zentralraum sicherzustellen, beispielsweise im Rahmen eines Sachprogramms zum Regionalverkehr.</p> <p>D.4.2.3. Das Leistungsniveau des ÖPNV muss erhöht, die finanziellen Aufwendungen gesenkt bzw. stabilisiert werden. Eine maßnahmenorientierte Problemanalyse der Ursachen für die Veränderung der ÖPNV Nachfrage (Stadt-Region) soll durchgeführt werden.</p> <p>D.4.2.4. Aktive Unterstützung der Stadt für ein langfristig gesichertes Finanzierungskonzept für den öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr durch die PartnerInnen Bund, Land und Gemeinden. Dabei sind alle wirtschaftlichen und rechtlichen Möglichkeiten auszuschöpfen (z. B. Förderungen für nachhaltige Verkehrssysteme, Verkehrsanschlussabgabe bei Betriebsansiedlungen usw.).</p> <p>D.4.2.5. Eine Attraktivierung und ein rascher Ausbau des Nordostastes von NAVIS (S-2), mit Weiterführung eines S-Bahn-Betriebes nach Braunau (über Mattighofen) ist zu betreiben.</p>
<p>D.4.3. Verbesserung der Vernetzung des städtischen und stadtbezogenen ÖPNV mit optimaler Einbindung der neuen S-Bahn Haltestellen.</p>	<p>D.4.3.1. Verkürzung der Reisezeit</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Direktverbindungen ohne Umsteigen und Umwege erhöhen ■ ÖPNV-Taktangebot (Abfahrten pro Tag und Haltestelle) erhöhen ■ Verkürzung der Fahr- und Umsteigzeiten (Beschleunigungsprogramm: Halt nur mehr bei Haltestellen = Grüne Welle für Bus/Obus) ■ Einrichtung von Busspuren ■ Verbesserung der Erreichbarkeit des ÖPNV: die Zugänglichkeit für FußgängerInnen und RadfahrerInnen zu den S- Bahn-, Bus- und O-Bus-Haltestellen ist zu verbessern ■ Ausbau von Park & Ride-Stationen in der Region (insbesondere entlang der S-Bahn) ■ Entwicklung eines integrierten Taktverkehrs für Bahn & Bus

Ziel	Maßnahme
	<p>D.4.3.2. Komforterhöhung durch attraktive Haltestellen, moderne, bequeme Fahrzeuge, Information, Sicherheit, Prestigegefühl (Aussicht, Umweltfreundlichkeit).</p> <p>D.4.3.3. Attraktive Reisekosten, d. h. Leistung entspricht dem Nutzen (im Vergleich zum Kfz-Verkehr), nur ein Fahrausweis für alle Leistungen.</p> <p>D.4.3.4. ÖPNV-optimierte Anbindung der Science City und des Uniparks Nonntal.</p> <p>D.4.3.5. Anlagen und Fahrzeuge des ÖPNV grundsätzlich barrierefrei gestalten.</p>
<p>D.4.4</p>	<p>Alle Verkehrslichtsignalanlagen an Kreuzungen sind so zu steuern, dass der ÖPNV, unter Berücksichtigung der Wartezeiten für FußgängerInnen und RadfahrerInnen, optimal bevorzugt wird.</p> <p>D.4.4.1. VERMAN (Verkehrsmanagement Salzburg) für den ÖPNV umsetzen.</p> <p>D.4.4.2. Der Verkehr an Straßenbaustellen ist so zu regeln, dass dem Umweltverbund ein bevorzugtes, sicheres und rasches Durchkommen ermöglicht wird.</p>
<p>D.4.5.</p>	<p>Alle innerstädtischen Maßnahmen für den regionalen Personenverkehr müssen geeignet sein, die Qualität des ÖPNV für alle Verkehrsteilnehmer, also auch für die städtische Bevölkerung, zu verbessern.</p> <p>D.4.5.1. Unterstützung der Planungen für die „Magistrale für Europa“ (Eisenbahnverbindung Paris – Salzburg – Budapest), um die Erweiterung des S-Bahnnetzes zu ermöglichen.</p> <p>D.4.5.2. Der Umbau des Salzburger Hauptbahnhofs ist hinsichtlich der Planungen und deren Umsetzung zu unterstützen.</p> <p>D.4.5.3. Nutzungsverdichtung im Umkreis der S-Bahn-Haltestellen im Stadtgebiet (Leitplanungen erstellen), Optimierung der Umsteigerelationen zum innerstädtischen ÖPNV.</p> <p>D.4.5.4. Attraktiver kundengerechter Ausbau des Nelböck-Viadukts mit Zugang zu den Nahverkehrszügen als neue „Nahverkehrsdrehscheibe“ mit Anbindung an das städtische Busnetz.</p> <p>D.4.5.5. Nahverkehrsverlängerung durch das Stadtzentrum. Ein Gemeinderatsbeschluss vom 3. Juli 2002 zur Trassenfreihaltung für die Stadt-Regionalbahn existiert bereits.</p> <p>D.4.5.6. Schaffung neuer Linienführungen und Korridore für den regionalen Busverkehr in der Stadt, mit Prüfung der Durchbindung (Flachgautakt I und II).</p> <p>D.4.5.7. Prüfung und Sicherstellung von Schienentrassen für den Nah-, Fern- und Güterverkehr im Westen der Stadt (Schienen-Westtangente), durch Grünlandwidmung bzw. Berücksichtigung bei Baumaßnahmen (siehe Plan 4.04).</p> <p>D.4.5.8. Freihalten der Trasse für eine neue Verbindung der Lokalbahn über Bergheim, auch als Gewerbeschwerpunkterschließung, durch Festlegung einer Verkehrsfläche.</p>

III.D.5. Gesamtstädtisches Parkraum-Management

Ruhender Kfz-Verkehr



Anzahl und Organisation der Kfz-Stellplätze gehören zu den wesentlichsten planerischen Steuergrößen für die Verkehrsmittelwahl. Deshalb wurde 1990 für jene Stadtbereiche, in denen die größte Nachfrage nach Kfz-Stellplätzen besteht, die Parkraumbewirtschaftung eingeführt.

Im erweiterten Zentralbereich der Stadt, der die Kurzparkzonen und die Parkplätze der Altstadt einschließt, befinden sich insgesamt rund 40.100 Kfz-Stellplätze. Öffentlich zugänglich sind davon 38 Prozent, und zwar 24 Prozent in Kurzparkzonen und 14 Prozent in öffentlichen Garagen und Parkplätzen. Die Mehrzahl aller Stellplätze, nämlich 62 Prozent (24.900), befindet sich auf privatem Grund.

Dies führt wohl auch dazu, dass gesamtstädtisch beinahe die Hälfte der Wege zur Arbeit mit dem Kfz zurückgelegt wird. Geparkt wird dabei zu 66 Prozent auf Privatgrund (z. B. firmeneigene Grundstücke), zu 19 Prozent öffentlich gebührenfrei und nur zu acht Prozent gebührenpflichtig (Straßen, Parkplätze und Garagen). Dies sind die Ergebnisse der Analyse 2004.

Soll der Anteil des fließenden Kfz-Verkehrs – wie in den Zielen vorgesehen – reduziert werden, dann muss ein wirtschaftlich und sozial akzeptables gesamtstädtisches Parkraummanagement unter Einbeziehung nichtöffentlicher Stellplätze entwickelt werden. In erster Linie ist dabei an Kooperationen mit privaten Betreibern, etwa in Form von Mobilitätskonzepten, gedacht.

Ziel

D.5.1. Ein gesamtstädtisches kommunales Stellplatzmanagement ist zur „Annäherung“ der Chancengleichheit zwischen ÖPNV- und Kfz-BenützerInnen, bei gleichzeitiger Anhebung der ÖPNV-Attraktivität, zu betreiben.

D.5.2. Beim Stellplatzmanagement sind alle vorhandenen hoheitlichen und fiskalischen Steuerungsinstrumente zum Ruhenden Verkehr zu berücksichtigen.

Maßnahme

D.5.1.1. Die Vor- und Nachteile eines gesamtstädtischen Parkraummanagements für den Stadtverkehr, auch unter Berücksichtigung privater Stellplätze, sind nach wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Aspekten aufzuzeigen und zu bewerten.

D.5.1.2. Ausreichender Parkraum ist bereitzustellen für:

- die Wohnbevölkerung am Wohnort,
- den Wirtschaftsverkehr,
- Menschen mit Behinderung und
- ArbeitnehmerInnen ohne zumutbare sonstige Alternativen.

D.5.1.3. Bei der Schaffung von zusätzlichen, allgemein zugänglichen Kfz-Stellplätzen in Parkgaragen und Parkhäusern muss eine adäquate Anzahl von Oberflächenparkern reduziert werden.

D.5.1.4. Zur Verbesserung des Stellplatzangebotes für BewohnerInnen sind in zentralen Lagen der Stadt oberirdische Parkplätze vom Straßenraum in attraktive und sichere Parkhäuser zu verlagern (mittelfristiges Programm).

Frei werdende Stellplätze sind für die Rückgewinnung urbanen Lebensraums und Behindertenparkplätze zu verwenden.

D.5.1.5. Kompletieren des Garagenringes im Nordosten und im Süden der Altstadt (Unipark und Barmherzige Brüder).

D.5.1.6. Anpassung der bestehenden Stellplatzverordnung an die geänderten ÖPNV-Angebote sowie die ergänzte Bauland-Grünland-Grenze.

D.5.1.7. Ausbau eines dynamischen Parkleitsystems sowie von P & R-Anlagen in der Region.

D.5.1.8. Entwicklung und Umsetzung von Stellplatz- und Fahrtenmodellen in Zusammenarbeit mit den BauträgerInnen.

D.5.1.9. Bei der Errichtung von Parkhäusern oder Tiefgaragen ist auf eine gute Einsehbarkeit und Beleuchtung besonderes Augenmerk zu legen (u. a. „Frauenparkplätze“).

D.5.2.1. Bereitstellung von zusätzlichen Parkplätzen für BewohnerInnen der Altstadt und altstadtnaher Bereiche in den Parkgaragen, etwa der Salzburger Parkgaragen Gesellschaft (SPG) oder der Barmherzigen Brüder, sowie zwischenzeitlich auf den bewirtschafteten Stellplätzen, entsprechend dem Altstadtkonzept.

Ziel	Maßnahme
	<p>D.5.2.2. Die Erträge aus Gebühren und Strafgeldern für das Parken im Straßenraum sind entsprechend dem gesetzlichen Auftrag (Parkgebührengesetz) zweckgewidmet für den ÖPNV-Betrieb zu verwenden.</p> <p>D.5.2.3. Indexbindung der Gebühren für die Parkraumbewirtschaftung.</p> <p>D.5.2.4. Das gebührenpflichtige Dauerparken im öffentlichen Straßenraum ist zu prüfen.</p>

III.D.6. Nur „Push“ und „Pull“ führen zum Erfolg

Fließender Kfz-Verkehr



Der Kfz-Verkehr bestimmt die lokalen Belastungen bei nahezu allen wesentlichen Luftschadstoffen. Dazu kommen Lärmbelastungen im Hauptstraßennetz, die häufig gesundheitsrelevante Grenzwerte überschreiten, sowie Unfallgefahren. Dies beeinträchtigt massiv städtische Lebensqualität.

Ziele und Maßnahmen zur zukunftsfähigen Steuerung des fließenden Kfz-Verkehrs zu erstellen und umzusetzen, sind deshalb wesentliche Kernbereiche der Verkehrsplanung.

Alle wissenschaftlichen Analysen zum Verkehrsverhalten zeigen, dass ein deutlicher Wechsel der Verkehrsmittel nie aufgrund eines besseren Angebotes allein erfolgt. Erfolgreich ist nur ein komplexes Wechselspiel von „Push-Maßnahmen“, wie Parkraumorganisation oder Kostenwahrheit, und „Pull-Strategien“, wie ÖPNV-Ausbau, besseres Marketing dafür und mehr Information darüber.

Da es dazu keine „Patentrezepte“ gibt, muss auch dem Versuch und dem kontrollierten Probetrieb mehr Raum gegeben werden.

Ziel

D.6.1. Effiziente und umfeldverträgliche Organisation des notwendigen motorisierten Individualverkehrs, bei gleichzeitiger Reduktion des nicht notwendigen Kfz-Verkehrs (Definition siehe Kapitel Strukturuntersuchung Punkt 4.1.6).

D.6.2. Straßenneu- und -ausbau ausschließlich zur Entlastung von dicht besiedelten Wohngebieten und/oder zur Beschleunigung des ÖPNV.

Maßnahme

D.6.1.1. Start des Projektes VERMAN gemeinsam mit dem Land. VERMAN ist ein gemeindeübergreifendes Gesamtsystem für ein effizientes Verkehrsmanagement zur Erreichung von weniger Kfz-Staus und eines schnelleren ÖPNV, unter Bewahrung bestmöglicher Mobilität.

D.6.1.2. Steigerung des Fußgänger-, Rad- und ÖPNV-Verkehrs durch Angebotsverbesserungen und Qualitätsoffensiven. Verlagerung von Kfz-Kurzfahrten.

D.6.1.3. Initiativen zur Förderung energiesparender, lärm- und schadstoffarmer Kraftfahrzeuge.

D.6.1.4. Prüfung von verkehrslenkenden Maßnahmen zur Reduktion des nicht notwendigen Kfz-Verkehrs.

D.6.1.5. Hochbelastete innerstädtische Hauptverkehrsstraßen sind attraktiver zu gestalten. Maßnahmen dazu sind etwa eine optimale Gestaltung der Straßen-Seitenräume wie breitere Gehsteige, Bäume etc. und reduzierte Geschwindigkeiten.

D.6.1.6. Bessere Koordinierung und Abstimmung des regionalen Straßenbaues und Prüfung der mittelbaren und unmittelbaren Auswirkungen auf das städtische Verkehrsnetz.

D.6.2.1. Ausbau Autobahnhalbinschluss Hagenau und Umlegung der Schillerstraße zur Entlastung des Nordens der Stadt.

D.6.2.2. Unterstützung beim Neubau des Nelböck-Viadukts (volle drei Spuren mit Vergrößerung der Durchfahrtshöhe).

D.6.2.3. Die Stadt Salzburg unterstützt eine großräumige Umfahrung im Norden der Stadt (samt einer neuen Salzachbrücke).

D.6.2.4. Prüfung des Projektes einer neuen Gleisquerung nördlich des Hauptbahnhofes (Bahnhof Spange).

III.D.7. Die Erreichbarkeit der städtischen Wirtschaftsstandorte sichern Wirtschaftsverkehr und Tourismus



Ziel ist es, die Erreichbarkeit innerstädtischer Wirtschaftsstandorte für den Wirtschaftsverkehr sicherzustellen und zu verbessern, dies allerdings stadtverträglich. Dabei ergeben sich zwangsläufig Interessenkonflikte und Spannungsfelder. Pole dabei sind der gegenseitige Wettbewerb, die Verträglichkeit mit anderen städtischen Nutzungen, die Entwicklungsfähigkeit eines Gebietes und die unterschiedliche Bereitschaft der Beteiligten, an einem stadtverträglichen Wirtschaftsverkehr konstruktiv mitzuarbeiten.

Wirtschaftsverkehr ist jener Verkehr, der mit der Herstellung und Verteilung von Gütern, Waren, Leistungen und Informationen verbunden ist. Dieser ist im Stadtgebiet derzeit weitgehend auf das Kfz angewiesen.

Im Tourismusverkehr muss Salzburg vor allem seine Erfahrungen mit dem Reisebuskonzept weiterentwickeln, die Flughafenereichbarkeit mit dem ÖPNV verbessern und ein attraktives Angebot für einen autofreien Salzburgurlaub anbieten im Sinne von: „Mehr Stadterlebnis mit weniger Kfz“.

Ziel	Maßnahme
<p>D.7.1. Die Erreichbarkeit innerstädtischer Wirtschaftsstandorte für den Wirtschaftsverkehr ist sicherzustellen.</p>	<p>D.7.1.1. Sicherung von ausreichenden Ladezonen für den Wirtschaftsverkehr.</p> <p>D.7.1.2. Nahversorgung forcieren und verträgliche „Nutzungsmischung“ fördern.</p> <p>D.7.1.3. Sicherung und Verbesserung von Gleisanschlüssen (mit Beratung der InhaberInnen und BenutzerInnen) und Straßenerschließungen im Bereich von Gewerbeschwerpunkten.</p>
<p>D.7.2. Der Wirtschaftsverkehr hat einen adäquaten Beitrag zur Lärm- und Abgasreduktion in der Stadt zu liefern. (Zum Wirtschaftsverkehr zählt der Güterverkehr sowie der Geschäfts- und Dienstreiseverkehr im Personenverkehr).</p>	<p>D.7.2.1. Einführung einer City-Logistik (urban logistic) für die Stadt zur Verringerung des Lieferverkehrs insbesondere in den Fußgängerzonen und zur (Teil-)Verlagerung auf andere Verkehrsmittel.</p> <p>D.7.2.2. Unterstützung von Pilotprojekten für alternative Antriebssysteme bei Fahrzeugen, inklusive Fahrzeugtechnik, -equipment und Bedienung.</p> <p>D.7.2.3. Erhaltung und nach Möglichkeit Verbesserung der Schienenerreichbarkeit durch Anschlussgleise, insbesondere bei den Gewerbeschwerpunkten.</p>
<p>D.7.3. Der Flughafen Salzburg orientiert seine Betriebspolitik wegen der attraktiven und damit aber auch sensiblen Stadtnähe an besonders strengen ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Vorsorge-Kriterien und stimmt diese Vorgangsweise mit der Stadt ab.</p>	<p>D.7.3.1. Einhaltung und Evaluierung der Verpflichtungen aus der „Umwelterklärung 2004“ des Flughafens Salzburg.</p> <p>D.7.3.2. Attraktive und effiziente Anbindung des Flughafens mit öffentlichen Verkehrsmitteln, innerstädtisch und regional.</p> <p>D.7.3.3. Sicherung der Möglichkeit der Errichtung einer zukünftigen Schienenerschließung durch Trassenfreihaltung (Westspange, siehe oben).</p> <p>D.7.3.4. Weiterführung des „betrieblichen Mobilitätsmanagements Flughafen“.</p> <p>D.7.3.5. Prüfung einer umweltfreundlichen Alternative zu den derzeitigen Kerosintransporten mit Lkw.</p> <p>D.7.3.6. Unterstützung des Flughafens Salzburg beim Aufbau neuer Destinationen zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Salzburg unter Berücksichtigung der Kriterien des Zieles D.7.3.</p>
<p>D.7.4. Der Anteil der Gäste, welche die Stadt Salzburg ohne eigenen Pkw besuchen, ist deutlich zu steigern.</p>	<p>D.7.4.1. Durchführung eines Pilotprojektes „Sanfte Mobilität – autofreier Städtetourismus“ in Kooperation mit den Tourismusverantwortlichen.</p> <p>D.7.4.2. Das Staumanagement zur Verringerung der tourismusbedingten Kfz-Verkehrsspitzen ist durch technische und organisatorische Maßnahmen weiter zu entwickeln. Dazu gehören etwa Maßnahmen für Verkehrsleitsysteme an Autobahnen im Rahmen von VERMAN, Informationen im Internet usw.</p>

Ziel	Maßnahme
<p>D.7.5.</p>	<p>Der „autofreie“ Aufenthalt für TouristInnen in der Stadt ist zu fördern.</p> <p>D.7.4.3. Evaluierung und Weiterentwicklung des 2006 eingeführten Reisebuskonzeptes.</p> <p>D.7.4.4. Errichtung eines Reisebusterminals mit angeschlossener Busgarage im Kapuzinerberg, lt. Gemeinderatsbeschluss vom 16.9.2003. Dies losgelöst von der Frage des Kapuzinerbergtunnels.</p> <p>D.7.4.5. Prüfung einer verbesserten ÖPNV-Erschließung von Hellbrunn inklusive Tiergarten.</p> <p>D.7.5.1. Vereinfachung und Bewerbung von nutzerspezifischen ÖPNV-Angeboten, zum Beispiel von „All-inclusive-Angeboten“ mit Tickets für den ÖPNV (z. B. Übertragung des 1-EuroTicketmodells des Tennengaus auf den gesamten Zentralraum).</p>

III.D.8. Mehr Information, Organisation und Koordination

Mobilitätsmanagement



Mobilitätsmanagement orientiert sich direkt an den verkehrlichen Bedürfnissen der Menschen und stützt sich vor allem auf Information, Kommunikation, Organisation und Koordination unter Einbeziehung von Marketingstrategien. Alle VerkehrsteilnehmerInnen, die grundsätzlich zwischen mehreren Verkehrsmitteln wechseln können, sind für ein Mobilitätsmanagement zu gewinnen.

Mobilitätsmanagement-Maßnahmen ermöglichen es, die Verkehrssysteme besser aufeinander abzustimmen, zu vernetzen und zu steuern sowie die Wirksamkeit von teuren Infrastrukturmaßnahmen deutlich zu erhöhen.

Eine Mobilitätszentrale für den Zentralraum Salzburg, einschließlich der benachbarten bayrischen Landkreise, könnte eine Katalysator-Funktion ausüben und eine Vielzahl von öffentlichen, betrieblichen oder privaten Maßnahmen initiieren und bündeln.

Mobilitätsmanagement unterstützt ein nachhaltiges, zukunftsfähiges „Verkehrsverhalten“ der Menschen in Salzburg. Dieses Ziel sollte als „Vorsorge durch Einsicht“ und nicht als „Schadensbegrenzung durch behördlichen Zwang“ erreicht werden, wie es etwa im Ernstfall gesetzlich vorgesehene Fahrverbote bei häufigen Grenzwertüberschreitungen von Luft- und Lärmwerten sein könnten.

Ziel

D.8.1. Das bestehende Verkehrsangebot ist effizienter, ökologisch verträglicher und sozial gerechter zu gestalten.

D.8.2. Die Motivation zur Teilnahme am Mobilitätsmanagement ist zu fördern.

Maßnahme

D.8.1.1. Die Stadt erarbeitet ein Strategiepapier zum „Mobilitätsmanagement in der Stadt Salzburg“. Inhalt sind entsprechende Ziele und Prioritäten, Maßnahmen, Wirkungsanalysen und der erforderliche Finanz- und Zeitrahmen unter Berücksichtigung genderspezifischer Bedürfnisse.

D.8.1.2. Unterstützung bei der Einrichtung einer verkehrsmittel- und verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätszentrale für den Zentralraum Salzburg, einschließlich der Landkreise Traunstein und Berchtesgaden.

D.8.1.3. Entwicklung und Umsetzung weiterer, mit den BauträgerInnen abgestimmter vorhabensbezogener Stellplatz- und Fahrtenmodelle, mit dem Ziel einer effizienten und auf die Umfeldverträglichkeit abgestimmten Autonutzung.

D.8.1.4. Ausarbeitung von attraktiven und ökologisch verträglichen Verkehrskonzepten für Großveranstaltungen im Stadtgebiet (mit besonderer Förderung des Umweltverbundes).

D.8.2.1. Unterstützung bei der Durchführung eines Pilotprojektes „individualisiertes Marketing“ für den öffentlichen Verkehr im Zentralraum, einschließlich der Landkreise Traunstein und Berchtesgaden, in Kooperation mit dem Land Salzburg.

D.8.2.2. Durchführung von und Anregungen zu Modellprojekten „betriebliches Mobilitätsmanagement“ in Stadt- und Landesverwaltungen sowie Gesellschaften und Betrieben im Eigentum bzw. Miteigentum der öffentlichen Hand.

D.8.2.3. Betriebliches Mobilitätsmanagement als Teil des gesamtstädtischen Mobilitätsmanagements unterstützen.

III.E. Technisches und soziales Infrastrukturkonzept

III.E.1. Lebensqualität für alle! Sozialeinrichtungen



Die Stadt Salzburg bekennt sich in dem vom Gemeinderat im Jahr 2004 einstimmig beschlossenen Sozialleitbild zum Grundsatz „Lebensqualität für alle“. Das heißt für Männer und Frauen, Kinder, Jugendliche, Eltern, SeniorInnen, Gesunde und Kranke. Voraussetzungen dafür sind eine bedarfsgerechte soziale Infrastruktur und ein ständiger intensiver Dialog zwischen Bevölkerung, jeweiligen BenutzerInnen, Verwaltung und Politik.

Während die Kindergartenplätze für 3- bis 6-Jährige bereits einen hohen Ausbaustand erreicht haben, gibt es noch Nachholbedarf bei Betreuungseinrichtungen von unter 3-Jährigen und Kindern im Volksschulalter. Auch für Jugendliche braucht es weitere Angebote mit Gestaltungsfreiraum, insbesondere auch zur Förderung sportlicher Aktivitäten.

Wie viele andere Städte auch zählt Salzburg zu den „alternden Städten“. Der Anteil der über 60-Jährigen wird im Jahr 2031 auf über 33 Prozent steigen. Daraus ergibt sich eine große sozialpolitische Herausforderung, vor allem im Bereich der Pflegeprävention und der Vernetzung bestehender Angebote für die Betreuung und Pflege älterer Menschen.

Ein wichtiges Handlungsfeld besteht im Bereich einer bürgernahen, stadtteilorientierten Gemeinwesenarbeit. Die jetzigen Strukturen bieten positive Ansätze, müssen jedoch flächendeckend ausgebaut werden.

Allgemeine Grundsätze zur sozialen Infrastruktur

E.1.1.

Die Stadt Salzburg ist durch eine hohe sozio-kulturelle Lebensqualität gekennzeichnet. Vorrangiges Ziel ist die Sicherung und Verbesserung der Lebensqualität für alle Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt.

E.1.1.1. Das im Jahr 2004 vom Gemeinderat beschlossene Sozialleitbild ist konsequent anzuwenden und umzusetzen.

E.1.1.2. Bei der Errichtung sozialer Infrastruktur wie zum Beispiel von Kindergärten oder Stadtteilbüros werden die im Sozialleitbild festgeschriebenen Grundsätze bindend berücksichtigt. Es wird ein ständiger Konsultationsmechanismus installiert und standardisiert. Die institutionalisierte Form der Sozialverträglichkeitsprüfung soll von einem ständigen Gremium durchgeführt werden.

E.1.1.3. Infrastruktureinrichtungen sind an die Nutzungserfordernisse und Nutzungsgewohnheiten der Zielgruppen anzupassen. Bei der Planung und Ausführung sozialer Infrastruktur werden auch die BetreiberInnen und NutzerInnengruppen eingebunden.

E.1.1.4. Neben zielgruppenspezifischer Infrastruktur sind integrative und generationenübergreifende Begegnungs- und Erfahrungsräume für alle Bevölkerungsgruppen zu schaffen. Dies soll eine soziale Isolation und Gettoisierung vermeiden und das Zusammenleben in den Stadtteilen und Siedlungen verbessern.

E.1.1.5. Eine gute und sichere Erreichbarkeit der Sozialeinrichtungen mit dem Umweltverbund ist zu gewährleisten. Im Nahbereich der Einrichtungen ist für Verkehrssicherheitsmaßnahmen und Verkehrsberuhigung zu sorgen.

E.1.1.6. Die Stadt bekennt sich bei der Errichtung von Infrastruktureinrichtungen zu ihrer Vorbildrolle.

E.1.2.

Bei der Errichtung und Nutzung von sozialer Infrastruktur sind die Prinzipien der multifunktionalen Verwendungsmöglichkeit, der Nahraumversorgung und einer ökonomischen Betriebsführung verbindlich zu berücksichtigen.

E.1.2.1. Erstellung eines Raum- und Flächenkatasters zur Erfassung öffentlicher Einrichtungen, die einer erweiterten Nutzung zugeführt werden können. Die Nutzungsoptimierung erfolgt durch Öffnung und gegebenenfalls Adaption von (bestehenden) Räumen für gemeinwesenorientierte, soziokulturelle Aktivitäten in den Stadtteilen und einer Bereitstellung der dafür erforderlichen Ressourcen.

E.1.2.2. Initiierung und Steuerung von partizipativen und moderierten Prozessen mit den beteiligten Personen und Gruppen. Erarbeitung von objektspezifischen Nutzungskonzepten und Nutzungsvereinbarungen mit potentiellen NutzerInnengruppen. Sicherung von Kontrolle und Reinigung (Anlagenbetreuung).

E.1.2.3. Zusätzliche Schaffung von Anreizen für eine kontrollierte Öffnung durch Bindung von Förderungen

Ziel	Maßnahme
<p>E.1.3.</p>	<p>Beachtung des Grundsatzes des barrierefreien Planens und Bauens als wichtige Integrationskomponente für verschiedene, temporär oder dauerhaft bewegungs- und mobilitätseingeschränkte Personengruppen – keine Reduktion auf „behindertengerechtes Bauen“.</p> <p>E.1.3.1. Verpflichtende Umsetzung des Grundsatzes des barrierefreien Bauens durch konsequente Anwendung der entsprechenden Ö-Normen in allen relevanten Planungen und Baumaßnahmen.</p> <p>E.1.3.2. Die Stadt betreibt beim Landesgesetzgeber die Schaffung von Investitionsanreizen im Rahmen der Wohnbauförderung (ähnlich den ÖKO-Punkten).</p> <p>E.1.3.3. Umfassende Anwendung dieses Grundsatzes auf öffentliche und semi-öffentliche (von der öffentlichen Hand mitfinanzierte) Bauten und Infrastruktureinrichtungen und damit Wahrnehmung der Vorbildwirkung.</p> <p>E.1.3.4. Einbindung von SeniorInnen- und Behindertenbeauftragten sowie Interessengruppen im Planungsprozess durch Einrichtung eines Konsultationsmechanismus.</p>
<p>E.1.4.</p>	<p>Infrastruktur für Heranwachsende</p> <p>Schaffung eines ausreichenden Angebotes für Kinder vor dem Schulalter nach stadtteil-spezifischen Gegebenheiten (Nahraumprinzip). Verbesserung des bedarfsadäquaten außerhäuslichen Betreuungsangebotes von Kindern unter drei Jahren, vor allem der 2- bis 3-Jährigen.</p> <p>E.1.4.1. Anpassung gesetzlicher Vorgaben im Kinderbetreuungsbereich zur flexibleren und effizienteren Gestaltung des Betreuungsangebotes (Bedarfsorientierung und Kosten-Nutzen-Relation).</p> <p>E.1.4.2. Entwicklung von Modellprojekten zur Integration verschiedener Altersgruppen in ein Betreuungsangebot (z. B. Nachmittagsbetreuung von SchülerInnen, Vernetzung mit Seniorenbetreuung).</p> <p>E.1.4.3. Bedarfsgerechte Verbesserung der Angebots-situation durch Bereitstellung ausreichender Kapazitäten in bestehenden Einrichtungen, Schließung von räumlichen Versorgungslücken in den Bereichen Gneis-Moos, Altliefering und Schallmoos-Ost sowie Berücksichtigung der Erfordernisse bei allen großen Wohnbauvorhaben (verpflichtende Standort- und Kapazitätsüberprüfung).</p> <p>E.1.4.4. Förderung der Errichtung weiterer Betreuungsplätze für unter 3-Jährige in altersadäquaten und möglichst altersgemischt geführten Einrichtungen.</p>
<p>E.1.5.</p>	<p>Bedarfsorientierter Ausbau von familienergän-zenden Einrichtungen und der Nachmittagsbetreuung für Kinder im Pflichtschulalter.</p> <p>E.1.5.1. Sicherung der Qualität der Nachmittagsbe-treuung von Schulkindern. Vermeidung von Parallelstrukturen (Horte/Schulen). Die Nutzungsoptimie-rung bestehender Einrichtungen bzw. ihre Adaption hat Vorrang vor Neuerrichtungen. Zusätzlich sollten mehr Anreize für Vernetzung und Mehrfachnutzung von Einrichtungen geschaffen werden.</p>

E.1.6. Schaffung eines ausreichenden Angebotes an Freizeitinfrastruktur für alle Heranwachsende und für alle Stadtteile.

E.1.5.2. Die städtischen Horte bilden die höchste Qualitätsstufe für die außerhäusliche Nachmittagsbetreuung von Kindern. Sie sind als pädagogische Kompetenzzentren weiter auszubauen.

E.1.5.3. Optimierung der Nutzung der bestehenden Einrichtungen und Prüfung der Schaffung weiterer altersadäquater Betreuungsplätze für Kinder im Schulalter in unterversorgten Wohngebieten.

E.1.5.4. Möglichkeit flexibler Kurzzeitunterbringung in Einrichtungen im Bedarfsfall, zum Beispiel bei schulautonomen Tagen oder bei Krankheit der Betreuungspersonen. Integration in bestehende Angebote.

E.1.6.1. Vergleiche dazu die umfassenden Maßnahmen zum Ziel B.4.14 Sicherung und Ausbau eines räumlich differenzierten Angebotes von Spielbereichen in allen Wohngebieten unter besonderer Bedachtnahme auf unterversorgte Stadtteile (siehe Plan 2.04) und zum Ziel B.4.15 Sicherung von Flächen für den unorganisierten Sport sowie allgemein die Maßnahmen zu Kultureinrichtungen unter Punkt E.2.2 und E.2.3.

Einrichtungen für Menschen mit Betreuungsbedarf

E.1.7. Bewältigung der wachsenden Aufgabe der Altenbetreuung nach dem Grundsatz „Altern in guter Gesellschaft“.

E.1.7.1. Die Altenbetreuung baut auf einem Stufenplankonzept auf, wobei ein möglichst breites Angebot geschaffen werden soll:

- Betreubares Wohnen
- Betreutes Wohnen
- Teilstationäre Lösungen
- Tages-, Kurzzeit- und Akutpflege
- Stationäre Unterbringung

E.1.7.2. Erhaltung wohnraumnaher Basisinfrastruktur (Nahversorger, Naherholung, ÖPNV-Anschluss etc.) zur Alltagsgestaltung mobilitätseingeschränkter Personen.

E.1.7.3. Förderung sozialer Kontakte und generationenübergreifender Begegnungsräume durch aktivierende Altenarbeit in den Stadtteilen. Verzahnung von Alten- und Kinderbetreuung zur sozialen Integration der Altersgruppen. Umsetzung in Modellprojekten.

E.1.7.4. Entwicklung standardisierbarer Konzepte im Kontext von Pflegeprävention und Pflegenetzwerken.

E.1.7.5. Förderung intergenerativer Wohnformen (Mehrgenerationenhaushalte). Anwendung des Förderungsfaktors „wachsende Familie“ auch auf Familienmitglieder mit Betreuungsbedarf durch Anpassung der Wohnbauförderung.

Ziel

Maßnahme

E.1.8. Gewährleistung einer ausreichenden Versorgung der älteren Generation mit Betreuungsplätzen in städtischen Seniorenheimen mit einem bedarfsgerechten, stadtteilorientierten Angebot.

E.1.7.6. Wohnungsanpassungen und Adaptionen im bestehenden Lebensraum durch technische Hilfsmittel und Aufstiegshilfen. Anreize durch professionelle Beratung und Fördermöglichkeiten.

E.1.7.7. Ausbau mobiler Dienste in der Altenbetreuung. Integration in Pflegenetzwerke.

E.1.7.8. Unterstützung der pflegenden Angehörigen von Personen in familiärer Pflege bei temporärem außerhäuslichen Betreuungsbedarf durch Schaffung eines adäquaten Angebotes für die Akut- und Kurzzeitpflege.

E.1.7.9. Weiterer Ausbau von stadtteilorientierten Tagesbetreuungs- und Pflegeeinrichtungen, wobei vorrangig die Versorgungsdefizite im Süden der Stadt zu beheben sind, gegebenenfalls durch Angebotserweiterung bereits bestehender Einrichtungen.

E.1.7.10. Förderung und Errichtung von Haus- und Wohngemeinschaften als neue Wohnform für SeniorInnen nach dem Motto „Leben wie gewohnt“.

E.1.7.11. Durch Widmungsvereinbarungen sind folgende Flächen speziell für seniorengerechte Wohnformen zu sichern: Im Osten (Olivierstraße), im Westen (Rosa-Hofmann-Straße), im Süden (G.-N.-v.-Nissen-Straße) und im Norden (Mercedesgründe, Siebenstädterstraße). Für diese Flächen sind entsprechende Gesamtkonzepte unter Beachtung innovativer Modellprojekte (vergleiche Bielefeld, Graz) zu erarbeiten.

E.1.8.1. Sicherung und bedarfsgerechte Erweiterung der stationären Einrichtungen zur Seniorenbetreuung.

E.1.8.2. Verstärkte Darstellung und Kommunikation des Angebotes der städtischen und privaten Seniorenheime sowie nachfrageorientierte Weiterentwicklung des Angebotes.

E.1.8.3. Errichtung weiterer städtischer Seniorenheime zur Sicherstellung einer stadtteilorientierten Grundversorgung, vorzugsweise im Stadtteil Lehen (bereits in Planung), in Maxglan (z. B. Rauchgründe) und im Osten der Stadt. Alternativ könnte auch eine intensivere Kooperation mit privaten Einrichtungen erfolgen.

E.1.8.4. Weiterentwicklung der Seniorenheime als Kompetenzzentren und Drehscheiben für stadtteil-spezifische Altenarbeit.

E.1.8.5. Integration der BewohnerInnen von Seniorenheimen in das Wohnumfeld durch Öffnung der Einrichtungen für andere, externe NutzerInnen-gruppen.

Ziel

Maßnahme

E.1.9. **Integration und Wahrnehmung** der speziellen Bedürfnisse von Personen mit besonderem Betreuungsbedarf (Behinderte und Demen- te).

E.1.8.6. Konzeptentwicklung zur Einführung von Haus- und Wohngemeinschaften auch in den städtischen Seniorenheimen mit dem Ziel, den Menschen ein möglichst hohes Maß an Selbstbestimmung und Normalität zu sichern.

E.1.9.1. Schaffung von Wohnraum und Einrichtungen zur Tagesbetreuung von Personen mit mentalen Beeinträchtigungen und von dementen Menschen.

E.1.9.2. Anbindung an bestehende Einrichtungen, gemeinsame Nutzung bestehender Infrastruktur, z. B. betreute Wohngruppen als „Außenstellen“ von Seniorenheimen.

E.1.9.3. Sicherung des stationären Pflegebedarfs für Demente, Desorientierte, Alzheimerkranke, psychisch Kranke und dauerhaft wohnungslose Personen mit medizinischer Indikation in alltagsnahen Einrichtungen als Prävention zur ständigen klinischen Unterbringung.

E.1.9.4. Ausrichtung der Wohnbauförderung auch für Adaptionen in privaten Wohnungen (Schallschutz, automatische Türen, Torsperren, Sicherungssysteme).

Gemeinwesenarbeit

E.1.10. **Aufbau eines flächendeckenden Stadtteilmanagements** als direkte Schnittstelle zwischen BewohnerInnen im Stadtteil, Politik und Verwaltung zur Verbesserung der wechselseitigen Kommunikation und Zusammenarbeit.

E.1.10.1. Definition und Festlegung städtischer Sozialräume („Stadtviertel“) als Grundlage für die stadtteilorientierte Planung und Gemeinwesenarbeit.

E.1.10.2. Initiieren eines fachübergreifenden Prozesses zur Strukturentwicklung für Bürgerbeteiligungsmodelle unter Einbindung aller relevanten Akteure in den Stadtteilen.

E.1.10.3. Vernetzung von Gruppen, Initiativen und Aktivitäten im Stadtteil durch Schaffung von Stadtteilnetzwerken zur soziokulturellen Gemeinwesenarbeit.

E.1.10.4. Integrative Stadtteilarbeit im Sinne von Initiativen zur „Lokalen Agenda 21“: frühzeitige Einbindung, Information und Mitwirkung der Bevölkerung bei allen maßgeblichen Planungs- und Bauvorhaben.

E.1.10.5. Bereitstellung von Räumen in öffentlichen Einrichtungen für gemeinwesenfördernde Aktivitäten.

E.1.11. **Einbeziehen der Betroffenen** in die Planung durch Standardisierung von Beteiligungsverfahren.

E.1.11.1. Direkte Beteiligung oder Konsultationsmechanismen von ExpertInnen auf Verwaltungs- und Vollzugebene. Nutzung stadteigener Ressourcen. Beiziehung von externen ExpertInnen bei Bedarf.

Ziel	Maßnahme
<p>Medizinische Grundversorgung</p>	<p>E.1.11.2. Definition partizipationsfähiger Handlungsfelder und Entwicklung (teil)standardisierter Beteiligungsverfahren.</p> <p>E.1.11.3. Bereitstellung von Arbeitszeitkontingenten und personellen Kapazitäten (auf Verwaltungsebene) für partizipative Planungsverfahren und deren Umsetzung.</p>
	<p>E.1.12.1. Für die Landeskliniken ist die Weiterentwicklung durch Umsetzung des Masterplanszenario SALK 2020 sicherzustellen. Dabei sind städtebauliche, infrastrukturelle, funktionale und verkehrsplannerische Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.</p> <p>E.1.12.2. Bei neuen Wohnanlagen ist auf das Vorhandensein oder die Schaffung von Arztpraxen zu achten, um eine möglichst wohnumfeldnahe Grundversorgung zu gewährleisten. Die barrierefreie Erreichbarkeit ist dabei zu beachten.</p> <p>E.1.12.3. Die Apothekenstandorte gewährleisten bereits eine sehr gute Versorgung. In Stadtbereichen mit starkem Bevölkerungszuwachs sollten bis zu einer Liberalisierung neue Standorte geprüft und gegebenenfalls genehmigt werden.</p>
<p>E.1.13. Die Stadt Salzburg bekennt sich weiterhin zum Kurstatus. Ziel ist das Aufrechterhalten und Ausbauen des Kur- und Gesundheitsangebotes in der Stadt Salzburg.</p>	<p>E.1.13.1. Entwickeln von zukunftsorientierten Gesundheitsangeboten mit entsprechender Spezialisierung. Nutzen der vorhandenen Ressourcen wie das Leopoldskroner Heilmoor, Thermalquelle sowie das Einbeziehen des hochwertigen medizinischen Angebotes.</p> <p>E.1.13.2. Nutzen eines bedarfsorientierten Gesundheitsangebotes im Bereich Kur und Wellness für die SalzburgerInnen sowie für die Gäste zur Stärkung des Ganzjahrestourismus.</p>

III.E.2. Kultur – die zentrale Standortqualität der Stadt Salzburg

Kultur und Bildung



Salzburgs Weltruf verdanken wir der Kultur. An diesem starken Profil gilt es ständig weiter zu arbeiten. In den letzten Jahren wurden entsprechend große Investitionen getätigt und wichtige neue kulturelle Einrichtungen geschaffen. Im Spannungsfeld zwischen Tradition und zeitgenössischer Kunst müssen weiterhin vielfältige Initiativen gesetzt werden, um Stillstand zu vermeiden.

Hervorragend kompatibel mit dem Profil als Kulturstadt ist der Bereich Bildung und Forschung. Er stellt eine große Chance zur Weiterentwicklung Salzburgs dar. Der Neubau des Mozarteums, der Unipark Nonntal oder die Science City in Itzling sind richtungsweisende Projekte. Salzburg muss sich verstärkt als Universitäts- und Bildungsstadt positionieren und den Ausbau der Universitäten, der Forschungs- und Bildungseinrichtungen – inklusive der Erwachsenenbildung – sowie wissenschaftlich orientierter Firmen (Spin-offs) auf allen Ebenen fördern.

Die Volksschulen sind Bildungseinrichtungen mit einem hohen Stellenwert. Hier, aber auch bei anderen städtischen Schulen, ist vor allem baulicher Handlungsbedarf gegeben. Von der Gebäudesanierung bis hin zu Standortoptimierungen und zu multifunktionalen Nutzungskonzepten – auch für Nachmittagsbetreuung – soll intensiv an der Weiterentwicklung dieser Einrichtungen gearbeitet werden.

Kultureinrichtungen

- E.2.1.** Die Kulturstadt Salzburg ist als weltweit bekannte Marke zu wahren und weiterzuentwickeln, wobei in gleicher Weise dem kulturellen Erbe als auch einem zeitgenössischen Kulturangebot inhaltliche und räumliche Entwicklungsperspektiven zu geben sind.
- E.2.1.1.** Konsequente Verfolgung und Umsetzung des Kulturleitbildes laut Beschluss des Gemeinderates vom 4.7.2001.
- E.2.1.2.** Kontinuierliche Ausweitung eines internationalen Kulturangebotes in mehreren Sparten.
- E.2.1.3.** Neue kulturpolitische Schwerpunktsetzungen sind vorrangig auf die Adaptierung und Neunutzung bestehender Raumkapazitäten auszurichten.
- E.2.2.** Das Kulturangebot ist insbesondere auch auf die Bedürfnisse der StadtbewohnerInnen und NutzerInnen aus der Region abzustimmen und weiterzuentwickeln. Ziel muss es sein, dabei auch die Stadtteilkultur, die Jugendkultur und den studentischen Kulturbereich angemessen zu stärken.
- E.2.2.1.** Öffnung und Mitnutzung beispielsweise öffentlicher Gebäude wie Schulen, Universitätseinrichtungen oder Vereinsheime für Kulturinitiativen, z. B. durch Bereitstellung von Probe-, Atelier- und Veranstaltungsräumen.
- E.2.2.2.** Die stadtteilbezogene Kulturarbeit ist durch Förderung neuer Initiativen zu stärken, wobei vorrangig zu prüfen ist, ob bestehende Infrastruktureinrichtungen mit- oder neu genutzt werden können.
- E.2.2.3.** Orientierung des ÖPNV-Angebotes und attraktiver Fuß- und Radwegeverbindungen zur umweltschonenden Erreichbarkeit von Kulturstätten.
- E.2.2.4.** Bei der Errichtung von neuen Kultureinrichtungen mit höheren Besucherfrequenzen ist die sehr gute Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund zu gewährleisten und eine Abstimmung mit dem Zentrenkonzept vorzunehmen.
- E.2.2.5.** Verstärkte Berücksichtigung und Einbeziehung des Bereiches Kultur bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes sowie bei größeren Bauvorhaben. Frühzeitige und verstärkte Koordination mit dem Kunstbeirat.
- E.2.2.6.** Verbesserung der Ankündigungsmöglichkeiten für lokale Kultur- und Sozialveranstaltungen.
- E.2.3.** Das vielfältige Angebot an Kulturstätten und Einrichtungen ist zu erhalten und bedarfsorientiert weiter auszubauen.
- E.2.3.** Unterstützung weiterer (auch privater) Kultureinrichtungen durch Standortentwicklung und bauliche Maßnahmen. Entsprechend dem Kulturleitbild wird insbesondere die Stärkung der Sparten Bildende Kunst, Foto, Neue Medien, Architektur und Tanz angestrebt, zum Beispiel:
- Kulturstätte für innovative Kunst
 - „Haus“ der Architektur
 - „Haus“ der Fotografie
 - Verbesserung der Ausstellungsmöglichkeiten der Stadtgalerie
 - Weiterverwendung des Centralkinos als Kulturstandort
 - Kultureinrichtung im Bereich Stadtwerkeareal – Lehen

Ziel	Maßnahme
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erhalt und nach Möglichkeit Ausbau des Film- und Kulturzentrums „Das Kino“ ■ Entwicklung attraktiver Veranstaltungsorte für Open-Air-Veranstaltungen – auch zur Entlastung der Altstadtplätze rund um den Dom ■ Unterstützung einer freien Kulturszene und Bereitstellung von Räumlichkeiten für NachwuchskünstlerInnen vorrangig in den bestehenden Einrichtungen.
	<p>E.2.3.2. Beibehaltung der Flächenvorsorge (Widmung) für eine neu zu entwickelnde Kulturstätte auf Basis des Hollein-Projektes am Mönchsberg.</p>
	<p>Schulen und Bildungseinrichtungen</p>
<p>E.2.4.</p>	<p>Sicherstellung der Grundversorgung aller Stadtteile mit Pflichtschulen, wobei folgende Ziele verbindlich zu berücksichtigen sind: möglichst kurze und gefahrlose Erreichbarkeit, multifunktionale Verwendungsmöglichkeiten und Gewährleistung einer langfristigen Nutzung.</p> <p>E.2.4.1. Entwicklung eines umfassenden Sanierungs- und Betriebskonzeptes für Pflichtschulen unter besonderer Berücksichtigung von Standortanforderungen wie Erreichbarkeit, Stadtteilversorgung und Nahraumprinzip. Die Betriebskonzepte sollen verstärkt auch erweiterte Nutzungsansprüche (u. a. auch Nachmittagsbetreuung und außerschulische Nutzung) berücksichtigen und ermöglichen. Bei Baumaßnahmen ist auf eine benutzerfreundliche Funktionalität mit hoher Ausführungsqualität zu achten.</p> <p>E.2.4.2. Zur Verbesserung der Stadtteilversorgung und zur Gewährleistung des Nahraumprinzips ist die Standortoptimierung von Volksschulen in den Bereichen Langwied, Maxglan-Riedenburg, Äußeres Nonntal und Gneis-Moos zu prüfen.</p> <p>E.2.4.3. Zeitgemäße Erhaltung insbesondere der bestehenden Sonderschulen.</p> <p>E.2.4.4. Verpflichtende Prüfung von Standortoptimierungen im Zuge von notwendigen Großsanierungsmaßnahmen.</p> <p>E.2.4.5. Vorbildwirkung der Stadt auch bei Schulbauten im Bereich Freiraumgestaltung und Architekturqualität, multifunktionaler Nutzungskonzepte und Energieoptimierung.</p> <p>E.2.4.6. Verkehrsberuhigung im unmittelbaren Schulumfeld sowie Vorsorge für sichere Schulwege.</p> <p>E.2.5. Weitere Stärkung und Ausbau von Bildungseinrichtungen in der Stadt Salzburg.</p> <p>E.2.5.1. Erstellung eines Fachbereichskonzeptes zum Themenbereich „Salzburg will Bildungs- und Wissenschafts- und Forschungsstadt werden“ (durch das Wirtschaftsservice).</p> <p>E.2.5.2. Optimierung der Standorte von bestehenden Bildungseinrichtungen durch Gebäudesanierung, Umfeldverbesserung und Sicherstellung einer guten Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund. Gegebenenfalls auch Prüfung und Entwicklung von Alternativstandorten zur Erreichung dieser Qualitäten.</p>

E.2.5.3. Förderung bedeutsamer Bildungsveranstaltungen und Kongresse mit Schwerpunkt Wissenschaft und Forschung in der Stadt Salzburg.

E.2.5.4. Stärkung und Weiterentwicklung des Bildungs- und Forschungsstandortes „Science City“ in Itzling z. B. durch einen besseren Anschluss an den Umweltverbund, freiraumgestalterische Aufwertung, Verbesserung der Infrastruktur mit Geschäften und Gastronomie etc.

E.2.5.5. Initiierung eines überregional bedeutsamen Bildungszentrums für Nachhaltigkeit.

E.2.5.6. Verhinderung der Abwanderung von bedeutsamen Bildungseinrichtungen in Umlandgemeinden.

E.2.5.7. Schaffung von Einrichtungen, die Ausbildung und sportliche Aktivitäten kombinieren (z. B. Sportnachwuchsakademien).

Universität

E.2.6. Weitere Stärkung und Ausbau der Stadt Salzburg als Universitätsstadt.

E.2.6.1. Aktive Förderung und Unterstützung durch Stadt und Land Salzburg in der Weiterentwicklung der Universitätseinrichtungen und der dafür notwendigen Infrastrukturen.

E.2.6.2. Weiterer Ausbau des Studienangebotes durch Intensivierung der Kooperation mit anderen Universitäten (z. B. TU München) und Bildungseinrichtungen.

E.2.6.3. Unterstützung von Stadt und Land bei der Standortentwicklung der Privaten Medizinuniversität (PMU).

E.2.6.4. Stadt und Land leisten Unterstützung bei Firmengründungen und der Standortentwicklung von Betrieben und Forschungsinstituten, die aus dem universitären Bereich stammen bzw. mit den Universitäten eng kooperieren.

E.2.7. Verbesserung der Wohnmöglichkeiten für SchülerInnen und StudentInnen, insbesondere im Nahbereich der entsprechenden Einrichtungen unter vorrangiger Berücksichtigung der Erreichbarkeit mit umweltfreundlichen Verkehrsarten.

E.2.7.1. Schaffung von zusätzlichen, kostengünstigen Wohnmöglichkeiten für SchülerInnen und StudentInnen besonders im Altstadtbereich und im unmittelbaren Umfeld der Universitätseinrichtungen.

Ziel	Maßnahme
E.2.8.	<h2 data-bbox="272 230 662 275">Kirche und Seelsorge</h2> <p data-bbox="272 297 782 454">Die vielfältigen religiösen Einrichtungen von Kirchen und Glaubensgemeinschaften sowie deren soziale und kulturelle Tätigkeiten haben für die Stadt Salzburg einen hohen Stellenwert.</p> <p data-bbox="861 297 1481 421">E.2.8.1. Bewahrung der Kirchen und Andachtsstätten in ihren lebendigen Funktionen sowie als kulturelle Zentren und unersetzliche stadtbildprägende Kulturgüter.</p> <p data-bbox="861 454 1481 544">E.2.8.2. Erhaltung der vielen Kapellen und der Bildstöcke als Orte von kulturellem Wert und gelebten Glaubens.</p> <p data-bbox="861 577 1481 701">E.2.8.3. Erhaltung und Wiederbelebung historischer Pilgerwege. Gedacht ist etwa an den Weg über Maxglan nach Maria Plain oder den Weg zum Kapuzinerkloster mit den Kalvarienkapellen.</p> <p data-bbox="861 734 1481 835">E.2.8.4. Erhaltung und Verbesserung von Sichtbeziehungen auf wichtige stadtbildbestimmende religiöse Denkmäler.</p>

III.E.3. Der Vorbildwirkung bewusst sein!

Öffentliche und halböffentliche Dienstleistungseinrichtungen



Öffentliche und halböffentliche Dienstleistungsbetriebe und Einrichtungen sind durch einen intensiven Reformprozess gekennzeichnet. Privatisierungen und Strukturreformen betreffen auch die Infrastruktureinrichtungen. Diese Entwicklung wird sich in den nächsten Jahren fortsetzen.

Der Veränderungsprozess bietet aber auch die Chance für Verbesserungen durch Neubau und Sanierung, bessere Nutzungskonzepte sowie Standortoptimierungen. Diese Maßnahmen müssen am Nutzen für die Bürgerinnen und Bürger gemessen werden.

Wichtig ist, dass sich die Gebietskörperschaften Stadt, Land, Bund, aber auch Institutionen und Firmen im Eigentum der öffentlichen Hand (Salzburg AG, Post etc.) ihrer Vorbildwirkung bewusst sind. Das heißt etwa, dass sie ihre Einrichtungen und Bauvorhaben in höchster Qualität unter Anwendung nachhaltiger Planungs-, Bau- und Betriebskonzepte ausführen und betreiben.

Öffentliche und halböffentliche Einrichtungen

E.3.1.

Optimierung der Standorte von öffentlichen Verwaltungseinrichtungen mit den Zielen einer modernen und kundenfreundlichen Büroinfrastruktur, einer guten Erreichbarkeit sowie einer langfristig gesicherten, ökonomischen Betriebsführung und damit Minimierung der Kosten für die öffentliche Hand.

E.3.1.1. Neubauten oder Sanierungsvorhaben der Stadt und anderer Gebietskörperschaften sind als Musterprojekte mit Vorbildwirkung unter Beachtung hoher Qualitätsstandards zu errichten.

E.3.1.2. Bei Standortentscheidungen für öffentliche Einrichtungen ist insbesondere auf die bestmögliche und vorrangige Erreichbarkeit mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu achten.

E.3.1.3. Ausarbeitung eines Infrastrukturausbau- und Betriebskonzeptes in ämter- und fachübergreifender Zusammenarbeit. Einrichtung von Projektarbeitsgruppen.

E.3.1.4. Bündelung der Verwaltungseinrichtungen der Stadt Salzburg im Umfeld des Schlosses Mirabell als Regierungs- und Verwaltungszentrale.

E.3.2.

Minder- oder fehlgenutzte Flächen und Gebäude der Stadt und anderer Gebietskörperschaften sind auf ihre Eignung für eine höherwertige Nutzung mit vorrangiger Berücksichtigung der Wohnfunktion zu überprüfen.

E.3.2.1. Aufbau und Evidenthaltung eines Liegenschaftskatasters und Darstellung der möglichen Nutzungs-, Entwicklungs- und Mehrwertpotentiale.

E.3.2.2. Gründerzeitbauten und Altstadthäuser, die aufgrund einer optimierten Verwaltungsstruktur frei werden, sollen in erster Linie als Wohnungen zur Verfügung stehen.

Sicherheitsdienste

E.3.3.

Sicherstellung der Versorgungssicherheit durch die „Blaulichtorganisationen“ Rettung, Polizei und Feuerwehr.

E.3.3.1. Aufrechterhaltung eines stadtteilbezogenen Dienststellennetzes mit gut erreichbaren und öffentlich wahrnehmbaren Dienststellen der Polizei.

E.3.3.2. Standortoptimierungen von Dienststellen der Polizei in Zusammenarbeit und Abstimmung mit der Stadtgemeinde Salzburg.

E.3.3.3. Konsequente Umsetzung von Maßnahmen zur Eindämmung des motorisierten Individualverkehrs (Stauvermeidung, Errichtung weiterer Busspuren), wenn die rasche Erreichbarkeit von Einsatzorten durch die Blaulichtorganisationen sonst nicht mehr gewährleistet werden kann.

E.3.3.4. Prüfung und gegebenenfalls Neuerrichtung von weiteren Standorten, wenn die Versorgungssicherheit durch zu lange Anfahrtszeiten nicht mehr gewährleistet werden kann.

Ziel		Maßnahme
E.3.4.	<p>Post</p> <p>Sicherstellung der Stadtteilversorgung durch eine ausreichende Anzahl von Postfilialen.</p>	<p>E.3.4.1. Das derzeitige Netz an Postfilialen ist unbedingt aufrechtzuerhalten. Standortveränderungen sollten nur in Zusammenarbeit mit der Stadt durchgeführt werden.</p> <p>E.3.4.2. Versorgungsdefizite bestehen insbesondere im Süden der Stadt. Neuerrichtungen von Postpartnern sind anzustreben.</p>

III.E.4. Erneuerbaren Energieträgern Vorrang geben!

Technische Infrastruktur



Die technische Infrastruktur Salzburgs im Bereich Wasserversorgung, Abwasser, Abfallentsorgung, Strom, Wärmeenergie und Telekommunikation hat einen hohen Standard und einen weitgehend flächendeckenden Netzausbau. Die größte Herausforderung bestand in den letzten Jahren darin, Versorgungslücken im Kanalnetz zu schließen und eine flächendeckende Erschließung im Bauland sicherzustellen. Diese Aufgabe konnte erfolgreich abgeschlossen werden. Wenn die Stadt eindeutig der „Entwicklung nach innen“ den Vorzug gibt, ist der ökonomische Betrieb dieser Netze gewährleistet. Teure Netzausbauten für periphere Siedlungserweiterungen, die letztendlich die KonsumentInnen und SteuerzahlerInnen tragen müssen, werden so vermieden.

Großer Handlungsbedarf besteht im Bereich der Versorgung mit Wärmeenergie. Der Einsatz von fossilen und damit nicht erneuerbaren Energieträgern hat keine Zukunft. Der Umstieg auf erneuerbare Energieträger ist das Gebot der Stunde. Die Region Salzburg hat dafür mit ihrem Holzreichtum, der heimischen Wasserkraft und der Sonnenenergie in Summe hervorragende Bedingungen.

Es geht aber auch um anderes. Auch Kleinigkeiten, wie etwa öffentliche Trinkwasserbrunnen am richtigen Ort, können Lebensqualität schaffen.

Ziel

Maßnahme

Wasserversorgung

E.4.1. **Konsequente und umfassende** Reinhaltung der Grundwasservorkommen zur sicheren Versorgung der Stadt mit qualitativ hochwertigem Trinkwasser in ausreichender Menge.

E.4.1.1. Sicherung und gegebenenfalls Ausweisung weiterer Flächen für den Grundwasser- und Quellenschutz.

E.4.1.2. Beibehaltung und gegebenenfalls weiterer Ausbau von unabhängigen Versorgungsbezirken und mehreren Einspeisequellen, um auch im Katastrophenfall eine Teilversorgung der Stadt zu gewährleisten.

E.4.1.3. Zeitgerechte Erneuerung alter oder alternder Transport- und Versorgungsleitungen zur Sicherstellung der Trinkwasserversorgung.

E.4.2. **Sparsamer und bewusster** Umgang mit Trinkwasser. Der Durchschnittsverbrauch sollte in den nächsten 10 Jahren um 10% gesenkt werden, auch mit dem Ziel, damit die Wohnungsbetriebskosten zu senken.

E.4.2.1. Nutzung aller technischen Maßnahmen zur Reduzierung des Trinkwasserverbrauchs (wassersparende Armaturen etc.).

E.4.2.2. Einrichtung von Brauchwassersystemen bei allen größeren Neu- und Umbauten zur Nutzung des Regenwassers, z. B. für die Gartenbewässerung. Nutzung von Oberflächengewässern als Brauchwasser, z. B. zur Straßenreinigung.

Abwasser

E.4.3. **Wahrung des hohen Standards** in der Abwasserentsorgung.

E.4.3.1. Das Kanalleitungssystem wurde vollständig ausgebaut. Nun soll vorrangig der älteste Teil des Kanalsystems saniert werden, um die Grundwasserqualität weiter zu verbessern.

E.4.3.2. Trennung von Oberflächenwässern und Abwässern. Nutzung des feinmaschigen Gewässernetzes für die Beseitigung der Niederschlagswässer.

E.4.3.3. Regenwasserversickerung möglichst vor Ort. Vermeidung unnötiger Versiegelungen und großflächiger Unterbauungen. Vorsehen und Fördern von sickerfähigen Stellplatzflächen und Dachbegrünungen.

E.4.3.4. Ausgestaltung von Regenabflussgerinnen und Retentionsräumen nach ökologischen Erfordernissen. Verpflichtende begleitende Landschaftsplanung bei größeren Projekten.

Abfallentsorgung

E.4.4. **Vorrangiges Ziel** ist die Müllvermeidung und damit die Reduktion des Müllvolumens.

E.4.4.1. Herausgabe von Motivationsmedien für einen nachhaltigen Konsum- und Entsorgungsstil. Dies eventuell in Kooperation mit Institutionen, die zum Thema Müllvermeidung über Wissen, Erfahrung und Engagement verfügen.

Ziel	Maßnahme
	<p>E.4.4.2. Schaffung und Erweiterung von Möglichkeiten zur Nach- und Wiedernutzung von Altwaren (z. B. „Altwarenbörse“ beim Recyclinghof).</p> <p>E.4.4.3. Beauftragung eines magistratinternen Ressourceneffizienzprojektes (siehe Wien).</p>
<p>E.4.5. Neben der Müllvermeidung ist weiters die Mülltrennung und Wiederverwertung zu forcieren.</p>	<p>E.4.5.1. Schwerpunktkampagnen zur getrennten Erfassung von Altpapier, Kartonagen, Altglas, Plastikflaschen, Problemstoffen.</p> <p>E.4.5.2. Verbesserung der Sammelinfrastruktur für diese Abfallfraktionen.</p>
<p>E.4.6. Optimierung und Verbesserung der Einrichtungen zur Müllsammlung mit dem Ziel einer guten Erreichbarkeit von allen Wohnstandorten.</p>	<p>E.4.6.1. Überprüfung des Standortes und der baulich-funktionalen Strukturen des zentralen Abfallwirtschaftshofes.</p> <p>E.4.6.2. Prüfung und gegebenenfalls Entwicklung eines Standortkonzeptes für einen weiteren Recyclinghof in der Osthälfte der Stadt mit guter Verkehrsanbindung (ev. Bahnanschluss).</p> <p>E.4.6.3. Wohnstandortnahe Aufstellung und Optimierung von Müllsammelstellen (Müllsammelinseln) mit Berücksichtigung der Ansprüche im Hinblick auf das Siedlungs-, Orts- und Landschaftsbild.</p> <p>E.4.6.4. Aufstellung von vollständigen Müllsammelstellen (Müllsammelinseln) bei allen Nahversorgern.</p> <p>E.4.6.5. Verpflichtende Schaffung von überdachten Müllsammelstellen in allen größeren Wohnanlagen mit ausreichendem Platzangebot für die Behälter.</p>
<p>Energie – Wärmeversorgung</p>	
<p>E.4.7. Umweltfreundliche, kostengünstige sowie langfristig abgesicherte Versorgung der Bevölkerung mit Energie. Mittelfristig soll das Ziel einer energieautarken Region unter bestmöglicher Ausnutzung erneuerbarer Energieträger angestrebt werden.</p>	<p>E.4.7.1. Durchgängige Förderung und Bevorzugung erneuerbarer Energien auf allen Feldern und Gestaltungsmöglichkeiten städtischer Politik.</p>
<p>E.4.8. Verringerung des absoluten Bedarfs an Energie im Bereich der Wärmeversorgung von Gebäuden durch Effizienzsteigerung, wobei der energetische Endverbrauch in den nächsten 10 Jahren um 30% gesenkt werden soll</p>	<p>E.4.8.1. Entwicklung und Umsetzung eines umfassenden Maßnahmenkonzeptes im Bereich Gebäudeneubau und Sanierung.</p> <p>E.4.8.2. Verpflichtende Evaluierung des Fortschritts und der Zielerreichung durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Erstellung einer Energiebilanz der Stadt Salzburg ■ Erstellung eines Energieberichts alle 3 Jahre ■ Ermittlung und Darstellung von ausgewählten Indikatoren jährlich

Ziel

Maßnahme

- E.4.9. Ausschöpfung der Potentiale** von erneuerbaren Energieträgern, wobei der Anteil erneuerbarer Energieträger am Wärmebedarf bei mindestens 20% (ohne Fernwärme) und der Anteil der erneuerbaren Energieträger und der Abwärmenutzung bei der Fernwärmeerzeugung bei mindestens 50% liegen sollen (Zeithorizont 2020).
- E.4.10. Die Treibhausgas-Emissionen** vor allem CO₂ sind bis zum Jahr 2030 um 50% zu verringern. Maßgeblich sind die Zielvorstellungen des Klimabündnisses, des Kyoto-Protokolls sowie weitere Festlegungen auf Ebene der EU und des Bundes.
- E.4.11. Reduktion des Energieverbrauchszuwachses** in den nächsten 10 Jahren.
Bei neu errichteten Objekten im Wohnbereich sollen 75% der Wohneinheiten zumindest den „Niedrigenergiehausstandard“ erfüllen. 7,5% sollen zumindest den „Passivhausstandard“ erreichen.
Bei Nicht-Wohnobjekten sollen 50% zumindest den Niedrigenergiehausstandard erfüllen, 2,5% zumindest den Passivhausstandard.
Anmerkung: Für die exakte Definition der Begriffe „Niedrigenergiehaus“ und „Passivhaus“ orientieren wir uns an der einschlägigen Systematik der Salzburger Wohnbauförderung.
- E.4.12. Reduktion des Energieverbrauchs** durch Sanierung im Bestand. Als Zielsetzung wird eine Sanierungsrate von 1.700 energetisch verbesserten Wohnungen/Jahr festgelegt.
- E.4.8.3.** Beteiligung und Nutzung von Förderprogrammen wie klima:aktiv, EU-Förderprogramme, e5/european energy award.
- E.4.8.4.** Definition von Standardvorgaben für höhere energetische Qualitäten im Baubereich und Qualitätssicherung.
- E.4.8.5.** Informationsoffensive und Ausbau des Beratungsangebotes.
- E.4.9.1.** Verstärkte Nutzung lokaler und regionaler Potentiale an erneuerbaren Energieträgern zur Wärmeerzeugung durch Solarnutzung, Holz, Biogas, etc.
- E.4.9.2.** Entwicklung von Strategien und Maßnahmen zur deutlichen und raschen Reduktion der fossilen Energieträger im Bereich der Stadtgemeinde Salzburg.
- E.4.9.3.** Prüfung des Biomasseeinsatzes im Heizkraftwerk Nord.
- E.4.10.1.** Durchführung umfassender Maßnahmen zur Senkung des Energieverbrauches sowie verstärkter Einsatz CO₂-neutraler Energieträger.
- E.4.11.1.** Festlegung von Mindeststandards in Bebauungsplänen unter Anwendung der Zuschlagspunktetabelle der Salzburger Wohnbauförderung.
- E.4.11.2.** Energetische Optimierung von Bauten und Siedlungsstrukturen durch:
- Berücksichtigung von Energiekriterien in städtebaulichen Planungskonzepten und Architekturwettbewerben
 - Festlegungen im Bebauungsplan
 - Entwicklung einer systematisierten Prüfmatrix
- E.4.11.3.** Energetisch optimierte Musterprojekte mit öffentlicher Breitenwirkung.
- E.4.11.4.** Standardvorgaben für Bauten (Energieeffizienz, Energieversorgung) bei Grundstücksverkäufen oder Baurechtsverträgen der Stadt durch privatrechtliche Verträge.
- E.4.12.1.** Nutzung des Stadtumbaus und des Weiterbaus im Bestand zur umfassenden Sanierung (Vergleiche die Konzepte zur Innenentwicklung).
- E.4.12.2.** Entwicklung von quartiers- und stadtteilbezogenen Sanierungsstrategien.

Ziel	Maßnahme
<p>E.4.13. Erhöhung des Anteils an erneuerbaren Energieträgern im Neubaubereich (unbebaute Gebiete). Zumindest 80% der neu errichteten Wohnungen sollen mit CO₂-neutralen/armen Energieträgern versorgt werden.</p>	<p>E.4.12.3. Verbesserung der Gebäudestandards und Modernisierungsoffensive bei Wohn- und Dienstleistungsgebäuden durch aktive Nutzung von Beratungs- und Förderangeboten. Dies zum Beispiel durch das „Salzburger Institut für Raumplanung und Wohnen“ (SIR) oder Teilnahme am Programm klima:aktiv.</p> <p>E.4.12.4. Empfehlung von Mindeststandards für das gesamte Objekt bei bewilligungspflichtigen Um- und Zubauten (Baubewilligung).</p> <p>E.4.13.1. Um dieses Ziel zu erreichen, wird bei Neuerichtungen von Gebäuden von folgender Prioritätenreihung ausgegangen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nutzung von Abwärme, Solarenergie 2. Fernwärme aus erneuerbaren Energieträgern, bestehende Fernwärmeversorgung auch aus kalorischer Erzeugung, Wärmepumpen, wenn Wärmebedarf <40 kWh/m² und die Leistungsziffer >4, Einzelfeuerungsanlagen mit erneuerbaren Energieträgern 3. Erdwärme 4. Fernwärme oder Einzelfeuerungsanlagen mit fossilen Energieträgern. <p>E.4.13.2. Ausbau des Fernwärmenetzes sowie Berücksichtigung der Einsatzmöglichkeiten von Mikronetzen und Klein-BHKW.</p> <p>E.4.13.3. Energieträgerwahl festlegen durch Ausweisung in Bebauungsplänen.</p> <p>E.4.13.4. Eine Solarinitiative starten. Erhebung der Potentiale, Verstärkung der Beratung und massive Bewerbung. Öffentliche Einrichtungen und Gebäude sollen Vorbildwirkung entfalten.</p>
<p>E.4.14. Erhöhung des Anteils an erneuerbaren Energieträgern und Reduktion des Schadstoffausstoßes durch Sanierung im Bestand. Konkret werden folgende Umstellungsziele festgelegt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Öl auf CO₂-arme/-neutrale Energieträger: 8.600 Wohnungen ■ Kohle auf CO₂-arme/-neutrale Energieträger: 850 Wohnungen ■ Gas auf CO₂-arme/-neutrale Energieträger: 4.300 Wohnungsäquivalente 	<p>E.4.14.1. Fördern des Wechsels des Energieträgers und Sanierung der Heizungsanlagen durch Anwendung der entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen (Heizungsanlagenverordnung, Baupolizeigesetz, Luftreinhalteverordnung, Immissionsschutzgesetz Luft).</p> <p>E.4.14.2. Förderung des Umsteigens und von Sanierungen durch finanzielle Anreizsysteme (Direktförderung, günstige Darlehen, Bonus-Malus-Abgabensystem).</p> <p>E.4.14.3. Änderung der Tarifgestaltung des Hauptenergieversorgers der Stadt (durch Vorgaben des Miteigentümers Stadt) zu Gunsten von CO₂-armen/-neutralen Energieträgern.</p>

Ziel	Maßnahme
E.4.15.	<p>Der bereits eingeschlagene Weg der Energieoptimierung und des Energiecontrollings bei den stadteigenen Objekten (EKS – EnergieKontrollSystem) soll forciert fortgesetzt werden. Damit nimmt die Stadt Salzburg für den eigenen Wirkungsbereich eine Vorbildrolle ein.</p>
E.4.16.	<p>Die grundsätzlichen Ziele der Stadt Salzburg zur Energieversorgung (Energiereduktion, Klimaschutz, Umstieg auf erneuerbare Energieträger, Schadstoffreduktion) sollen durch den Hauptenergieversorger der Stadt mitgetragen und aktiv unterstützt werden.</p>
Elektrische Energie	
E.4.17.	<p>Sichere Versorgung der Bevölkerung und Wirtschaft mit Strom mit einem möglichst hohen Anteil aus Ökostromerzeugung und aus der Region.</p>
E.4.18.	<p>Abbau von Freileitungen zu Gunsten einer Erdverkabelung zur Verbesserung des Orts- und Landschaftsbildes, zur Vermeidung von baulichen Einschränkungen und zur Vermeidung einer gesundheitlichen Beeinträchtigung durch elektromagnetische Felder.</p>
Telekommunikation	
E.4.19.	<p>Weiterer Ausbau leitungsgebundener Datenkommunikationseinrichtungen zur optimalen Versorgung von Betrieben, Dienstleistungseinrichtungen und der Wohnbevölkerung.</p>

Ziel

E.4.20. **Flächendeckende Versorgung der Betriebs- und Dienstleistungsstandorte in der Stadt Salzburg mit mobilen Kommunikationsanlagen/-systemen unter Einhaltung des so genannten „Salzburger Vorsorgewertes“ als Summenwert zum vorsorglichen Schutz der Bevölkerung (siehe dazu auch Freiraumkonzept, Kapitel „Umweltbedingungen und Umwelthygiene“).**

Maßnahme

E.4.20.1. Ausschöpfung aller funktechnisch möglichen Parameter, um die Immission der elektromagnetischen Felder von Sendeanlagen im Umfeld der Anlage so gering wie möglich zu halten.

Es gilt das „Minimierungsprinzip“ laut Empfehlung des obersten Sanitätsrates, Stand Dezember 2005.

E.4.20.2. Gemeinsamer moderierter Prozess mit der Stadtverwaltung und den Mobilfunkbetreibern unter möglichst großer öffentlicher Transparenz bei Einführung neuer bzw. Umrüstung auf neue Kommunikationstechnologien.

E.4.20.3. Aufnahme aller technisch relevanten Daten der einzelnen Sendeanlagen in den digitalen Sendestandortkataster, Berechnung der Immissionsausbreitung und entsprechendes Monitoring.

E.4.20.4. Eine besondere Prüfung von Mobilfunkanlagen ist im Nahbereich von sensiblen Einrichtungen wie z. B. Kindergärten oder Schulen vorzunehmen.

Sonstige soziale Infrastruktureinrichtungen

E.4.21. **Verbesserung der Ausstattung von Einrichtungen sozialer Natur insbesondere im öffentlichen Raum für alle BewohnerInnen und Gäste der Stadt und mobilitätsbeeinträchtigten Personen.**

E.4.21.1. Errichtung zusätzlicher öffentlicher WC-Anlagen, auch in Kombination mit bestehenden Einrichtungen (z. B. Gastronomie, Supermarkt etc.).

E.4.21.2. Schaffung von wetterfesten, einsehbaren Unterständen an Haltestellen des ÖPNV, in Parkanlagen und Naherholungsflächen.

E.4.21.3. Aufstellung von Trinkwasserbrunnen und Wasserstellen.

E.4.21.4. Erfassung aller Einrichtungen in einem Katasterplan und verstärkte Kommunikation des Angebotes (Stadtplan, Infokampagne etc.).

E.4.21.5. Ausreichende Beschilderung (standardisiertes Leitsystem) zur Auffindung der Einrichtungen.

E.4.21.6. Das Fußwegenetz und Ruhezone sind durch zahlreiche Sitzgelegenheiten auszugestalten, wobei die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen und Kindern besonders zu berücksichtigen sind (z. B. Verbesserung im Umfeld von Seniorenheimen).

Anhang

Deklaration „Geschütztes Grünland“

(gemäß Gemeinderatsbeschluss vom 17.12.2008)

1. Den BewohnerInnen Salzburgs wurde eine im Laufe vieler Jahrhunderte entstandene einzigartige Kulturlandschaft überliefert. Diese wurde durch das stürmische Wachstum der Stadt im 20. Jahrhundert, insbesondere in den Jahren zwischen 1955 und 1985, in weiten Teilen beeinträchtigt. Die Stadt hält deshalb einen dauerhaften Schutz der noch vorhandenen Stadtlandschaften für unabdingbar.

1985 erfolgte der feierliche Erstbeschluss der Deklaration „Geschütztes Grünland“, welcher seither der Verwirklichung des Zieles der Grünraumerhaltung im Rahmen der Stadtentwicklungsplanung dient. 1998 wurde die Deklaration – textlich und räumlich konkretisiert bzw. erweitert – neu beschlossen. Im Jahr 2001 wurde sie in das Räumliche Entwicklungskonzept (REK) der Stadt Salzburg integriert.

Die Ziele des dauerhaften Schutzes der Stadtlandschaften sowie der Grünraumerhaltung besitzen für die Stadt Salzburg nach wie vor uneingeschränkte Priorität. Die Deklaration „Geschütztes Grünland“ ist daher Teil des REK und somit eine wesentliche Grundlage für die Raumplanungspolitik der Stadt Salzburg, insbesondere bei der Erstellung des Flächenwidmungsplanes und der Bebauungspläne. Die Bedeutung der Grünlanddeklaration wird bekräftigt und diese gilt in ihrer Abgrenzung und Wirkung unabhängig von der Dauer des jeweiligen REK. Der vorliegende Inhalt der Deklaration wurde den aktuellen Anforderungen und Zielsetzungen entsprechend – insbesondere im Sinne einer stärkeren rechtlichen Absicherung – adaptiert.

Wesentliche Ziele der Grünlanddeklaration sind insbesondere

- der Schutz noch bestehender größerer zusammenhängender Frei- und Landschaftsräume,
- die Sicherung des Fortbestandes der Landwirtschaft durch Flächenfreihaltung,
- die Erhaltung von Naherholungsgebieten und schützenswerten innerstädtischen Freiflächen sowie
- die Verhinderung eines auf die Bebauung bezogenen Zusammenwachsens von Stadt und Nachbargemeinden.

2. Die Flächen des Deklarationsgebietes sind in der einen Bestandteil dieser Deklaration bildenden Anlage (REK-Planteil: Plan 2.17) festgelegt.

Das Deklarationsgebiet weist eine Fläche von rund 3.700 ha auf. Das sind rund 57% des Stadtgebietes mit seinen insgesamt ca. 6570 ha.

Die im Zuge der Neuabgrenzung des Deklarationsgebietes herausgenommenen Flächen sind nach 30 Jahren – nach entsprechender fachlicher Prüfung – wieder in das Deklarationsgebiet aufzunehmen, sofern diese nicht zwischenzeitlich einer Bebauung zugeführt werden.

3. Die Stadt Salzburg erklärt feierlich ihren Willen, die im Deklarationsgebiet ausgewiesenen Flächen dauerhaft als Grünland zu erhalten und darin keine Bauten und Maßnahmen zuzulassen, die diesem Ziel widersprechen.

Das Ziel der dauerhaften Erhaltung des Deklarationsgebietes ist als prioritär anzusehen.

4. Eine Herausnahme von Flächen aus dem Deklarationsgebiet ist lediglich in besonderen Ausnahmefällen unter Beachtung sämtlicher nachfolgender Voraussetzungen möglich:

4.1. Eine Herausnahme von Flächen aus dem Deklarationsgebiet darf nur dann erfolgen, wenn – bezogen auf das Flächenausmaß des Einzelfalles – weitestgehend gleichwertiger Flächenersatz beibehalten werden kann.

Kann ein entsprechender Flächenersatz nicht hergestellt werden, so ist eine Herausnahme erst im Zuge der Überarbeitung des Räumlichen Entwicklungskonzeptes im 10-Jahresabstand zulässig, wobei in diesen Fällen eine verbindliche Bürgerabstimmung abzuhalten und die Absicht der Herausnahme umfassend, insbesondere im betroffenen Stadtteil, zu veröffentlichen ist. Die Bürgerabstimmung ist so zu organisieren, dass eine Entscheidung über einzelne Flächen getroffen werden kann.

Anpassungen des Deklarationsplanes infolge von Herausnahmen oder Ergänzungen innerhalb des vorgeannten 10-Jahresabstandes sind als Beilage zum Deklarationsplan kenntlich zu machen.

4.2. Eine Herausnahme von Flächen aus dem Deklarationsgebiet ist zudem nur möglich, wenn öffentliche Interessen im besonderen Maß vorliegen und die nachstehenden Voraussetzungen, die eine besondere Qualität des Vorhabens gewährleisten, erfüllt sind:

- Die geplante Bebauung stellt keine Zersiedelung dar; d. h. grundsätzlich kommen nur Standorte in

Betracht, die räumlich und funktional als Ergänzung des bestehenden Siedlungskörpers gewertet werden können (keinerlei Bauten bzw. Erweiterungen in isolierter Lage oder in bestehenden Insellagen).

- Dem Grundsatz der flächensparenden, haushälterischen Nutzung von Grund und Boden wird Rechnung getragen (verdichtete, kompakte Bebauungsformen).
- Die Einbindung des angrenzenden Frei- und Landschaftsraumes ist wesentlicher Bestandteil der Projektentwicklung. Ein Verlust an landschaftlicher und ökologischer Qualität wird durch entsprechende Kompensationsmaßnahmen vor Ort oder im unmittelbaren Umfeld ausgeglichen (z. B. naturnaher Ausbau von Fließgewässern, Umwandlung von Nadel- in Laubwald, Ausbau von Feucht- und Trockengebieten etc.).
- Es darf zu keiner intensiven Flächenversiegelung kommen (z. B. großflächiger Parkplatz, weite Erschließungswege etc.).
- Es ist ein leistungsfähiger und geeigneter Anschluss an Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs, an das Fuß- und Radwegenetz sowie an das übergeordnete Straßennetz gegeben.
- Das zusätzliche individuelle motorisierte Verkehrsaufkommen ist für die Umgebung als verträglich einzustufen.
- Erweiterungen bestehender Betriebe oder im öffentlichen Interesse liegender Einrichtungen sind am vorhandenen Standort ohne Inanspruchnahme von Flächen des Deklarationsgebietes fachlich oder rechtlich nicht möglich (Alternativenprüfung; z. B. Wiedernutzung von Brachflächen, Abbruch/Umbau bestehender (untergenutzter) Gebäude, Erhöhung der Baumasse innerhalb des Baulandes).
- Das Grundstück betrifft keine europarechtlich und auch keine landesgesetzlich geschützte Naturschutzfläche (Naturschutzgebiet, Naturdenkmal, geschützter Landschaftsteil, Landschaftsschutzgebiet, ex lege geschütztes Gebiet).

- Die Umwidmung entspricht überdies der in den Zielen und Maßnahmen des REK zum Ausdruck kommenden grundsätzlichen Planungsabsicht.

4.3. Für eine Herausnahme von Flächen aus dem Deklarationsgebiet bedarf es zudem bei der Beschlussfassung des Salzburger Gemeinderates der Anwesenheit von drei Viertel der Mitglieder und einer Mehrheit von drei Viertel der Anwesenden. Dies betrifft sowohl den Fall des nachgewiesenen wie auch jenen des nicht nachgewiesenen gleichwertigen Flächenersatzes.

4.4. Im Zuge von Verfahren zur Herausnahme von Flächen aus dem Deklarationsgebiet ist eine erhöhte Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung zu gewährleisten. Den BürgerInnen wird Akteneinsicht gewährt.

4.5. Ausgenommen von den vorstehenden Regelungen sind:

- Herausnahmen von Flächen aus dem Deklarationsgebiet aufgrund zwingend umzusetzender rechtlicher Vorgaben, geringfügiger Katasterungenauigkeiten und Plankorrekturen sowie Änderungen der naturräumlichen Vorgaben (z. B. Verlegung oder Verrohrung eines Baches).

■ Änderungen innerhalb des Deklarationsgebietes von einer Grünlandwidmung in eine andere (§ 19 ROG 1998) oder in die Nutzungsart Verkehrsfläche (§ 18 ROG 1998) bzw. Schichtenwidmungen unter Beibehaltung einer Grünlandebene (§ 16 Abs. 1 ROG 1998) sind grundsätzlich zulässig, wenn diese dem Ziel der Deklaration (dauerhafter Schutz des Grünlandes) nicht entgegenstehen. Eine Widmungsänderung von „Grünland – ländliche Gebiete“ in „Grünland-Gebiete für Sportanlagen, Spielplätze und Freibäder“ ist nur in geringem Ausmaß möglich.

- Eine Umwidmung von Grünland gemäß § 19 Z. 5 (Gebiete für Sportanlagen, Spielplätze und Freibäder) in eine „Bauland-Son-

derfläche“ zur Errichtung von nicht untergeordneten Hochbauten, die den in § 19 Z. 5 ROG 1998 genannten Nutzungen (erweitert um den sportpädagogischen Bereich) im Grundsätzlichen entsprechen, ist nicht ausgeschlossen, soweit dieses nicht in einem Landschaftsschutzgebiet oder Geschützten Landschaftsteil liegt und den Zielen der Deklaration, insbesondere der Erhaltung des charakteristischen Landschafts- und Ortsbildes, nicht zuwiderläuft. Einzelbewilligungen nach einer solchen Baulandwidmung sind im Sinne dieser Nutzungsvorbehalte ebenfalls restriktiv zu behandeln. Auf dem Gebiet der ehemaligen Trabrennbahn in Liefering liegt die Ausweisung einer „Bauland-Sonderfläche“ zur Errichtung einer „Sportnachwuchsakademie“ unter den genannten Voraussetzungen trotz Vorliegens eines Landschaftsschutzgebietes im Planungsinteresse der Landeshauptstadt Salzburg.

5. Mit dieser Deklaration stehen nur bauliche und sonstige Maßnahmen im Einklang, die der jeweiligen Grünlandwidmung entsprechen bzw. für deren Durchführung ein öffentliches Interesse im besonderen Maß vorliegt.

5.1. Bewilligungen gemäß § 24 Abs. 2 ROG 1998 (insbesondere landwirtschaftliche Bauten):

Bei der Beurteilung erfahren die Ziele der Grünlanddeklaration – insbesondere die Erhaltung der freien Landschaft – eine erhöhte Berücksichtigung. Gemeint ist hiermit insbesondere, dass diese grundsätzlich positiv einzustufenden Bauten zu keiner weiteren Zersiedelung der Landschaft führen. Dies gilt vor allem auch bei Neugründungen und Umnutzungen von land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben gemäß § 24 Abs. 3 ROG 1998.

5.2. Bewilligungen gemäß § 24 Abs. 3 ROG 1998 (Einzelbewilligungen):

Neubauten (gesetzlich ausgeschlossen sind insbesondere Wohnbauten)

sind nur zulässig, wenn für die bauliche Maßnahme öffentliche Interessen im besonderen Maß vorliegen. Öffentliche Interessen im besonderen Maß liegen nur dann vor, wenn die jeweiligen Bauten der Realisierung oder Verbesserung der sozialen, sportlichen, kulturellen oder verkehrstechnischen öffentlichen Infrastruktur dienen und sich der vorgeschlagene Standort aus fachlichen Gründen ergibt.

Unterirdische Bauten (z. B. Tiefgaragen) und nutzungsnotwendige untergeordnete Erweiterungen (z. B. Aufzüge, Treppenhäuser etc.) von im Bauland bestehenden Bauten ins Deklarationsgebiet sind zulässig, wenn diese mit der grundsätzlichen Planungsabsicht in Einklang zu bringen sind.

In allen Fällen ist ein schonender Eingriff ins Gebiet der Grünlanddeklaration auch mittels restriktiver Ausweisung von Bebauungsgrundlagen im Zuge der Erlassung von Bauplatzerklärungsbescheiden bzw. Bebauungsplänen sicherzustellen (siehe § 2 Abs. 2 Z. 1 ROG 1998 – häusliche Nutzung von Grund und Boden, etwa durch Errichtung von Tiefgaragen bei Sportanlagen und öffentlichen Badeeinrichtungen).

6. Die Stadt Salzburg erkennt die Bauern und landwirtschaftlichen Betriebe als Bewahrer des Grünlandes und hält daher eine besondere Unterstützung der Landwirtschaft im Deklarationsgebiet für notwendig.

Die Erhaltung und qualitative Aufwertung der freien Landschaft ist ein wesentliches Ziel der Deklaration. Der Rolle der Bauern und anderer landwirtschaftlicher Betriebe als Bewahrer dieser Landschaft ist daher besonderes Augenmerk zu widmen. Unterstützungsmaßnahmen zur landwirtschaftlichen Besitzfestigung müssen den Intentionen einer nachhaltigen Landschaftspflege und Freiraumplanung entsprechen.

7. Zur Sicherstellung der aktiven Grünlandpflege, Erhaltung und Entwicklung des Grünlandes ist eine entsprechende Vorsorge, wie zum Beispiel die Einrichtung eines Grünlandfonds, zu treffen.

Ein Ziel- und Maßnahmenplan sowie ein Finanzierungskonzept sind zu entwickeln und sollen den Rahmen für Aufbringung und Einsatz der Mittel darstellen. Der Ziel- und Maßnahmenplan hat alle wesentlichen Ansprüche an das Grünland (z. B. Natur- und Landschaftsschutz, landwirtschaftliche Produktion, Erholung, Kleinklima usw.) zu berücksichtigen. Die Erstdotation beträgt 200.000 Euro. Diese Vorsorge ist in organisatorischer, finanzieller und operativer Ausgestaltung langfristig abzusichern.

8. Nach dem Willen der Stadt sollen alle dafür in Frage kommenden Bereiche zum Landschaftsschutzgebiet bzw. zum geschützten Landschaftsteil erklärt werden.

Die Stadt Salzburg versucht seit den 1960er-Jahren die Erklärung des Gaisberges zum Landschaftsschutzgebiet zu erreichen. Darüber hinaus strebt die Stadt Salzburg seit den 1980er-Jahren die Neuausweisung von Landschaftsschutzgebieten in Nußdorf-Sam und am Heuberg an. Die Erweiterung der Landschaftsschutzgebiete Leopoldskroner Weiher, Leopoldskroner Moos, Salzburg-Süd und Salzachsee-Saalachspitz wird betrieben. Dabei sollen die Grenzen der bestehenden Landschaftsschutzgebiete an den heutigen Planungsstand angepasst werden. Darüber hinaus wird generell ein Ausbau der gesetzlichen Bestimmungen zum Schutz der Landschaft und der Grünräume der Stadt Salzburg, welche neben der historischen Altstadt die wesentliche Qualität der Salzburger Stadtlandschaft ausmachen, angestrebt.

9. Die Stadt Salzburg verpflichtet sich, den mit den Umlandgemeinden gemeinsam geschaffenen Landschaftsgürtel zu erhalten und appelliert, diesen nach Möglichkeit auszuweiten.

Durch die Verankerung des „Grünürtels“ im Regionalprogramm „Stadt Salzburg und Umlandgemeinden“ werden Grünlandflächen über die Stadtgrenze hinaus gesichert. Dadurch können noch bestehende gemeinsame Landschaftsräume geschützt, der Fortbestand der Landwirtschaft gesichert, Naherholungsgebiete erhalten und ein auf die Bebauung bezogenes Zusammenwachsen von Stadt und Nachbargemeinden verhindert werden.

10. Jeder Gemeinderatsbeschluss über eine textliche, ausgenommen redaktionelle, Änderung des vorstehenden Wortlautes der Deklaration „Geschütztes Grünland“ ist einer Bürgerabstimmung zu unterziehen.

In diesem Zusammenhang erforderliche Beschlüsse des Salzburger Gemeinderates bedürfen ebenfalls einer Dreiviertelmehrheit (Anwesenheits- und Abstimmungsquorum). Die rechtlichen Grundlagen dafür sind im Salzburger Stadtrecht und der Geschäftsordnung des Gemeinderates zu verankern bzw. sicherzustellen.

11. Die Stadt Salzburg verpflichtet sich, diese Deklaration in das Räumliche Entwicklungskonzept zu integrieren. Die Deklaration tritt mit der Beschlussfassung zum Räumlichen Entwicklungskonzept 2007 in Kraft.

Erläuterungen zur Deklaration „Geschütztes Grünland“ siehe Seite 156.

Erläuterungen

Zu Punkt 4.1.

Mit den Begriffen „weitestgehend“ bzw. „gleichwertig“ ist sowohl ein quantitatives wie auch ein qualitatives Kriterium festgeschrieben. Unter „weitestgehend“ ist zu verstehen, dass dabei ein ca. 90%iger Flächenersatz angestrebt werden soll. Die Beurteilung der „Gleichwertigkeit“ erfordert eine Gegenüberstellung der Flächen in qualitativer Hinsicht. Als ein wesentliches Qualitätsmerkmal gilt insbesondere, dass die betreffende Ausgleichsfläche unmittelbar an bestehendes Deklarationsgebiet anschließt, es sei denn, es handelt sich um eine größere (ab ca. 2000 m²) Fläche im Stadtgebiet, die zu einer eigenständigen ökologisch bzw. kleinklimatisch wertvollen Fläche werden kann.

Je höher die Qualität der Ersatzfläche, desto mehr tritt die oben genannte %-Klausel in den Hintergrund.

Zu Punkt 4.2.

Bei einem Flächentausch innerhalb eines Planungsgebietes (vgl. etwa die bestehenden Deklarationsflächen innerhalb der Kasernenflächen) ist nicht von einer Herausnahme von Flächen aus dem Deklarationsgebiet auszugehen. Der Flächenersatz findet ohnehin kleinräumig statt, weshalb die Kriterien des Punktes 4 zum Schutz der Deklaration keine Anwendung finden müssen.

Zu Punkt 4.5.

Unter den zwingend umzusetzenden rechtlichen Vorgaben sind insbesondere (hoheitsrechtliche) bundes- bzw. landesrechtliche Vorgaben zu verstehen (Luftfahrtsrecht – siehe Flughafenerweiterung, (Bundes-/Landes-)Straßen- und Eisenbahnrecht etc.), bei denen für die Stadtgemeinde Salzburg eine Umsetzungsverpflichtung existiert.

Der Hinweis auf geringfügige Katasterungenauigkeiten bzw. Plankorrekturen soll sicherstellen, dass im Zuge der Überarbeitung des Flächenwidmungsplanes fachlich notwendige Überprüfungen der derzeit existierenden Bauland/Grün-

land-Grenzziehungen in geringem Ausmaß möglich bleiben. So sollen etwa die gewässerbegleitenden Grünlandstreifen grundsätzlich weiterhin vom Gebiet der Deklaration „Geschütztes Grünland“ erfasst sein. Die erfolgte Anmerkung unter Punkt 4.5. soll lediglich sicherstellen, dass eine erforderliche fachliche Überprüfung der erfolgten (parzellscharfen) Grenzziehungen im Rahmen der Überarbeitung des Flächenwidmungsplanes in Einzelfällen ermöglicht wird. Ebenso sollen unstimmige/unrichtige Verläufe der Bauland-Grünland-Grenze (offensichtliche Planfehler) korrigiert werden können (z. B. Verlauf schneidet bestehende Gebäudefronten bzw. Gebäudegrundrisse).

Eine Widmungsänderung von „Grünland – ländliche Gebiete“ in „Grünland – Gebiete für Sportanlagen, Spielplätze und Freibäder“ soll deshalb nur in geringem Ausmaß möglich sein, da ansonsten eine schrittweise (missbräuchliche) Widmungsabfolge (erst Umwidmung in „Grünland – Gebiete für Sportanlagen, Spielplätze und Freibäder“ dann in „Bauland-Sonderfläche“ mit einer dann möglichen intensiven baulichen Nutzung) nicht ausgeschlossen werden kann. In diesem Sinne sind auch Einzelbewilligungen entsprechend den normierten Nutzungsvorbehalten restriktiv zu beurteilen, die nach erfolgter Baulandsonderwidmung eine Nutzungsänderung (z. B. von Sporttrainingszentrum in Hotel) zum Gegenstand haben, um auch hier eine potentiell mögliche Umgehung der Deklarationsziele zu vermeiden.

Die Sonderbestimmung zur Sportnachwuchsakademie im Bereich der ehemaligen Trabrennbahn ist deshalb gerechtfertigt, da sich dieser Standort insbesondere aufgrund der Größe des Areals, der mangelnden Alternativstandorte im Stadtgebiet sowie im Umland und der vorherrschenden Flächenversiegelung anbietet (siehe dazu auch Maßnahmenpunkt B.3.12.1. des REK 2007).

Räumliches Entwicklungskonzept 2007 REK 2007

Strukturuntersuchung
und Problemanalyse

Erläuterungen zu den
Zielen und Maßnahmen

Gemeinderatsbeschluss vom 17.12.2008

1 Allgemeines Funktionskonzept

1.1 Umlandbeziehungen und regionale Positionierung

1.1.1 Geographische Beschreibung

Die Stadt Salzburg ist eine Alpenrandstadt, gelegen am nördlichen Austritt des Salzachtales ins Alpenvorland. Das Salzachtal ist aus verkehrsgeographischer Sicht wichtig, denn nur an wenigen Stellen öffnen sich die von West nach Ost sich erstreckenden nördlichen Kalkalpen nach Norden und Süden so deutlich wie im mittleren Salzachtal. Richtung Süden, über das Ennstal werden die Steiermark, Slowenien und das weitere Südosteuropa, über den Radstädter Tauern bzw. den Tauern-tunnel der Tauernautobahn Kärnten, Slowenien und Italien erreicht.

Diese Gunstlage, an einem historisch bedeutenden Verkehrsweg von den deutschen Kaufmannstädten zur Adria und nach Südosteuropa, hat Salzburg von frühgeschichtlicher Zeit an eine Vorrangstellung verliehen. So war es beispielsweise möglich, dass sich das am Nord-Süd-Weg durch die Ostalpen gelegene Salzburg zu einem eigenständigen Fürstentum und so zu einem Kristallisationspunkt abendländischer Kultur entwickeln konnte.

Heute gibt es eine Reihe anderer Verkehrslinien, die radial im Salzburger Becken zusammenlaufen und die Stadtregion heute zu einem bedeutenden Verkehrsknotenpunkt in Mitteleuropa machen: die am Alpennordrand verlaufende Ost-West-Verbindung Wien-Salzburg-München (Westautobahn), die Südverbindung nach Oberitalien bzw. Slowenien (Tauernautobahn), weiters die Verbindung nach Südwesten über das sogenannte „kleine deutsche Eck“ in den Pinzgau und nach



Tirol, die Wolfgangsee Bundesstraße verbindet die Landeshauptstadt mit dem Salzkammergut und die nördlich speichenförmig aus der Stadt strebenden Straßen (Linzer Bundesstraße, Mattseer Landesstraße und Lamprechtshausener Landesstraße) stellen die Verbindung zum nördlichen Flachgau und nach Oberösterreich her.

Neben den Straßen kommt im Rahmen mitteleuropäischer Verkehrsrelationen dem Eisenbahnnetz eine große Bedeutung zu, dessen wichtigste Linien ebenfalls im Salzburger Becken zusammentreffen: die Westbahnstrecke Wien-Salzburg, die Verbindung Salzburg-München und die im Salzachtal geführte Eisenbahnlinie Salzburg-Bischofs-hofen (Einmündung der Ennstallinie aus der Steiermark bzw. Weiterführung über Badgastein in den Süden). Dieses Angebot ergänzen die für den Tagespendelerverkehr wichtigen Linien, die heute im Zuge des Ausbaus der S-Bahn – das größte Nahverkehrsprojekt Österreichs – zusammengefasst werden: die Salzburger Lokalbahn von Salzburg nach Lamprechtshausen/Trimmelkam und die

Regionalbahnen im angrenzenden Bayern (Richtung Freilassing – Traunstein, Laufen, Bad Reichenhall und Berchtesgaden).

Weiters ist der Flughafen Salzburg mit 1,95 Mio. Passagieren und 57.067 Flugbewegungen (im Jahr 2007) der zweitstärkste Flughafen Österreichs nach Wien und gewinnt mit den neuen Tagesverbindungen in diverse europäische Städte zunehmend an Bedeutung im europäischen Flugverkehr.

Veränderte Rahmenbedingungen durch den EU-Beitritt Österreichs 1995

Die geographische Lage ist ein entscheidender Faktor für die Attraktivität einer Stadt im internationalen Standortwettbewerb. Während die physische Lage unveränderbar ist, kann sich die „relative Lage“ sowohl durch veränderte Grenzen als auch durch neue Rahmenbedingungen grundlegend wandeln.

Betrachtet man die Lage der Stadt Salzburg im größeren geopolitischen Rahmen, so bestand bis zum EU-Beitritt eine echte Randlage, sowohl in Bezug auf das gesamte Bundes-

gebiet Österreich als auch in Bezug auf das Bundesland Salzburg. Die Stadt grenzte im Nordwesten entlang der Saalach auf einer Strecke von rund zweieinhalb Kilometer an die Staatsgrenze zur Bundesrepublik Deutschland. Durch diese Grenzlage entwickelte sich der Salzburger Zentralraum halbkreisförmig, vor allem in nördlicher, östlicher und südöstlicher Richtung.

Im europäischen Kontext gesehen war diese Lage Salzburgs nach dem Zweiten Weltkrieg jedoch über lange Zeit vergleichsweise günstig. Die Stadt verfügte als „Eingangstor in den Osten“ sogar über eine ausgesprochene Standortgunst: Ansiedlungswillige bundesdeutsche Firmen bedienten von Salzburg aus, sozusagen „gleich hinter der Grenze“, die Ostmärkte.

Die jüngeren geopolitischen Veränderungen, wie der Fall des Eisernen Vorhanges, der Beitritt Österreichs zur Europäischen Union und die erfolgte EU-Erweiterung, verringerten diesen Wettbewerbsvorteil. Die österreichischen Städte sind heute einem vergleichsweise stärkeren Wettbewerbsdruck in einem zusammenwachsenden Europa ausgesetzt. Dafür ist einerseits der Abbau von Handelsbarrieren sowie insgesamt die Deregulierung im Wirtschaftssektor maßgebend: Gebietsmonopole gingen verloren, der nationale Markt konnte zunehmend auch von ausländischen Firmensitzen aus bedient werden und die Zahl der konkurrierenden Städte wurde um jene aus dem Osten erhöht.

Während die westlichen Städte Linz, Salzburg und Innsbruck bis zum Fall des Eisernen Vorhanges eine deutlich positivere Entwicklungsdynamik zeigten, konnten die Städte Wien und Graz von der Ostöffnung wirtschaftlich stärker profitieren (siehe dazu Kapitel 1.1.6).

1.1.2 Geschichtliche Erhebungen

Die Geschichte der Stadt Salzburg, welche bis in die Jungsteinzeit nachgewiesen ist (z. B. historische Siedlungen auf den Stadtbergen), kann als ungemein facettenreich und inte-

ressant bezeichnet werden. Angesichts der geringen Planungsrelevanz und der Fülle an Literatur über die Geschichte der Stadt Salzburg darf auf eine allgemeine geschichtliche Beschreibung an dieser Stelle verzichtet werden.

Im Siedlungs- und Ortsbildkonzept findet sich eine kurze Darstellung der städtebaulichen Entwicklungsgeschichte der einzelnen Teilräume der heutigen Stadt.

1.1.3 Verwaltungstechnische Zuordnung

Die Stadt Salzburg ist die Landeshauptstadt des Landes Salzburg. Als Statutarstadt ist sie nicht nur politische Gemeinde (Gemeindeverwaltung), sondern zugleich auch politischer Bezirk (Bezirksverwaltung).

Der historische Rückblick zeigt, dass nach jahrzehntelangen Bestrebungen zu einer Vergrößerung des Gemeindegebietes 1935 die ersten Eingemeindungen stattfanden: betroffen waren Teile der Gemeinden Aigen, Morzg, Siezenheim, Leopoldskron, Bergheim und Hallwang. Die Gemeinden Gnigl und Maxglan wurden zur Gänze eingemeindet und hörten auf, als selbständige Verwaltungskörper zu bestehen. Dadurch vergrößerte sich das Gemeindegebiet von 8,79 km² auf 24,9 km², die Einwohnerzahl stieg um rund die Hälfte.

Durch die Eingliederung Österreichs in das ehemalige „Deutsche Reich“ wurde das Gemeindegebiet 1939 neuerlich vergrößert, wobei die Größe des Stadtgebietes von rund 25 km² auf über 65 km² anstieg. Dabei verloren die Gemeinden Liefering, Aigen, Morzg und Leopoldskron ihre Selbständigkeit. Ebenso fielen im Jahre 1939 auch Flächen der Gemeinde Anif (Flächen des Schloßparks und des Tierparks Hellbrunn) der Stadtgemeinde Salzburg zu (siehe Siedlungs- und Ortsbildkonzept, Plan 3.07 – historische Baustruktur).

1.1.4 Umlandbeziehungen

Der Zentralraum Salzburg

Wirtschaftliche, soziale und kulturelle Verflechtungen machen an Staats-, Landes- und Gemeindegrenzen nicht Halt. Über Verwaltungsgrenzen hinweg bestehen zwischen einer Stadt in der Größenordnung Salzburgs und ihrem Umland vielfältige Wechselbeziehungen. Insbesondere der Beitritt Österreichs zur EU hat zu einer Intensivierung der Wechselbeziehungen, v. a. mit den benachbarten bayerischen Landkreisen Berchtesgadener Land und Traunstein, geführt.

Daher wird auch von Salzburg als städtische Agglomeration gesprochen, von der Stadtregion Salzburg, der „Europaregion Salzburg“ bzw. im Fachjargon vom Salzburger Zentralraum.

Die heutigen Verwaltungsgrenzen, die in ihrer Entstehung historisch weit zurückreichen, werden jedoch diesen großräumigen regionalen Verflechtungen nicht mehr gerecht. Zudem sind die landes- und regionalplanerischen Instrumente in der Praxis nicht derart entwickelt, dass sie zur Lösung der anstehenden regionalen Entwicklungs- und Koordinierungsprobleme des (staats-) grenzüberschreitenden Verflechtungsbereiches ausreichen (siehe Kap. 1.1.5).

Die planerische Festlegung des Salzburger Zentralraumes erfolgt im Landesentwicklungsprogramm (LEP 2003, am 30.9.2003 im Landesgesetzblatt Nr. 44/2003 kundgemacht). Dieser umfasst folgende Gemeinden:

- die Landeshauptstadt Salzburg,
- alle Gemeinden des Bezirkes Salzburg-Umgebung,
- Gemeinden des Bezirkes Hallein: Adnet, Golling, Hallein, Krispl, Kuchl, Oberalm, Puch bei Hallein, Sankt Koloman, Scheffau, Vigaun,
- Bezirk Braunau am Inn: Auerbach, Eggelsberg, Feldkirchen, Franking, Geretsberg, Gilgenberg a. W., Haigermoos, Handenberg, Jeging, Kirchberg bei Mattighofen, Lengau, Lochen, Mattighofen, Maria Schmolln, Moosdorf, Mun-

derfing, Ostermiething, Palting, Perwang am Grabensee, Pfaffstätt, Pischelsdorf a. E., St. Georgen /Fillmannsbach, St. Johann a. W., St. Pantaleon, Schalchen, Tarsdorf,

- Bezirk Vöcklabruck: Inner- schwand, Mondsee, Oberhofen am Irrsee, Pöndorf, Sankt Lorenz, Tiefgraben, Unterach am Attersee, Weißenkirchen im Attergau, Zell am Moos,
- Landkreis Berchtesgadener Land: Ainring, Anger, Bad Reichenhall, Bayerisch Gmain, Freilassing, Laufen, Marktschellenberg, Piding, Saaldorf-Surheim und Teisendorf
- Landkreis Traunstein: Fridolfing, Kirchanschöring, Petting und Tittmoning.

Innerhalb des Zentralraums wurde im LEP 2003 der Stadt- und Umlandbereich Salzburg festgelegt, der folgende Gemeinden umfasst: die Kernstädte Salzburg und Hallein sowie die Umlandgemeinden Anif, Bergheim, Elsbethen, Grödig, Hallwang, Koppl, Oberalm, Puch, Wals-Siezenheim und im benachbarten Bayern Ainring, Freilassing, Piding.

Zudem existieren im Zentralraum Salzburg auf Salzburger Seite fünf Regionalverbände (RV): RV Flachgau-Nord, RV Salzburger Seengebiet, RV Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden, RV Osterhorngruppe und RV Tennengau.

Neben der Stadt Salzburg gehören dem RV Salzburg-Stadt und Umgebungsgemeinden noch folgende 10 Gemeinden an: Anif, Anthering, Bergheim, Elixhausen, Elsbethen, Eugendorf, Grödig, Großgmain, Hallwang, Wals-Siezenheim.

Die benachbarten bayerischen Gemeinden gehören dem Regionalen Planungsverband Südostoberbayern (Region 18) an, der neben den Landkreisen Berchtesgadener Land und Traunstein noch die Landkreise Rosenheim, Altötting und Mühldorf umfasst.

Der sogenannte Regionalplan für eine nachhaltige Entwicklung der Region Südostoberbayern wurde 2002 beschlossen, das übergeordnete bayerische Landesentwicklungspro-

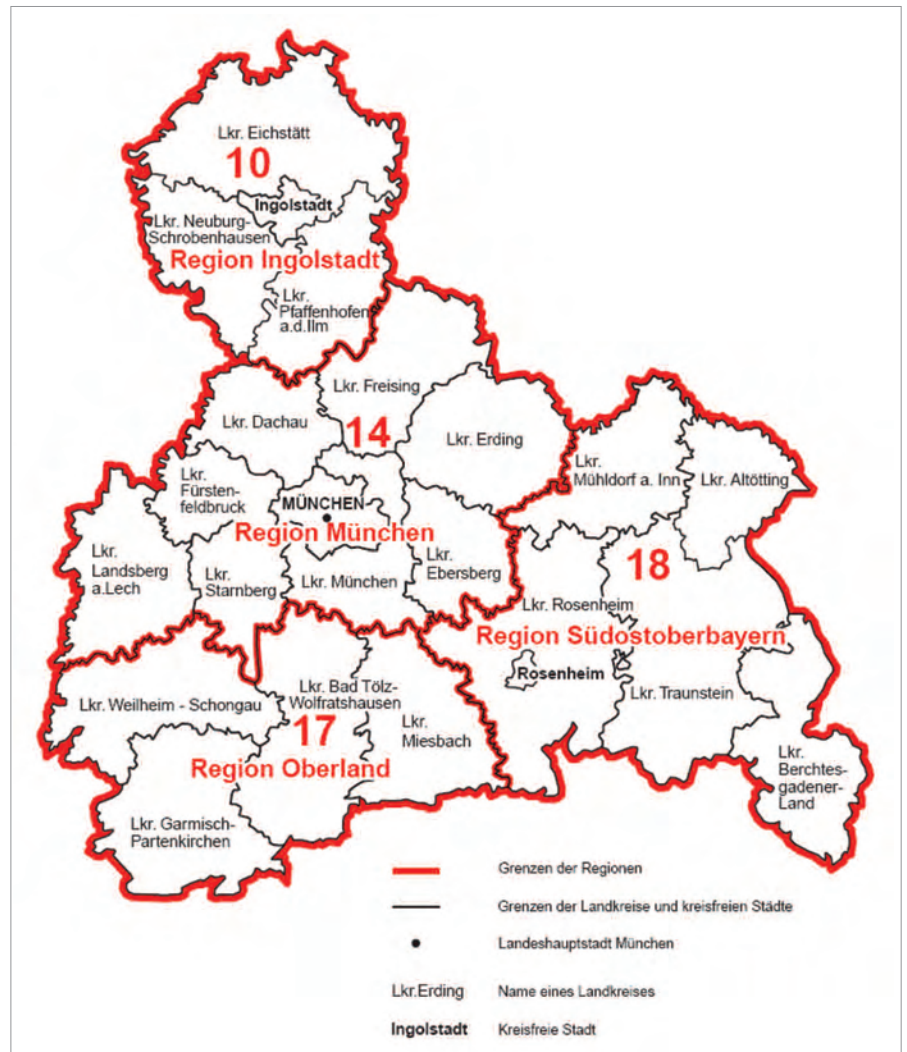


Abb. A.1. | Bayerische Planungsregionen: Oberbayern

gramm 2006. Diese Planungsprogramme definieren die Stadt Salzburg als Oberzentrum und um die Stadt den sogenannten Verdichtungsraum, der sich von Laufen bis Bad Reichenhall erstreckt.

Die Zentralraumverflechtungen enden bekanntlich nicht an der Landes-, aber auch nicht an der Staatsgrenze. Zur besseren gemeinsamen Entwicklung dieses staatsgrenzenübergreifenden Lebensraumes wurde im Mai 1995 nach dem Beitritt Österreichs zur EU die EuRegio Salzburg – Berchtesgadener Land – Traunstein gegründet. Heute gehören knapp 100 salzburgische, bayerische und oberösterreichische Gemeinden der EuRegio an.

Ziel der EuRegio war von Anbeginn das „Halbkreisdenken“ in der Region zu überwinden und hin zu einem „Vollkreis“ zu entwickeln. Dazu wurde 2001 das EuRegio-Ent-

wicklungskonzept verabschiedet und durch ein aktives Regionalmanagement seither schrittweise umgesetzt (siehe Kap. 1.1.5)

Stadt-Umland-Beziehungen

Von den vielfältigen Beziehungen zwischen Stadt und Umland sollen an dieser Stelle nur die wirklich dominanten Verflechtungen und Zusammenhänge aufgezeigt werden. Fragestellungen nach der Abhängigkeit der Umlandgemeinden vom Arbeitsmarkt der Stadt Salzburg und nach der Nutzung zentralörtlicher Einrichtungen stehen hier im Mittelpunkt:

Die Stadt Salzburg weist eine derart hohe Arbeitsplatzkonzentration auf, dass nicht nur Arbeitskräfte der direkten Umlandgemeinden angezogen werden, sondern auch aus weiter entfernten Bezirken, Regionen und Bundesländern.

Hält man sich die sehr hohe Zahl von rund 44.100 Einpendler (Tages- und Nichttages-Einpendler) bzw. rund 39.250 Tageseinpendler (Statistik Austria, 2001) vor Augen, die außerhalb der Stadt ihren Wohnsitz haben und in der Stadt einer Beschäftigung nachgehen, kann man die Bedeutung der Stadt als Arbeitsplatzzentrum für die Region einschätzen. Von den rund 100.000 Beschäftigten in der Stadt Salzburg sind somit etwas weniger als die Hälfte nicht in der Stadt wohnhaft (44% bzw. 39%). Mit anderen Worten heißt das, dass fast jeder zweite Beschäftigte in der Stadt Salzburg ein Einpendler ist.

Die Stadt zieht aber nicht nur Beschäftigte an, sondern gibt einen beträchtlichen Anteil ihres Potentials an das Umland ab. Von den rd. 68.000 in Salzburg wohnhaften Erwerbstätigen suchen 22% einen Arbeitsplatz außerhalb der Stadt auf. Von den rund 15.000 Auspendlern entfallen rund 9.900 auf den Bezirk Salzburg-Umgebung und rund 1.100 auf den Bezirk Hallein.

Nähere Angaben zu den verkehrlichen Verflechtungen in der Europa-region sind den Ergebnissen der im Jahre 2005 durchgeführten Mobilitätsuntersuchung (siehe Verkehrskonzept), die räumliche Verteilung der Arbeitsplatzschwerpunkte in der Stadt Salzburg sind der Zentrenstruktur (siehe Siedlungs- und Ortsbildkonzept) zu entnehmen.

Darüber hinaus wurde ein „Stimmungsbild“ zur Attraktivität und Atmosphäre der Kernstadt für die BewohnerInnen der Europaregion erhoben und auch die räumliche Dynamik der gesetzten Aktionen im gemeinsamen Verflechtungsbereich versucht abzubilden. Dazu ging die Studie „Die Nutzung der Kernstadt Salzburg durch die Bevölkerung ihres Umlandes. Die Entwicklungsdynamik seit dem EU-Beitritt“ (Weichhart, 2001) folgenden Fragen nach:

- Welche Auswirkungen hatte der EU-Beitritt Österreichs und die damit verbundene Öffnung der Grenze zum Nachbarland Bayern auf die Stadt-Umlandbeziehungen?

- In welchem Maße hat sich die Nutzung der Stadt Salzburg und ihrer zentralörtlich relevanten Einrichtungen durch die Bevölkerung ihres Umlandes im Jahr 2001 gegenüber dem Verhalten zur Zeit des EU-Beitrittes 1995 verändert?

Folgende Ergebnisse sind zusammenzufassen:

- Die Stadt Salzburg wird von der Umlandbevölkerung nicht im Sinne der administrativen Stadtgrenzen, sondern als sog. „funktionale Kernstadt“ wahrgenommen, bewertet und genutzt: Damit ist gemeint, dass zur Stadt Salzburg auch bekannte Einrichtungen im unmittelbaren Umland, z. B. stadtnahe Einkaufszentren, gerechnet werden. So gesehen werden beispielsweise das Airportcenter in Wals oder die Möbelhäuser in Eugendorf, obwohl administrativ nicht zur Stadt Salzburg gehörend, als Einrichtungen der Kernstadt Salzburg, ähnlich wie die Getreidegasse oder der Europark, wahrgenommen.

- Die Häufigkeit, mit der die UmlandbewohnerInnen die Stadt Salzburg für nicht-berufliche Zwecke aufsuchen, ist deutlich angestiegen: Das bedeutet gleichzeitig, dass die Attraktivität der Stadt Salzburg für die Umlandbevölkerung verbessert werden konnte und auch deutlich verstärkt genutzt wird. Die höchsten Anstiege der Besuchshäufigkeit werden verzeichnet in den beiden bayerischen Landkreisen Berchtesgadener Land und Traunstein, im Pinzgau, Pongau und in den angrenzenden oberösterreichischen Gemeinden (v. a. Bezirk Vöcklabruck).

- Insgesamt sind deutliche Zuwächse bei den ökonomisch wirksamen Besuchszwecken „Einkaufen“ und „Kulturkonsum“ festzustellen.

- Die Angebote der Stadt Salzburg sowie in den unmittelbar angrenzenden Gemeinden machen die Stadt-Region in ihrer Gesamtheit attraktiv: Neben der Altstadt können die randstädtischen Einkaufszentren als „Leitbetriebe der funktionalen Kernstadt“ angesehen werden. Sie stellen gesamtregional attraktive Einrichtungen

dar, welche die Häufigkeit des Besuchs der Kernstadt aus dem weiteren Umland anheben (Multiplikatoren) und auch als Motivationshintergrund für die Ausweitung des zentralörtlichen Einzugsbereiches anzusehen sind.

Daraus lassen sich folgende Schlussfolgerungen ableiten:

- Die Stadt Salzburg ist Kernstadt einer gefestigten staats- und landesgrenzübergreifenden Region: Die gestiegene Besuchshäufigkeit der Stadt Salzburg, vor allem aus dem benachbarten bayerischen und oberösterreichischen Raum, zeigt deutlich, dass sich die Region Salzburg klar hinsichtlich ihrer Ausdehnung und inneren Verflechtungen verfestigt hat. Diese Gesamtregion ist in sich wiederum zu differenzieren: Zum einen wird die Stadt Salzburg von der Umlandbevölkerung als funktionale Kernstadt wahrgenommen und genutzt („Salzburg Zentral“), zum anderen hat sich vor allem die Gesamtregion („Europaregion Salzburg“) als großräumige Verflechtungsregion verfestigt.

- Dringender Bedarf nach grenzüberschreitender Abstimmung in Raumordnungsfragen: Wie bereits angesprochen, fehlt in dieser Europaregion Salzburg jegliche verbindliche Raumplanung. Ziel muss sein, in Raumordnungsfragen eine gesamtregionale Abstimmung und Zusammenarbeit über die Staats- und Landesgrenze hinweg zu bewirken.

Die EuRegio Salzburg – Berchtesgadener Land – Traunstein, welche die Europaregion Salzburg hinsichtlich ihrer räumlichen Ausdehnung größtenteils abdeckt und bereits als wichtige Plattform besteht, muss gestärkt und weiterentwickelt werden. Für Salzburg Zentral müsste der bestehende Regionalverband Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden durch einzelne angrenzende bayerische und Salzburger Gemeinden ergänzt werden.

Nicht vergessen werden darf, dass selbstverständlich zwischen der Stadt Salzburg und dem Umland

auch vielfältige naturräumliche und umweltrelevante Wechselwirkungen und Abhängigkeiten bestehen. Der Pflege und Erhaltung der stadtgrenzenüberschreitenden Natur- und Landschaftsräume durch die ländliche Bevölkerung und die Nutzung dieser als Erholungsraum durch die Bevölkerung kommt besondere Bedeutung zu.

Im Regionalprogramm wurde der „Grüngürtel für den Salzburger Ballungsraum“ festgelegt, der zur Sicherung der multifunktionalen Zusammenhänge des Grünraumes in Hinblick auf Ökologie, Erholung und Landwirtschaft dienen soll. Dieser wurde neben der Deklaration „Geschütztes Grünland“ in der Abänderung vom 4.7.2001 per Gemeinderatsbeschluss in das REK 1994 verbindlich übernommen (siehe Freiraumkonzept).

Die vielfältigen zentralörtlichen Funktionen, welche die Landeshauptstadt Salzburg als Standort zentraler Einrichtungen innehat, entfalten, wie eben ausgeführt, eine weitreichende Wirkung für die Gesamtregion und decken den Großteil der Beziehungen zwischen Stadt und Umland ab. Die spezifischen Funktionen werden im folgenden Kapitel 1.1.5 näher beschrieben.

1.1.5 Zentralörtliche Stellung und Funktion

Die Landeshauptstadt Salzburg als Zentraler Ort

Gemäß LEP 2003 ist die Stadt Salzburg einziger Zentraler Ort der Stufe A im Bundesland Salzburg. Darunter ist zu verstehen, dass der Zentrale Ort der Stufe A zur Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen des spezialisierten, höheren Bedarfs dient und seine Bedeutung für das Land Salzburg, für sein Einzugsgebiet im oberösterreichischen und bayerischen Grenzraum, für die Republik Österreich und den europäischen Raum durch diese Festlegung längerfristig gesichert werden soll.

Die folgende Zusammenstellung der zentralörtlichen Funktionen listet fragmentarisch die wichtigsten auf

und kann nur annähernd die Bedeutung der Stadt Salzburg als zentraler Ort für das gesamte Bundesland umreißen:

Die Stadt Salzburg als Landeshauptstadt ist Sitz des Salzburger Landtages als gesetzgebendes Organ und der Salzburger Landesregierung als vollziehendes Organ des Bundeslandes. Sie ist somit das Zentrum der Landesverwaltung.

Zudem sind auch zahlreiche Einrichtungen der Bundesverwaltung vertreten: Einerseits ist der Landeshauptfrau und der ihr unterstellten Landesbehörden der Bereich der mittelbaren Bundesverwaltung übertragen, andererseits haben auch viele Behörden und Einrichtungen der unmittelbaren Bundesverwaltung ihren Sitz in Salzburg, von denen nur einige stichwortartig erwähnt werden sollen:

- Behörden der Finanzverwaltung (Finanzlandesdirektion Salzburg, Finanzamt Salzburg-Stadt, Finanzamt Salzburg-Land etc.)
- Bundespolizeidirektion Salzburg
- AMS-Landesgeschäftsstelle Salzburg
- Arbeitsinspektorat für den 10. Aufsichtsbezirk
- Militärkommando Salzburg
- Bundesdenkmalamt (Landeskonservator für Salzburg)
- Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen.

Eine zentrale Funktion kommt der Stadt Salzburg auch als Gerichtsstadt zu. Neben dem Bezirksgericht hat auch das Landesgericht Salzburg seinen Sitz in der Stadt. Das für das Bundesland Salzburg zuständige Oberlandesgericht hat historisch bedingt seinen Sitz in Linz.

Auch im kirchlich-katholischen Bereich hat Salzburg als Erzdiözese und als Zentrum einer der beiden großen Kirchenprovinzen Österreichs eine hochrangige Führungsposition inne. Dem Salzburger Erzbischof unterstehen neben der Erzdiözese Salzburg die vier Diözesen Gurk-Klagenfurt, Graz-Seckau, Innsbruck und Feldkirch.

Durch diese historisch lange zurückreichende Vorrangstellung haben

sich in Salzburg zahlreiche Orden niedergelassen und wurden entsprechende Klöster gegründet.

Salzburgs zentralörtliche Funktion kommt heute vor allem in der hohen Zahl von Handels- und Dienstleistungsbetrieben zum Ausdruck, die sich aufgrund der ursprünglichen Grenzlage zur EU vor dem Beitritt Österreichs in räumlicher Nähe zur Bundesrepublik Deutschland bzw. aufgrund der geographisch günstigen Lage in Europa niedergelassen haben.

Charakterisiert man Salzburg als Einkaufsstadt, so muss man allen Einrichtungen voran die Alt- und Neustadt als überregionales Versorgungszentrum, neben dem Bahnhof und Europark, anführen (siehe Zentrenstruktur – Siedlungs- und Ortsbildkonzept).

Salzburg hat als Kulturstadt Weltrenown erlangt. Neben den historischen Bauten (UNESCO-Weltkulturerbe Altstadt) und den weithin bekannten Salzburger Festspielen bestehen eine Reihe anderer traditionsreicher kultureller Einrichtungen und Veranstaltungen, die das kulturelle Leben dieser Stadt prägen und ihre hohe Anziehungskraft mitbestimmen (siehe Kap. 1.3.4).

Seit 1969 besitzt die Stadt Salzburg den „Kurorte-Status“ mit einer Kurzone vom Mönchsberg über das Leopoldskroner Moos bis zur Stadtgrenze.

Salzburg ist eine Schulstadt und beherbergt als regionales Schulzentrum zahlreiche Bildungseinrichtungen, die von SchülerInnen aus dem ganzen Bundesland, aber auch aus anderen Bundesländern (v. a. Oberösterreich) und dem benachbarten Bayern frequentiert werden. Salzburg ist aber nicht nur Schulstadt, sondern auch Universitätsstadt. Die Universität Salzburg mit vier Fakultäten – einer kultur- und gesellschaftswissenschaftlichen, einer katholisch-theologischen, einer rechtswissenschaftlichen und einer naturwissenschaftlichen – sowie die Universität Mozarteum bieten zahlreichen StudentInnen eine akademi-

sche Berufsausbildung. Die Anwesenheit der StudentInnen trägt ganz wesentlich zur Vielfalt des urbanen Lebens dieser Stadt bei, und das Wirken der ProfessorInnen und des gesamten Lehrpersonals macht die Stadt Salzburg zum geistigen Zentrum dieses Landes.

Eine Erweiterung des akademischen Bildungsangebotes erfolgte in den letzten Jahren u. a. durch die Neugründung der Paracelsus Medizinischen Privatuniversität (siehe Infrastrukturkonzept Kapitel 5.2).

Salzburg ist auch Messe- und Kongressstadt. Das in den 70er-Jahren errichtete Messezentrum Salzburg hat einen wesentlichen Impuls für die Belebung des Messe- und Ausstellungswesens gebracht. Mit der in den letzten Jahren durchgeführten Erweiterung und Modernisierung des Ausstellungszentrums inkl. Neubau der Salzburg Arena als modernes Veranstaltungszentrum ist Salzburg in den Rang einer internationalen Messestadt aufgerückt.

Auch der Neubau des Kongresshauses in zentralster Lage hat die Stadt Salzburg in ihrer Funktion als Kongressstadt deutlich belebt und im überregionalen Wettbewerb gestärkt (siehe Kap. 1.3.2).

Durch den Sitz zahlreicher halböffentlicher und Zentralen privater Einrichtungen innerhalb der Stadt Salzburg, wie Zentralen von Banken und Versicherungen, aller großen Krankenkassen, der Kammern (Arbeiterkammer, Wirtschaftskammer etc.) und andere Interessensvertretungen, entwickelt die Stadt weitere zentralörtliche Funktionen, die im gesamten Bundesland und darüber hinaus wirksam werden.

Lange Zeit war die Stadtregion ein bedeutender Militärstandort, der jedoch in den letzten Jahren an Bedeutung verlor. In der Stadt bzw. ihrer unmittelbaren Umgebung standen bis vor kurzem noch mehrere große Kasernen dem Österreichischen Bundesheer zur Verfügung. Die Struberkaserne in Salzburg-Taxham wurde bereits vor Jahren geschlossen, das Militärkommando in der Kaserne Salzburg-Riedenburg und die Rai-

nerkaserne in Elsbethen-Glasenbach stehen vor der Schließung bzw. dem Verkauf. Als einziger Standort bleibt die Schwarzenbergkaserne mit dem jüngst stationierten Streitkräfteführungskommando in Wals bestehen.

Diese Flächenkonzentrationen bzw. die sich daraus ergebenden Umstrukturierungsflächen stellen die Raumordnung in Stadt und Region vor neue Herausforderungen. Die frei werdenden enormen Flächenpotentiale für Wohn- und Betriebsansiedlungen sollten in regionaler Abstimmung bzw. über interkommunale Kooperationen entwickelt werden.

Diese starke zentralörtliche Attraktivität und Dominanz der Stadt Salzburg hat aber auch ihre Kehrseiten:

- Zersiedelung der Landschaft und zunehmender Flächenverbrauch: In den letzten Jahrzehnten hat die dynamische Siedlungsentwicklung in der Stadtregion Salzburg zu einer deutlich sichtbaren Zersiedelung, zum weiträumigen Verlust von Grün- und Freiräumen und zu einem steigenden Umwidmungsdruck auf das Grünland geführt, auch aufgrund von Imagebildern, wie z. B. dem „Einfamilienhaus im Grünen“, sowie durch die Ausweisung von punktuellen Gewerbegebieten und diversen Sonderflächen. Ähnliche Nutzungskonflikte ergeben sich in der Auseinandersetzung zwischen Naherholung, Tourismus, Landwirtschaft und Naturschutz. Daraus entstanden erhebliche Kosten für die öffentliche Hand durch das Ansteigen der Infrastrukturkosten und Belastungen volkswirtschaftlicher und ökologischer Natur durch höheres Verkehrsaufkommen, vermehrten Energieaufwand sowie größere Schadstoffbelastungen.
- Bauland- und Wohnungsknappheit: Die Wohnungsnot der 90er-Jahre konnte mit dem Instrument der Vertragsraumordnung lt. ROG 1992 und deren Anwendung im Flächenwidmungsplan 1997 wirksam bekämpft werden. Bauland stand wieder im ausreichenden Ausmaß zur Verfügung, Wohnun-

gen waren wieder leistbar. Durch den Wegfall dieses Instrumentes und mit einer Nachfolgeregelung, die in ihrer Mobilisierungswirkung deutlich hinter jener zurückbleibt, ist in den letzten Jahren das Angebot an leistbarem Wohnraum hinter der Nachfrage zurückgeblieben, wodurch v. a. bei den geförderten Mietwohnungen die Nachfrage in zunehmendem Maße nicht befriedigt werden konnte.

- Veränderungsprozesse in charakteristischen Ortsgebieten und Verlust erhaltenswerter Bausubstanz: Besonders durch den wirtschaftlichen Druck, der verstärkt wird durch die Attraktivität des Raumes Salzburg auch für ausländische Investoren, ist die erhaltenswerte historische Substanz gefährdet. Dabei stellen sowohl der sorglose Umgang mit der Geschichte wie auch einerseits die mangelnde architektonische und gestalterische Qualität, andererseits die Beschränkung auf die gestalterische Harmonisierung einzig und allein durch Kopieren eine Bedrohung des siedlungsstrukturellen und bauhistorischen Erbes dar.
- Mangelnde Bereitschaft zur Schaffung einer regionalen Aufgabenteilung: Durch die fehlende Anwendung von freiwilligen Maßnahmen und geeigneten Organisationsstrukturen werden denkbare Kooperationsmodelle zur funktionalen Aufgabenteilung zwischen benachbarten Gemeinden kaum genutzt. Derartige funktionale Verbundsysteme könnten sich auch auf Betriebsansiedlungen, Verkehrsverbände, Marketingorganisationen, Freizeiteinrichtungen, Wohnraumvorsorge u. ä. erstrecken.
- Steigende Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr (mIV): Die Pendlerströme zwischen den Umlandgemeinden und der Landeshauptstadt können durch den öffentlichen Verkehr in seiner bestehenden Form nur eingeschränkt bewältigt werden. Eine flächendeckende, qualitativ hochwertige Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist für die Gebietskörperschaften wegen der dispersen Siedlungsstrukturen aber kaum finanzierbar. Die zuneh-

mende Konzentration der Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs auf Großstrukturen des Einzelhandels (Einkaufszentren) verstärkt den mIV. Sowohl das Ansteigen der Belastungen durch den mIV als auch durch den Güterfernverkehr und den Freizeit- und Urlaubsverkehr führt zu erheblichen Konflikten.

Künftig muss verstärkt die Siedlungsentwicklung am Netz des öffentlichen Verkehrs ausgerichtet werden, wobei in diesem Zusammenhang das S-Bahn-Projekt voranzutreiben ist. Vor allem ist dieses auf den bayerischen Raum auszuweiten sowie das bestehende Schienennetz weiter zu verdichten (z. B. Westspange – Flughafen Anbindung, Stadt-Regionalbahn).

Die Landeshauptstadt als Kernstadt der Region – Reform der Regionalplanung

Seit 1974 ist die Stadt Salzburg Mitglied des Regionalverbandes Stadt Salzburg und Umgebungsgemeinden (RVS), einem Vorreiter der durch das ROG 1992 bzw. 1998 institutionalisierten Regionalplanungsebene. Dies vor allem deshalb, da bereits vor rund 30 Jahren seitens der Stadt die Lösbarkeit der Problemfelder Wohnen, Arbeiten, Erholen und Verkehr nur im regionalen Kontext erkannt wurde.

Durch das ROG 1992 wurden die Regionalverbände auf eine verbindliche gesetzliche Ebene gestellt und zu Pflichtverbänden mit Pflichtaufgaben erklärt. Mit dem ROG 1998 wurde diese Regelung wieder abgeschwächt und in eine „Kann-Bestimmung“ geändert. Die nunmehrige Freiwilligkeit zur regionalen Zusammenarbeit ist aus Sicht der Stadt ein Schritt in die falsche Richtung. Ziel muss vielmehr eine Weiterentwicklung und massive Stärkung der Regionalplanung und der EuRegio Salzburg – Berchtesgadener Land – Traunstein als dafür geeignete Plattform sein.

Der Salzburger Zentralraum ist – wie viele Stadtregionen Europas auch – seit längerer Zeit mit schwerwiegenden Problemen konfrontiert, die aus erheblichen Spannungen

und Interessenkonflikten zwischen der Kernstadt und den Umlandgemeinden erwachsen und zwischenzeitig zu einer Krise der Raumordnung in der Region geführt haben. Die Problemlage reicht allerdings weit über die bekannten Kontroversen zwischen Kernstadt und „Speckgürtel“ hinaus. Die zunehmende Dramatik liegt in den heute wirksamen Rahmenbedingungen der Globalisierung und dem daraus resultierenden Wettbewerb der Regionen.

Festgehalten werden kann, dass einerseits eine Reihe ausdrücklicher Gunstfaktoren vorliegen, die eine Modernisierung der Regionalplanung erleichtern würden:

- das im Landesentwicklungsprogramm formulierte Landesinteresse zur Schaffung von Planungsregionen, die über der Größenordnung der Regionalverbände liegen (LEP 2003, Seite 92),
- bestehende Vereinbarungen für eine grenzüberschreitende Raumordnung mit dem Land Oberösterreich,
- das Bestehen der EuRegio Salzburg – Berchtesgadener Land – Traunstein als wichtige Plattform sowie
- ein sehr klares Bekenntnis der bayerischen Raumordnung für eine grenzübergreifende Planung unter Betonung der oberzentralen Funktion der Stadt Salzburg.

Andererseits stehen aber auch schwerwiegende Hindernisgründe dem gegenüber:

- die unzulängliche Wahrnehmung der räumlichen Dimension von Sachproblemen,
- der Druck der Globalisierungsdynamik auf die Gemeinden,
- der unzulängliche räumliche Zuschnitt der Salzburger Regionalverbände im Zentralraum,
- das generell schlechte Image der Raumordnung,
- die generelle politische Abwertung der Regionalplanung und
- auch die mangelnde Präsenz der Stadt Salzburg als Kernstadt im regionalen Gestaltungsprozess.

Auf eine Kurzformel gebracht, liegt das zentrale Problem darin, dass der Salzburger Zentralraum als Ver-

flechtungsregion nicht mit der Planungsregion „Salzburger Zentralraum“ oder einem der bestehenden Regionalverband ident ist (siehe dazu Gemeinderatsbeschluss vom 13.9.2006).

Überlegungen zur Verbesserung der künftigen Regionalentwicklung sollten sich an folgenden Leitmotiven orientieren:

- Dort, wo Menschen regional leben, ist eine regionale Raumentwicklung und Positionierung nötig.
- Eine eigenständige Regionalentwicklung und -politik erfordert auch eine eigenständige, regionale Organisation.
- Regionalisierung ist die passende Antwort auf Globalisierung.

Regionen, die sich dem übergeordneten Wettbewerb nicht stellen und ihre Chancen nicht nutzen, werden unweigerlich Schaden erleiden. Positiv formuliert heißt dies: Eine Region muss ihre Vorteile positiv und aktiv in Wert setzen. Voraussetzung dafür ist u. a. die Anpassung des Raumordnungssystems an diese neuen Rahmenbedingungen.

Eine integrale Regionalplanung neuen Stils hat nur dann ernsthafte Aussichten auf Erfolg, wenn im Gleichklang mit den neu entstehenden regionalen sozioökonomischen Systemen auch eine Regionalisierung der politischen Strukturen entwickelt werden kann. Planungsregionen müssen sich unter den heutigen Gegebenheiten zumindest ansatzweise als „politische Subjekte“ konstituieren (z. B. Region Hannover), weil nur dadurch eine Legitimierung und Akzeptanz der Zielfindung sichergestellt werden kann.

Dazu wurde ein Gutachten („Sechs Schritte auf dem Weg zu einer eigenständigen, euregionalen Raumordnung – Eine konkrete Handlungsanleitung“, Hillgruber, 2002) erstellt und folgender Weg zu einer eigenständigen euregionalen Raumordnung definiert:

Schritt	Entwicklungsstufe	Rechtliche Voraussetzungen	Entwicklungsfortschritt
1	Informelle Beteiligung der EuRegio	Nach geltendem Recht möglich – bereits größtenteils realisiert	<ul style="list-style-type: none"> - Qualifizierter Beobachterstatus für die EuRegio - Unverbindliche Äußerungs- und Vorschlagsmöglichkeit
2	Formelle Verfahrensbeteiligung der EuRegio	<ul style="list-style-type: none"> - Änderung der Verfahrensvorschriften in Bayern, Salzburg und Oberösterreich - Umwandlung der EuRegio in einen rechtsfähigen Verein privaten Rechts 	<ul style="list-style-type: none"> - Gesicherte Rechtsposition der EuRegio als Verfahrensbeteiligte - Vorschläge und Empfehlungen der EuRegio müssen berücksichtigt werden
3	Grenzüberschreitende Abstimmung zwischen den bisherigen Planungsträgern	Abstimmungsfreundliche Novellierung des Landesplanungsrechts (Landesplanungsgesetze und Landesentwicklungsprogramme)	<ul style="list-style-type: none"> - Transnationale Koordinierung der Regionalplanung in verfahrensrechtlicher und inhaltlicher Hinsicht - Funktion der EuRegio als Plattform (Rahmen für Informationsaustausch und Planungs koordinierung)
4	Verweisung auf Konzepte/ Beschlüsse der EuRegio bzw. Ausarbeitung von Teilen des Regionalplans durch die EuRegio (Verweisungs- oder Auftragslösung)	<ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung eines vollständigen raumordnerischen Konzepts für die EuRegio - gesetzliche Ermächtigung zur Beauftragung der EuRegio mit der Ausarbeitung der grenzregionsbezogenen Aussagen der Regionalpläne („Outsourcing“) 	<ul style="list-style-type: none"> - Erleichterung der wechselseitigen Abstimmung durch gemeinsame „Referenzgröße“ unter Wahrung der bestehenden Kompetenzverteilung - EuRegio wird zur Leitzentrale der inhaltlichen Abstimmung der Planung der Grenzregion
5	Neuer EuRegio-kompatibler Zuschnitt der Planungsregionen	Funktionelle Neuordnung/ Abgrenzung von Planungsregionen	<ul style="list-style-type: none"> - Herstellung kompatibler Planungsregionen beiderseits der Staatsgrenze - Vorbereitung der Zusammenlegung der grenznahen Planungsregionen zu einem einheitlichen euregionalen Planungsraum
6	Übertragung der regionalen Raumplanungskompetenz auf die EuRegio als supranationaler Planungsträger	<ul style="list-style-type: none"> - Umwandlung der EuRegio in einen öffentlich-rechtlichen Zweckverband auf völkervertraglicher Grundlage - nach deutschem Verfassungsrecht (Art. 24 I a GG) möglich, nach Art. 9 II B-VG derzeit nicht, Verfassungsänderung notwendig 	<ul style="list-style-type: none"> - Einheitliche effektive Regionalplanung durch Schaffung einer transnationalen autonomen Hoheitsgewalt - supranationale Gemeinschaft „im Kleinen“ - Verwirklichung des „Europas der Regionen“

Abb. A.2.: Modell euregionale Raumordnung | Quelle: Hillgruber, 2002.

Das angestrebte Ziel einer eigenständigen Raumplanung für das Gebiet der EuRegio Salzburg – Berchtesgadener Land – Traunstein (mit dem angrenzendem Oberösterreich) kann selbstverständlich nur das Ergebnis eines langfristigen Entwicklungs- und Annäherungsprozesses sein. Gemeinsames Ziel muss jedoch auf alle Fälle sein, das jeweilige Landesplanungsrecht aber auch die EuRegio als Organisation selbst für eine grenzüberschreitende Regionalplanung „fit zu machen“.

1.1.6 Die Positionierung der Stadtregion Salzburg

Übergeordnete Trends und Positionierung im europäischen Umfeld

Der Wettbewerb zwischen Stadtregionen in Europa hat sich in den letzten Jahren u.a. durch die zunehmende Mobilität von Unternehmen und Investoren verstärkt und bringt neue Chancen, aber auch neue Herausforderungen für die Stadtentwicklung(-spolitik). Die fortschreitende EU-Integration bzw. die EU-Osterweiterung führen zu geänderten geopolitischen Verhältnissen. Dies bedingt neue Rahmenbedingungen, aber auch Potentiale für die künftige Entwicklung der Städte Österreichs. Die Städte und Regionen sind daher gefordert, auf diese veränderte Situation zu reagieren und eine deutliche Positionierung im europäischen Städtenetz vorzunehmen.

Während die Europäische Union ihre Strukturpolitik primär auf Metropolitanregionen ausrichtet, stehen Mittelstädte wie Salzburg hier vor dem Dilemma, sich entweder an wirtschaftliche Metropolen anzudocken, oder aber über eine geschickte strategische Politik, durch Vernetzung mit der Region und anderen Städten eine genügend große kritische Masse für ein erfolgreiches Auftreten im europäischen Wettbewerb um Unternehmen, Infrastrukturen und Fördergelder etc. zu erreichen.

Für die Stadt Salzburg ergeben sich aufgrund dieser Trends und räumlicher Veränderungen große Herausforderungen, die verstärkt berücksichtig

Bevölkerungsentwicklung in den Landeshauptstadtregionen Salzburg, Linz und Graz im Vergleich

	1971	1981	1991	2001	71–81	81–91	91–01
Graz Stadt	249.089	243.166	237.810	226.244	-2%	-2%	-5%
Graz Umgebung	99.806	106.343	118.048	131.304	7%	11%	11%
LHR Graz	348.895	349.509	355.858	357.548	0%	2%	0%
Linz Stadt	204.889	199.910	203.044	183.504	-2%	2%	-10%
Linz Land + Wels	196.349	214.115	230.267	248.541	9%	8%	8%
LHR Linz	500.097	518.977	544.237	551.527	4%	5%	1%
Salzburg Stadt	129.919	139.426	143.978	142.662	7%	3%	-1%
Umland¹⁾	346.057	373.932	414.160	458.839	8%	11%	11%
Stadtregion Salzburg	475.976	513.358	558.138	601.501	8%	9%	8%

¹⁾ = Bezirke Salzburg Umgebung, Hallein und Landkreise Berchtesgadener Land, Traunstein
LHR = Landeshauptstadtregion

Abb. A.3.: Bevölkerungsentwicklung in den Stadtregionen Salzburg, Linz und Graz 1971–2001 | Quelle: Statistik Austria, Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverwaltung; Berechnungen und Aufbereitung ÖIR (Daten für die Landkreise Berchtesgadener Land und Traunstein stammen aus den Jahren 1970, 1987 und 2001 und wurden interpoliert).

sichtigt werden sollten. Dabei kommt den gemeinsamen Entwicklungsperspektiven mit der umgebenden EuRegio ein zentraler Stellenwert zu, um den Anforderungen auf stadtreionaler Ebene adäquat begegnen zu können.

Durch den Integrationsprozess und Beitritt Österreichs zur EU ging die jahrzehntelang ausgebaute GATEWAY-Funktion von Salzburg verloren. Stadt und Region sind daher im europäischen Siedlungs- und Wirtschaftsraum neu zu positionieren. Hierzu sind neben den kulturellen und touristischen Potentialen insbesondere die wirtschaftlichen Potentiale auszubauen.

Leitgedanke bei den Bemühungen zur Positionierung Salzburgs ist eine Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Stadt und Region. Stärken der Stadtregion in zentraler mitteleuropäischer Lage sollten effektiv genutzt werden; Schwächen ist flexibel zu begegnen, um im Wettbewerb der Regionen bestehen zu können.

Entwicklungsschwerpunkte sind räumlich so zu planen, dass sie zu einer sozial ausgewogenen, ökologisch hochwertigen und zukunftsfähigen Wettbewerbsorientierung der Region führen.

Die Stadtregion Salzburg im innerösterreichischen Städtevergleich

Einleitend ist zu klären, dass sich der Begriff der „Stadtregion Salzburg“ auf die funktionelle Region (Verflechtungsregion) der Stadt Salzburg mit den Bezirken Salzburg Stadt, Salzburg und Umgebung, Hallein und den bayerischen Landkreisen Berchtesgadener Land und Traunstein bezieht, der Begriff „Eu-Regio“ beschreibt die räumliche Ausdehnung der EuRegio Salzburg – Berchtesgadener Land – Traunstein mit ihren Mitgliedsgemeinden.

Bevölkerungsentwicklung

Gemessen an ihrer Einwohnerzahl von knapp 143.000 im Jahr 2001 ist die Stadt Salzburg die viertgrößte Stadt Österreichs – nach Wien (1,55 Mio. EW), Graz (226.000 EW) und Linz (183.000 EW).

Im Vergleich der Landeshauptstadtregionen Graz, Linz und Stadtregion Salzburg zeigt sich, dass die Kernstädte Graz, Linz und Salzburg seit den 70er-Jahren unterschiedlich an Einwohnern verlieren: Graz verliert seit den 70er-Jahren kontinuierlich, Linz ist bis Ende der 80er-Jahre noch stabil und verliert in den 90er-Jahren massiv an Einwohnern, in der Stadt Salzburg hingegen ist die Bevölkerungsentwicklung bis in die 80er-Jahre positiv und erst in der

Dekade 1991 bis 2001 stagnierend bzw. leicht negativ.

Von den drei Landeshauptstadtregionen Graz, Linz und Stadtregion Salzburg ist jedoch die Stadtregion Salzburg unter Einbeziehung des funktional mit dem österreichischen Regionsteil verbundenen bayerischen Anteils mit rund 601.500 Personen nach der ViennaRegion die größte Region Österreichs.

Bei längerfristiger Betrachtung ist die Stadtregion Salzburg die bei weitem wachstumsstärkste der untersuchten Landeshauptstadtregionen. Zwischen 1971 und 2001 hat in der Stadtregion Salzburg die Bevölkerung um 26% zugenommen, während sie in der Region Graz nur um 2% und in der Region Linz-Wels um 10% anstieg.

Alle drei Stadtregionen sind vom Prozess der Suburbanisierung geprägt: während die Stadtkerne stagnieren oder an Bevölkerung verlieren, gewinnen die Stadtumlandgemeinden, die in hoher funktionaler Verflechtung zum Zentrum stehen, deutlich hinzu. Auch hier zeigt sich, dass im Umgebungsbereich von Salzburg der Anstieg im Vergleich zu den anderen Landeshauptstadtregionen am größten ist.

Wirtschaftsstruktur und -entwicklung

Bezüglich der Zahl der Beschäftigten am Arbeitsort mit ca. 245.000 Beschäftigten im Sommerhalbjahr 2000 liegt die Stadtregion Salzburg zwischen den beiden Vergleichsregionen Linz-Wels (ca. 312.000 Beschäftigte) sowie Graz und Umgebung (ca. 190.000). Dabei entfallen etwa 2/3 auf den österreichischen Teil und 1/3 auf den bayerischen Teil (Abb. A.4.).

Demgegenüber zeigt Abbildung A.5 welche die von den Beschäftigten erarbeitete Wertschöpfung darstellt, dass die Stadtregion Salzburg signifikant höhere Werte als Linz-Wels und Graz aufweist. Dies gilt im Übrigen sowohl für den bayerischen als auch für den österreichischen Regionsanteil.

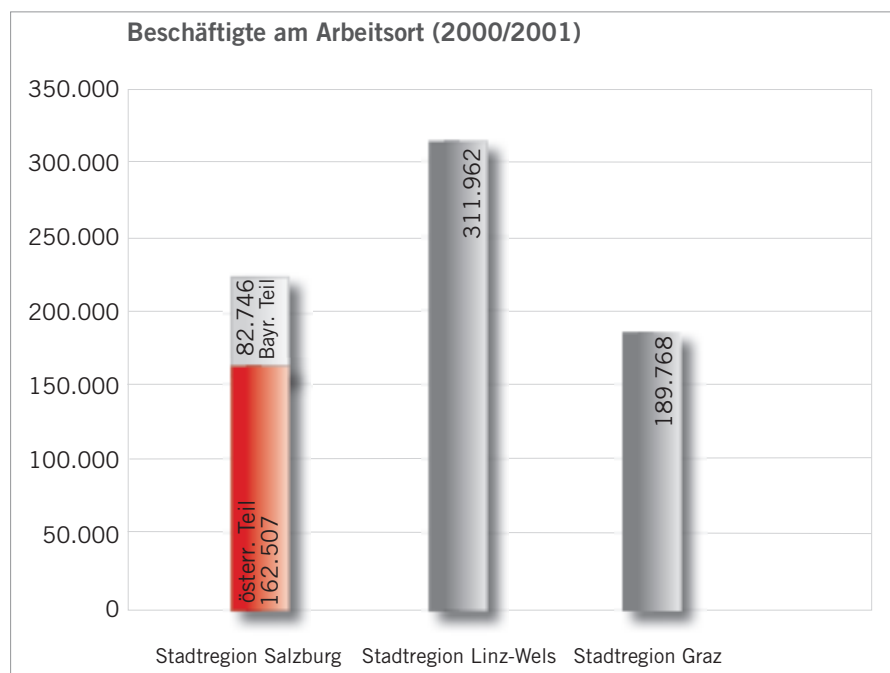


Abb. A.4.: Beschäftigte am Arbeitsort (vgl. Österreich: unselbständig Beschäftigte; Bayern: sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Stichtag 1.6.2000) | Quelle: Statistik Austria, Bayerisches Landesamt für Statistik Berechnung ÖIR

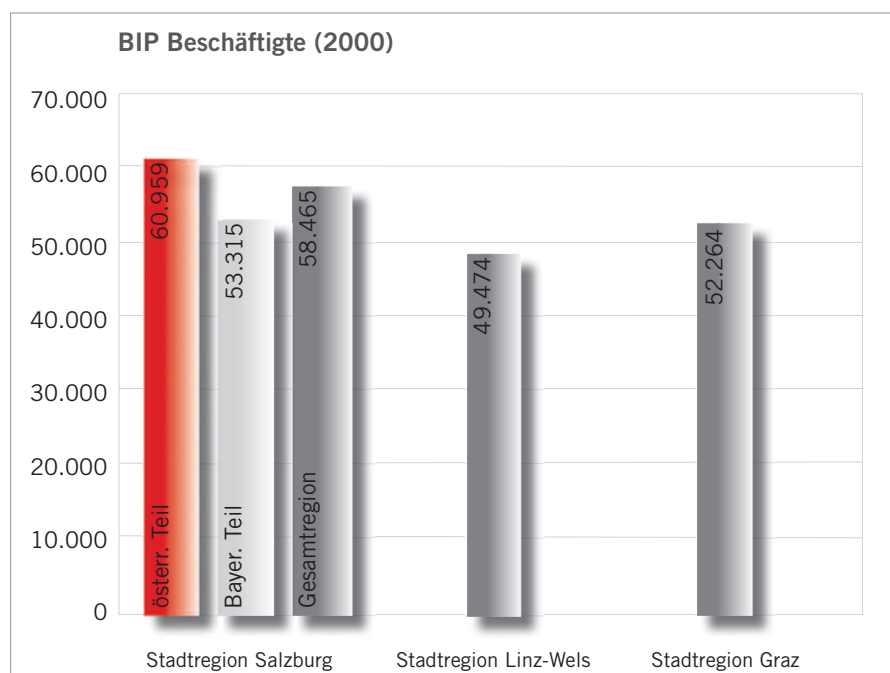


Abb. A.5.: Bruttoinlandsprodukt je Beschäftigtem | Quelle: Statistik Austria, Bayerisches Landesamt für Statistik Berechnung ÖIR.

Die Wirtschaftsentwicklung ist charakterisiert durch deutliche Verluste im Bereich der Industrie-/Gewerbe-Arbeitsplätze und durch markante Zugewinne bei den sog. produktionsnahen Dienstleistungen (PDL). Die Beschäftigung in der Sachgüterproduktion war in allen drei Regionen rückläufig (Stadtregion Salz-

burg -8%, Region Graz -10%, Region Linz-Wels -7%). Diese Tendenz ist seit Anfang der neunziger Jahre signifikant und führt dazu, dass selbst in traditionellen Industrieschwerpunkten wie der Stadtregion Linz-Wels der Anteil der Sachgüterproduktion an der Beschäftigung insgesamt nur mehr 28% beträgt.

Dominant in der Wirtschaft der Stadtregion Salzburg ist vergleichsweise der Handel: Anteil 2001: 18%; 1996: 21% und der Fremdenverkehr: 7% zu 5% (Abb. A.6).

Die Entwicklung in der Hochkonjunkturphase 1996 bis 2001 zeigt, dass in der Stadtregion Salzburg der tertiäre (Dienstleistungs-)Sektor im Vergleich zu den anderen untersuchten Landeshauptstadtregionen am stärksten zugenommen hat: +53% im Vergleich zur Region Graz mit +11% und Linz-Wels mit +21% (siehe dazu Abbildung Beschäftigungsentwicklung 1996–2001). Die Zunahme konzentriert sich in der Stadtregion Salzburg dabei – im Gegensatz zu Graz und Linz – verstärkt auch auf die Kernstadt.

Die Entwicklung in der Stadtregion Salzburg ist im Vergleich zu den beiden anderen Landeshauptstadtregionen vor allem durch folgende Aspekte charakterisiert (Abb. A.8):

- Überdurchschnittliches Wachstum im Beherbergungs- und Gaststättenwesen.
- Starke Zunahme der Handelsbeschäftigung, während die Region Linz wesentlich schwächer wuchs und vor allem die Region Graz sogar Verluste aufweist.
- Relativ schwache Zunahmen im Bereich der PDL, v. a. im Vergleich zu Linz, allerdings von einem vergleichsweise hohen Niveau ausgehend.
- Zunahme der Sachgüterproduktion im Umland von Salzburg (in der Stadt leichte Abnahmen, aber unter dem Durchschnitt), was zu einer insgesamt überraschend günstigen Entwicklung in diesem traditionell schwächer ausgeprägten Wirtschaftssektor in der Stadt Salzburg führte.

Insgesamt zeigt die Entwicklung der Stadt Salzburg ein vergleichsweise traditionelles Bild, während die Region sich dynamisch in Richtung Diversifizierung und Verbreiterung der Wirtschaftsbasis weiter verändert.

Wirklich überraschend ist das Ausmaß der Beschäftigungsentwicklung

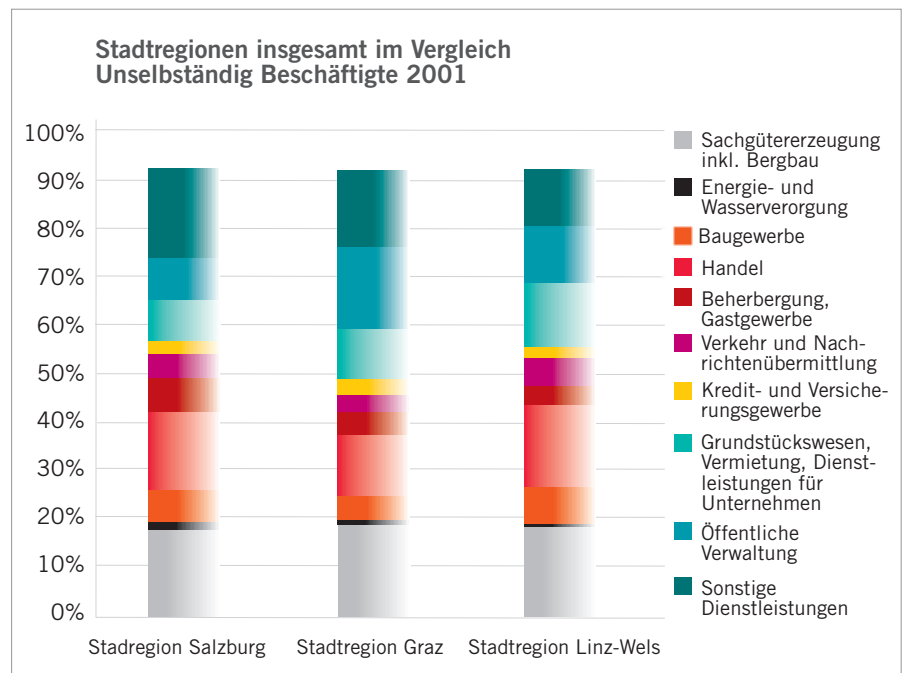


Abb. A.6.: Beschäftigungsstruktur in den Stadtregionen Salzburg, Linz-Wels sowie Graz und Umgebung 2001 (Stadtregion) | Quellen: HV der Sozialversicherung, Bay. Landesamt für Statistik und DV, Berechnung ÖIR.

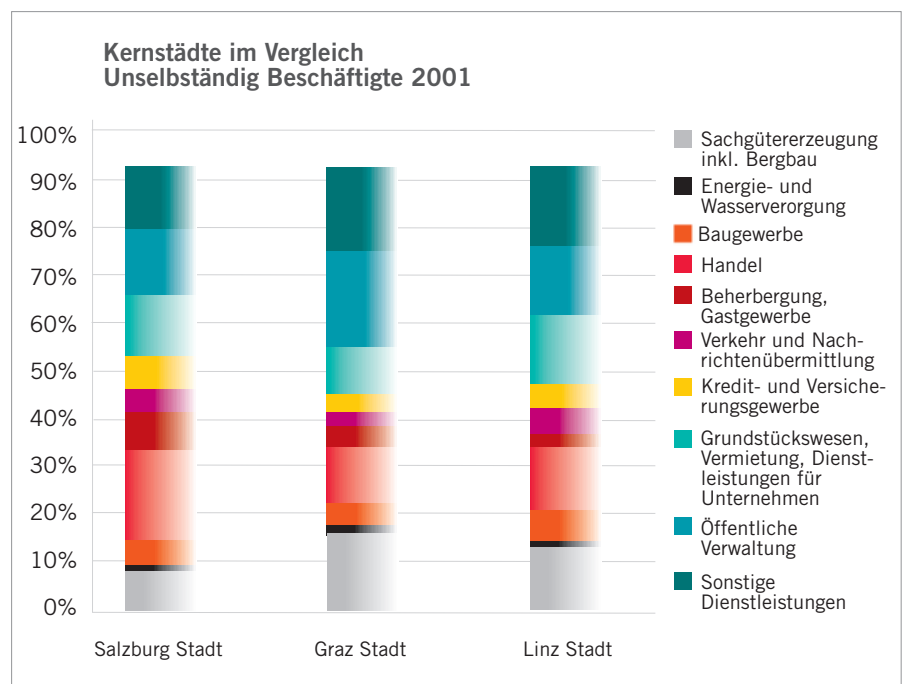


Abb. A.7.: Beschäftigungsstruktur in den Stadtregionen Salzburg, Linz-Wels sowie Graz und Umgebung 2001 (Kernstädte).

im Handel, der wohl als einer der ersten Wirtschaftszweige unmittelbar vom Wegfall der Staatsgrenze und von der damit schlagartigen Vergrößerung des regionalen Einzugsbereiches von Salzburg profitiert hat (durchaus auch auf Kosten bayerischer Zentren wie Freilassing und Bad Reichenhall).

Aus der Gegenüberstellung der Stadtregion Salzburg mit den Regionen Linz und Graz wird deutlich, dass es ein wenig fokussiertes wirtschaftliches Profil mit klaren Stärken gibt. Große Kernakteure und Wirtschaftskluster, die eine regionale Entwicklung tragen können, fehlen weitgehend. Am ehesten kann

noch von einer Profilierung als Handels-, Kultur- und Unterhaltungszentrum mit Ausstrahlung in das bayerische Umland gesprochen werden; kleinere Ansätze im Bereich Holzverarbeitung sowie in der Nahrungs- und Genussmittelerzeugung sind erkennbar und könnten in Richtung einer Clusterentwicklung vorangetrieben werden.

Die Dynamik im Umland zeigt hingegen an, dass auch in der Sachgüterproduktion ein großes regionales Entwicklungspotential steckt, das bei entsprechender Pflege und Vernetzung mit dem bayerischen Wirtschaftsraum weiter ausgebaut werden könnte. Aus diesem Befund lassen sich zwei Empfehlungen ableiten:

- In der Stadt Salzburg ist die Entwicklung von hochrangigen Wirtschaftsfunktionen und dafür komplementären Einrichtungen (Ausbildung, F&E) vorrangig.
- Die wirtschaftliche Entwicklung in der Stadt Salzburg ist jedenfalls funktional und inhaltlich auf die Entwicklung im weiteren Umland abzustimmen. Die in der Stadt anzusiedelnden und zu entwickelnden Einrichtungen sollten auf den gesamten Einzugsbereich – inklusive des bayerischen Anteils – und auch auf die Bedürfnisse der im Umland relevanten Unternehmen der Sachgütererzeugung (Maschinenbau, Büromaschinen/EDV, Kunststoffverarbeitung, Nahrungs- und Genussmittel sowie Holzverarbeitung, Druck und Papier) ausgerichtet werden.

Diese Strategie gilt grundsätzlich für den gesamten Bereich der produktionsnahen Dienste (PDL), ist aber in besonderem Maße auch für die technisch und kaufmännisch ausgerichteten, hochrangigen Ausbildungs- und Entwicklungszentren anzuwenden. Eine Ausrichtung auf den Bereich Kultur und Tourismus allein würde dem Potential der Stadtregion Salzburg nicht gerecht und würde daher wesentliche Chancen vergeben.

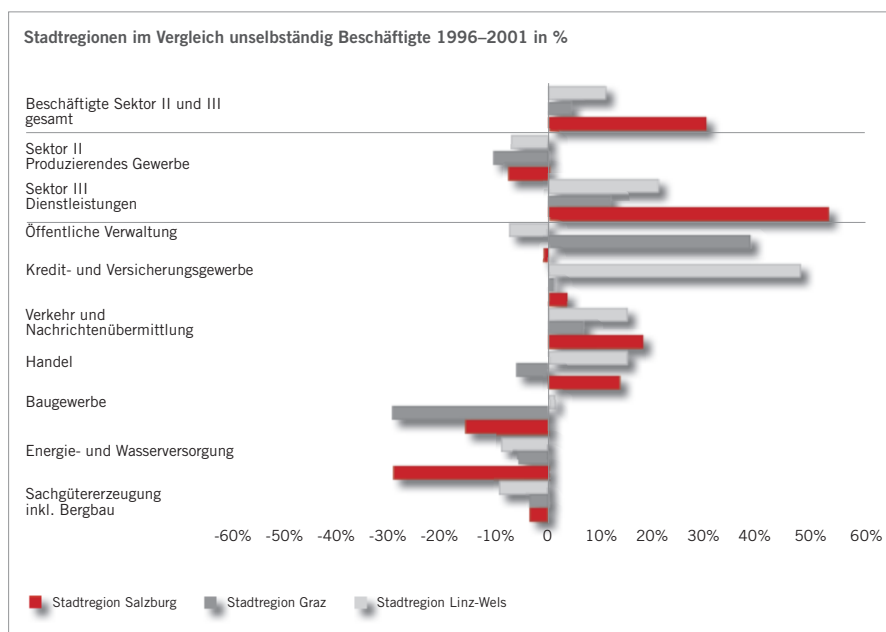


Abb. A.8.: Vergleich der Beschäftigungsentwicklung der Stadtregion Salzburg, in Linz-Wels sowie in Graz und Umgebung 1996–2001 (Stadtregion).

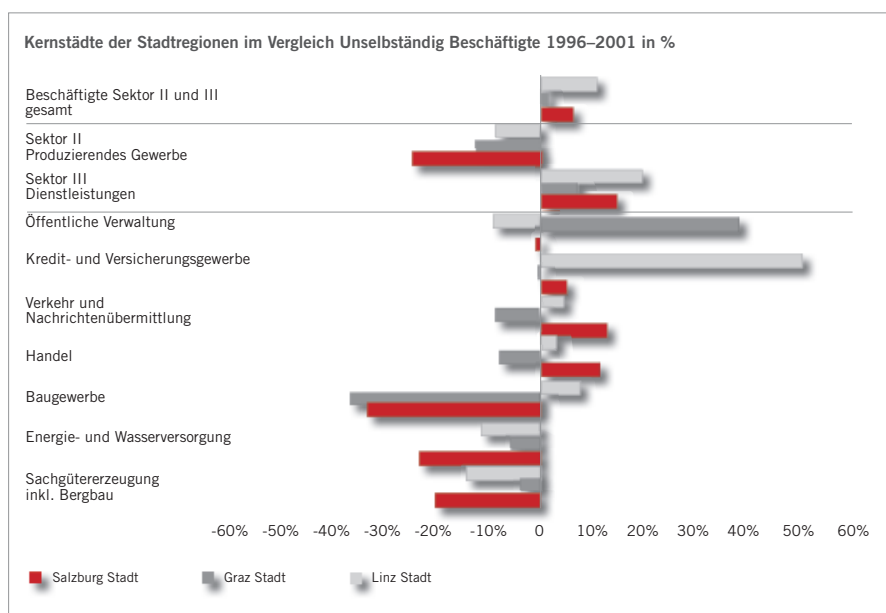


Abb. A.9.: Vergleich der Beschäftigungsentwicklung der Stadtregion Salzburg, in Linz-Wels sowie in Graz und Umgebung 1996–2001 (Kernstädte).

Chancen und Risiken der Entwicklung für die Stadtregion Salzburg

Stadt und Region Salzburg haben eine exzellente Lage in Mitteleuropa – mit guter Erreichbarkeit der Wirtschaftsräume Oberbayern (München), Oberitalien (Mailand) und Ostösterreich mit Wien und Linz. Salzburg sollte zur Erhaltung seiner zentralen Lage massive Anstrengungen unternehmen, damit die hochrangigen Infrastrukturen, v. a. im Bereich Verkehr, weiter ausgebaut werden.

Das Risiko einer zunehmenden Entkoppelung und damit räumlichen Isolierung Salzburgs sollte angesichts mancher Ausbaupläne nicht unterschätzt werden. Dementsprechend ist zur Stärkung der Stadtregion Salzburg zu fordern:

- Der Ausbau der Hochleistungsstrecke im Schienennetz: Neben den Ausbaumaßnahmen innerhalb der Stadt Salzburg ist insbesondere der Ausbau auf bayerischer Seite (Richtung Mühldorf) sowie

auf österreichischer Seite Richtung Linz zu forcieren. Die Initiative „Magistrale für Europa“ zum Bau der West-Ost-Verbindung zwischen Paris und Budapest ist auf allen Ebenen, in beiden Staaten, zu unterstützen.

- Der 3-spurige Ausbau der Autobahn auf der bayerischen Seite und die Sanierung der A1.
- Der weitere Ausbau des Straßen- und Schienennetzes auf der regionalen Ebene ist zu forcieren, um den bayerisch-österreichischen Grenzraum besser zu integrieren; dazu gehört insbesondere der Bau einer neuen Salzachbrücke im Norden der Stadt Salzburg.
- Das Angebot an Flugverbindungen in europäische Wirtschaftszentren ist weiter an den Bedarf anzupassen und auszubauen.

Die Potentiale im Bereich Kultur und Fremdenverkehr sind zu erhalten und zu sichern. Sie bieten eine wichtige Voraussetzung zur Attraktivität und Lebensqualität Salzburgs im Vergleich europäischer Städte. Zugleich ist es jedoch wichtig, wirtschaftliche Potentiale, die es in Stadt und Region ansatzweise gibt, zu forcieren, um die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit zu verbessern.

Risiken einer konfliktären Entwicklung, die Salzburg als Wirtschaftsstandort unattraktiv machen würden, sind durch geeignete Standortkonzepte und Partizipation wichtiger Akteure rechtzeitig zu begegnen. Folgende Chancen zur wirtschaftlichen Entwicklung sind gegeben und sollten durch geeignete Maßnahmen effektiv unterstützt werden:

- Einzelne wirtschaftliche Schwerpunkte sind in der Region zu forcieren. Die regionale Wertschöpfung soll durch intensivere regionale Verflechtungen verbessert werden. Eine Clusterbildung ist durch entsprechende Maßnahmen zu unterstützen und grenzüberschreitend anzulegen. Die Voraussetzungen für eine wettbewerbsfähige Clusterbildung sind dabei: einzelne wichtige Unternehmen; die Forcierung von Innovationen/Forschung und von Betriebsneugründungen sowie ad-

äquate standort- und milieubezogene Bedingungen. Eine Schwerpunktbildung sollte an schon angesiedelten größeren Unternehmen ausgerichtet sein; auch solchen auf der bayerischen Seite.

- Um nun adäquate standort- und milieubezogene Bedingungen zur Clusterbildung zu schaffen, müssen Stadt und Region eine funktionale Partnerschaft eingehen. Aufgrund der sehr unterschiedlichen Knappheit an verfügbaren Flächen ist eine Funktionsteilung zwischen Stadt und Umlandgemeinden anzustreben: Die Stadt sollte sich dementsprechend auf Ausbildung, Forschung, ergänzende wirtschaftsnahe Dienste sowie auf Präsentation und Begegnung (Messen, Ausstellungen, Konferenzen, spezielle Meeting-Points etc.) konzentrieren.
- Neben der Stadt Salzburg und den Umlandgemeinden auf österreichischer Seite sollten auch die Gemeinden auf bayerischer Seite einbezogen werden. Die EuRegio bietet hierzu eine adäquate Plattform, um die Kooperationen zwischen Betrieben, Gebietskörperschaften und Politik weiter zu intensivieren und strategisch auszurichten. Grenzüberschreitende Projekte zwischen allen Akteursgruppen sind zu forcieren, um mithilfe von Fördergeldern aus Brüssel die Kooperationen und Verflechtungen zu intensivieren und formal-institutionelle Barrieren (Arbeitsmarkt, Wirtschafts- und Umweltnormen etc.) abzubauen.
- Speziell von Seiten der Stadt sind Kooperationen und Netzwerke mit anderen Städten zukünftig zu suchen: auf der europäischen Ebene, um den Wissenstransfer zu begünstigen und die Projekt- und Fördermöglichkeiten auf internationaler Ebene besser auszuschöpfen, auf der regionalen Ebene (München, Linz, Innsbruck, Wien), um die wirtschaftliche Position der Stadtregion Salzburg im Wettbewerb der Regionen zu stärken, bzw. um ihre gebündelten Interessen gegenüber der Europapolitik in Brüssel oder den nationalen Politiken in Berlin und Wien besser durchzusetzen.

Gemeinsames Ziel der Stadtregion und der Stadt Salzburg muss es sein, in Zukunft ihr erhebliches Entwicklungspotential grenzüberschreitend und wirtschaftlich integriert zu nutzen. Mit über 600.000 Einwohnern und über 250.000 Arbeitsplätzen ist die Stadtregion Salzburg noch vor der Region Linz-Wels und weit vor Graz und Umgebung die zweitgrößte Agglomeration in Österreich; ohne bayerischen Anteil der EuRegio ist die Stadtregion nur halb so groß! (siehe Kapitel 1.1.7).

Die entscheidende Qualität ist die aufeinander ausgerichtete Nutzung der wirtschaftlichen Stärken aus dem österreichischen und bayerischen Regionsanteil:

- Eine höchst attraktive Stadt mit internationaler Bekanntheit und Flair, die zu ihrer vorhandenen kulturellen, touristischen und handelsbezogenen Kompetenz eine immer stärkere Forschungs-, Entwicklungs- und Ausbildungskompetenz entwickelt.
- Eine Stadt-Region, die neben hervorragender Wohnqualität v. a. auf der bayerischen Seite signifikante industrielle Produktions- und F&E-Kompetenzen aufweist, und – zusammen gesehen – ein erhebliches Einwohnerpotential und hervorragende Entwicklungsstandorte anzubieten hat.

Diese gemeinsamen Stärken lassen folgende Vision für die Stadtregion Salzburg nicht unrealistisch erscheinen:

Entwicklungsvision der Stadtregion Salzburg

Die Stadtregion Salzburg nutzt diese Stärken und Potentiale gemeinsam: Es macht wenig Sinn, extrem flächenverbrauchende Funktionen im Stadtgebiet anzusiedeln, weil die nötigen Flächen kaum (nicht) vorhanden und vergleichsweise teuer sind. Hingegen ist es ein zentrales städtisches Anliegen, hochrangige Forschungs- und Ausbildungseinrichtungen mit Ausstrahlung für die gesamte Region zu entwickeln und auszubauen. Betriebe aus dem sekundären Sektor auf bayerischem Gebiet nutzen diese Einrichtungen in Salzburg intensiv und beteiligen

sich sogar an deren Ausbau. Die bayerischen Unternehmen nutzen ihre Verbindungen nach München mit Partner-Instituten in Salzburg. Der Anteil bayerischer StudentInnen in Salzburg steigt stark an, was als Grundlage für eine Internationalisierung des Forschungsstandortes positiv wirkt.

Die internationale Vermarktung der Stadtregion Salzburg erfolgt grenzübergreifend, wobei die Entwicklung und Verfügbarmachung von Gewerbe-/Industrie- und Dienstleistungsstandorten Hand in Hand geht mit der Vermarktung nach außen. Ein gemeinsames, grenzüberschreitendes Standort-Datenbanksystem unterstützt die Bewerbung der Region und Verhandlungen mit Investoren. Standorte mit gesamtregionaler Bedeutung werden gemeinsam entwickelt, Steuerrückflüsse entsprechend der Beteiligung an den Entwicklungskosten aufgeteilt. Auf diese Weise können international konkurrenzfähige, attraktive Ansiedlungsbedingungen für Unternehmen geschaffen werden.

International wesentliche Infrastrukturprojekte werden für die Stadtregion gemeinsam, unter Nutzung der jeweiligen Zugänge zu den staatlichen Ebenen, vorangetrieben und lobbyiert. Dies bringt für größere Vorhaben, wie etwa im Bahn- und Straßenausbau, aber auch bei der intensiveren Nutzung des Flughafens Salzburg, entscheidende Vorteile.

Schlüsselprojekte, die entscheidend zu dieser attraktiven europäischen Positionierung der Stadtregion Salzburg und Umsetzung der gezeichneten Vision beitragen, sind:

Science City

Ein Kristallisationskern für die neue Funktion Salzburgs als Forschungs-, Entwicklungs- und Ausbildungsstandort, mit intensiver internationaler Vernetzung und vielen Partner-Unternehmen aus dem bayerischen Raum; gleichzeitig bedeutet es eine wesentliche Aufwertung eines innerstädtischen Standortes mit erheblichem Flächengewinn für Büro- und andere Dienstleistungsfunktionen.

Schaffung und Weiterentwicklung von Kompetenzclustern

Unternehmen, F&E-Einrichtungen, Unis/FHs und vorhandene Kompetenz-Highlights (v. a. im kulturellen Bereich) werden kontinuierlich in Richtung neuer Wirtschaftsfelder ausgebaut (z. B. Medien, Kulturvermarktung, Events, IT-basierte Forschung, Schlüsselfunktionen für neue Wirtschaftskluster, z. B. im Bereich Nahrungs- und Genussmittelherzeugung).

Internationales Verkehrsnetz

Die gemeinsame Lobbyarbeit zur Umsetzung der Magistrale über München – Mühldorf – Salzburg – Linz trägt Früchte; nach der Vorarbeit im Stadtgebiet Salzburg werden auch die Umsetzungshindernisse im salzburgisch-oberösterreichischen Grenzraum überwunden und dadurch die Voraussetzungen für eine entsprechende Entscheidung in Bayern geschaffen.

Gemeinsam wird der beschleunigte Ausbau von A8, A1, A10 vorangetrieben. Das Angebot an attraktiven Flugverbindungen in europäische Großstädte vom Salzburger Flughafen aus wird verstärkt, v. a. durch zusätzliche Tagesrandverbindungen.

Regionales ÖV-Verkehrsnetz

S-Bahn und Lokalbahn werden ausgebaut sowie in Richtung Traunstein, Bad Reichenhall und in den Süden der Stadt verlängert – dadurch gelingt eine attraktive innerregionale Erschließung des hochwertigen Einwohner- und Arbeitskräftepotentials, die zur wirtschaftlichen Vernetzung innerhalb der Region beiträgt – dies gilt auch für Standorte wie Oberndorf (Lokalbahn) und Laufen (Bahnstrecke nach Mühldorf).

Regionales Straßennetz

Erhebliche Engpässe und Überlastungserscheinungen im Umgebungsbereich von Salzburg werden gemeinsam mit dem Anliegen zur Schaffung von Brücken gelöst – eine Salzachbrücke nördlich von Salzburg (Bereich Siggerwiesen) und eine umweltverträgliche Umfahrung Bergheims verbessern signifikant auch die Erreichbarkeit des bayerischen Raumes.

Regionale Standortentwicklung und -vermarktung

Die Potentiale zur Schaffung von hochrangigen Wirtschaftsstandorten auf bayerischem und Salzburger Gebiet werden grenzübergreifend beurteilt, entwickelt und vermarktet – wechselseitige Beteiligungen schaffen die Voraussetzungen für das Einbringen von Kapital und Wissen sowie den Ausgleich der Nutzen aus den Projekten (Bsp.: Die neue Salzachbrücke und die beidseits vorhandenen Schienenanbindungen sowie die Umfahrung Bergheims schaffen gute Voraussetzungen zur Entwicklung eines großflächigen Gewerbegebietes im Bereich Bergheim/ Anthering bzw. Freilassing/ Surheim-Saaldorf. Dieses staatsgrenzüberschreitende Gewerbegebiet wird gemeinsam betrieben, vermarktet und über einen interkommunalen Finanzausgleich werden die Lasten und Vorteile ausgeglichen).

Die Entwicklung und Umsetzung der genannten Schlüsselprojekte basieren auf vorhandenen Ansätzen – sie bekommen aber eine entscheidende Qualitätsverbesserung durch die Bearbeitung und Unterstützung in grenzüberschreitender Art und Weise. Diese Vision, die Bündelung der Vorteile der bayerischen und der Salzburger „Hälfte“ der Stadtregion Salzburg, führt zu einer international relevanten Größenordnung und Stärke – die ohne die jeweils andere Seite nicht erreicht werden kann.

1.2 Bevölkerung und Wohnen

1.2.1 Bevölkerungsentwicklung

Ob die Bevölkerung wächst, stagniert oder abnimmt, altert oder sich verjüngt, ist für jede räumliche und städtische Planung wesentlich. Insbesondere für die Abschätzung des zukünftigen Baulandbedarfs und des Wohnungsneubaues ist die zukünftige Bevölkerungsentwicklung die entscheidende Größe. Nach einem kurzen Rückblick wird daher die Prognose der Bevölkerung der Stadt Salzburg und der näheren und weiteren Umlandbezirke (Salzburg-Umgebung und Hallein) vorgestellt. Der Bezug auf die unmittelbare Nachbarschaft ist auch deshalb von Interesse, da eine starke funktionelle Verflechtung innerhalb des engeren Zentralraums vorliegt und die Bevölkerungsentwicklung auch unter diesem Gesichtspunkt umfassend dargestellt werden soll.

Die Volkszählung 2001 hat den Trend der vergangenen zwanzig Jahre bestätigt: Die Stadt Salzburg hat die Zeit stürmischen Bevölkerungswachstums hinter sich. Nach einer Phase der raschen Zunahme in den 60er- und 70er-Jahren stabilisierte sich seit 1981 die Einwohnerzahl auf

Jahr	insgesamt	männlich	weiblich
1961	108.114	48.733	59.381
1971	129.919	59.199	70.720
1981	139.426	63.032	76.394
1991	143.978	66.117	77.861
2001	142.662	66.231	76.431

Abb. A.10.: Bevölkerungsstand seit 1961 (Volkszählungen) | Quelle: Statistik Austria (Volkszählungsergebnisse).

einem Niveau von rund 140.000. Die Zunahmen waren seitdem gering und der Wert von 2001 mit 142.662 liegt nur rund 3.000 Personen über dem Wert des Jahres 1981, jedoch um 700 unter dem des Jahres 1991.

Die geringe Bevölkerungszunahme ist im Wesentlichen eine Folge des positiven Gesamtwanderungssaldos. Die Geburtenbilanz leistet keinen nennenswerten Beitrag zum Bevölkerungswachstum. Zwischen 1999 und 2003 wurden jährlich rund 1.356 Kinder geboren. Im gleichen Zeitraum starben 1.430 Salzburger und Salzburgerinnen. Dadurch ergab sich ein Sterbefallüberschuss, der mit -74 pro Jahr aber sehr gering ausfiel. Geburten und Sterbefälle gleichen sich im Wesentlichen aus.

Quantitativ wichtiger als die natürliche Bevölkerungsentwicklung sind die Zu- und Abwanderungen. Zwischen 1999 und 2003 wanderten im Schnitt 7.174 Personen pro Jahr in

die Stadt Salzburg. Im gleichen Zeitraum verließen 6.347 in- und ausländische BürgerInnen die Stadt, der positive Gesamtwanderungssaldo betrug somit +826 Personen.

Bemerkenswert ist aber das unterschiedliche Wanderungsverhalten der In- und AusländerInnen. Während nur 3.875 österreichische StaatsbürgerInnen im Schnitt der Jahre 1999–2003 in die Stadt zuzogen, verließen 4.319 die Stadt. Der Wanderungssaldo bei den ÖsterreicherInnen beträgt somit -444. Umgekehrt verhält es sich bei den ausländischen StaatsbürgerInnen. Bei ihnen überwiegt im gleichen Zeitraum die Zuwanderung in die Stadt (im Durchschnitt 3.299) gegenüber der Abwanderung (durchschnittlich -2.028). Der Wanderungssaldo war damit positiv und vergleichsweise hoch (+1.271 pro Jahr). Er glich nicht nur den natürlichen Bevölkerungsverlust und den negativen Wanderungssaldo der InländerInnen

Jahr	Geburten	Sterbefälle	Bev.bilanz	Zuzüge	Wegzüge	Wanderungsbil.
1999	1.329	1.434	-105	6.391	6.389	2
2000	1.345	1.437	-92	6.095	5.967	128
2001	1.300	1.422	-122	7.959	6.547	1.412
2002	1.460	1.409	51	7.644	6.405	1.239
2003	1.348	1.448	-100	7.779	6.428	1.351
Durchschnitt	1.356	1.430	-74	7.174	6.347	826

Abb. A.11.: Geburten, Sterbefälle, Zuzüge und Wegzüge 1999–2003 | Quelle: Statistisches Jahrbuch der Landeshauptstadt Salzburg 2002/2003; Berechnung: Fassmann 2005.

Jahr	Zuzüge		Saldo Inländer	Wegzüge		Saldo Ausländer
	Inländer	Ausländer		Inländer	Ausländer	
1999	3.653	4.126	-503	4.156	2.272	1.854
2000	3.983	3.661	-446	4.429	1.976	1.685
2001	4.603	3.356	112	4.491	2.056	1.300
2002	3.490	2.605	-641	4.131	1.836	769
2003	3.645	2.746	-743	4.388	2.001	745
Durchschnitt	3.875	3.299	-444	4.319	2.028	1.271

Abb. A.12.: Zuzüge und Wegzüge nach der Staatsbürgerschaft 1999–2003 | Quelle: Statistisches Jahrbuch der Landeshauptstadt Salzburg 2002/2003; Berechnung: Fassmann 2005.

aus, sondern sorgte auch für das geringe Wachstum der Wohnbevölkerung.

Die demographische Entwicklung der Stadt Salzburg entspricht damit jener der anderen Großstädte Österreichs. Die Reproduktion und – wenn überhaupt – die geringfügige Zunahme der Bevölkerung wird nur mehr durch die Zuwanderung aus dem Ausland sichergestellt. Diese muss die Abwanderung der InländerInnen sowie den wachsenden Anteil an Sterbefällen (gegenüber Geburten) ausgleichen. Die Abwanderung der InländerInnen wiederum führt zu einem starken Bevölkerungswachstum im Umland der Stadt. Jüngere Familien mit Kindern realisieren, wenn es die ökonomischen Voraussetzungen zulassen, ihren Wunsch nach dem „Wohnen im Grünen“ und ziehen in die suburbanen Gemeinden im Pendlerbereich der Stadt. Die Stadtregion insgesamt wächst, jedoch bei gleichzeitiger Verlagerung des Bevölkerungsschwerpunkts vom Kern an den Rand.

Langfristige Stabilisierung

Die Prognose der Bevölkerungsentwicklung basiert auf der von der Statistik Austria durchgeführten und von der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) in Auftrag gegebenen Studie: ÖROK-Prognosen 2001–2031. Im Kern dieser Studie wurde eine langfristige Prognose der Bevölkerung Österreichs auf der Ebene der Bundesländer (bis 2050) und der Bezirke (bis 2031) erstellt. Davon abgeleitet konnte die zukünftige Haushaltsentwicklung und – damit verbunden – der zukünftige Wohnungsbedarf berechnet werden.

Diese Prognose basiert auf der Jahresendbevölkerung von 2001. Dies ist im Falle der Stadt Salzburg jedoch problematisch, denn zwischen 2001 und 2004 gab es eine Erhöhung der Einwohnerzahl um fast 4.000 BewohnerInnen. Dies stellt für die Stadt eine erhebliche Zunahme dar, die aber zu einem Teil von der Bereinigung der Nebenwohnsitzmeldungen im Jahr 2002 herrührt. Jene Nebenwohnsitzfälle, die in Wirklichkeit bereits Hauptwohnsitze darstell-

Jahr	insgesamt	männlich	weiblich
2002	143.616	66.712	76.904
2006	147.452	69.330	78.122
2011	149.582	70.888	78.694
2016	150.535	71.649	78.886
2021	150.849	71.945	78.904
2026	150.643	71.890	78.753
2031	149.968	71.591	78.377

Abb. A.13.: Bevölkerungsprognose 2002–2031. | Quelle: Fassmann 2005

Jahr	insgesamt	0–14	15–59	60–74	75 u. m.
2002	143.616	19.633	91.483	20.287	12.213
2006	147.452	19.483	93.423	22.418	12.128
2011	149.582	18.475	93.335	25.879	11.893
2016	150.535	17.667	92.579	26.942	13.347
2021	150.849	17.241	90.109	27.846	15.653
2026	150.643	17.035	86.111	29.565	17.932
2031	149.968	16.749	82.417	31.443	19.359

Abb. A.14.: Bevölkerung nach breiten Altersklassen, 2002 – 2031 | Quelle: Fassmann 2005.

ten, wurden der Wohnsitzbevölkerung zugeschlagen. Ein größerer Teil der Nebenwohnsitzfälle wurde jedoch aus der Einwohnerdatei entfernt. Dies betraf InländerInnen genauso wie ausländische Staatsangehörige. Die Zahl der Nebenwohnsitze sank daher von rund 30.000 im Jahr 2002 auf 17.000 im Jahr 2003, die Hauptwohnsitzbevölkerung nahm aufgrund dieses Statuswechsels um 1.600 zu. Dazu kam der positive Gesamtwanderungssaldo von rund 2.400, der zu dem sprunghaften Wachstum beitrug.

Für das Räumliche Entwicklungskonzept ergab sich somit die Notwendigkeit, die Prognose mit einem aktualisierten Bevölkerungsstand neu zu berechnen. Weil sich die Berechnungen der ÖROK Prognose seit der Veröffentlichung grundsätzlich als richtig erwiesen haben, war nur die Korrektur des veränderten Ausgangsniveaus notwendig. Für die Stadt Salzburg sind dabei folgende Annahmen wesentlich:

- Die Lebenserwartung der Frauen wird sich von 81,9 (2002) auf 86,1 (2031) erhöhen, die Lebenserwartung der Männer von 76,6 (2002) auf 81,2 (2031).
- Bei der Fertilität (Geburtenhäufigkeit der Frau) wird ein Anstieg

von 1,23 (2002) auf 1,35 (2031) angenommen. Begründet wird dies mit der Beobachtung, wonach Bezirke mit niedriger Fertilität aufholen und Bezirke mit hoher Fertilität zurückfallen. Die räumlichen Unterschiede der Fertilität haben sich in der Vergangenheit ausgeglichen und die Annahme ist plausibel, dass sich dieser Trend fortsetzen wird.

- Die Zuwanderung aus dem Ausland verringert sich von rund 1.500 am Beginn des Prognosezeitraums auf rund 700 am Ende. Das hängt auch mit der Alterung der Bevölkerung in den potentiellen Herkunftsländern zusammen (ausführliche Begründung in ÖROK 2004).
- Der negative Binnenwanderungssaldo sinkt von -600 im Jahr 2006 auf -390 im Jahr 2031. Auch dieser Rückgang lässt sich als Folge der Alterung der städtischen Bevölkerung interpretieren. Erfahrungsgemäß wandern ältere Menschen seltener als jüngere und bei einer alternden Bevölkerung verringern sich somit die Zu- und Abwanderungsbewegungen.

Die neu berechnete Prognose für die Stadt Salzburg zeigt sehr deutlich, dass auch langfristig die Einwohnerzahl nahezu unverändert bleiben wird. Sowohl eine starke Zunahme

als auch eine signifikante Abnahme sind aus heutiger Perspektive unwahrscheinlich. Bis 2011 wird sich die Einwohnerzahl lediglich um 2.000 Personen erhöhen. Damit wird sich der zwischen 2001 und 2006 beobachtete Anstieg abgeschwächt fortsetzen. Nach 2011 nimmt die Einwohnerzahl jedoch nur mehr geringfügig zu, und ab 2021 setzt ein sehr moderater Rückgang ein. Am Ende des Prognosehorizonts (2031) wird die Stadt Salzburg knapp 150.000 Einwohner zählen (Fassmann 2005).

Alterung kennzeichnet die urbane Bevölkerung

Wesentlich stärker wird sich jedoch die Altersstruktur verändern. Aufgrund der niedrigen Fertilität und der hohen Lebenserwartung wird die Bevölkerung der Stadt stark altern. Dazu trägt auch die Abwanderung in die Umlandbezirke bei, die überwiegend von jüngeren Haushalten getragen wird. Einzig die Zuwanderung aus dem Ausland trägt zur Verjüngung bei, aber auch dabei ist die Wanderung älterer Menschen („retirement migration“) aus dem EU-Raum nach Salzburg wesentlich und abermals ein Faktor der stärkeren Alterung.

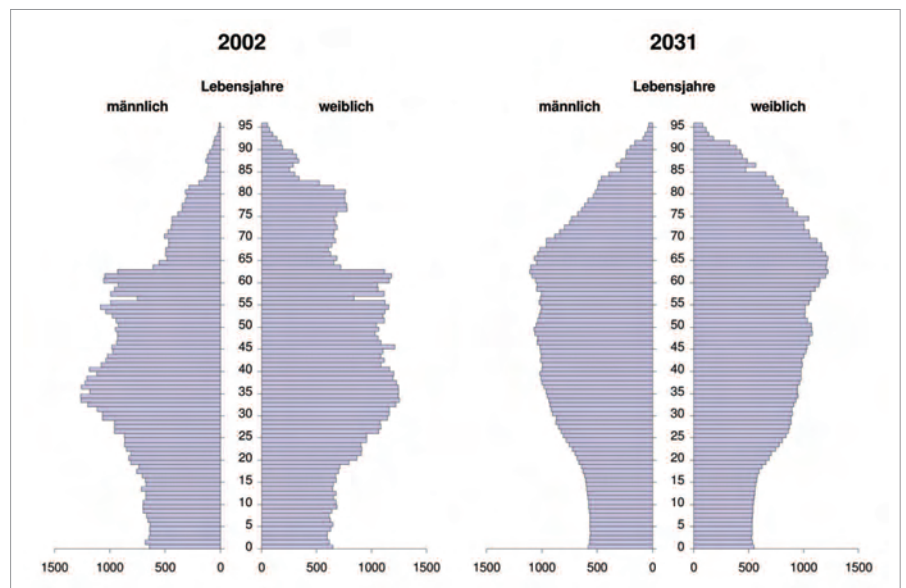


Abb. A.15.: Bevölkerungsaufbau nach Alter und Geschlecht Salzburg-Stadt 2002 und 2031 | Quelle: Fassmann 2005.

Im Jahr 2006 sind rund 13,2% der Bevölkerung jünger als 15 Jahre. Das ist selbst im Vergleich mit anderen Landeshauptstädten ein geringer Wert. 63,2% der Bevölkerung befinden sich im Haupterwerbsalter zwischen 15 und 59 Jahren und 22,6% sind über 60 Jahre alt. Längerfristig geht der Anteil der Kinder und Jugendlichen auf 11,2% (2031) zurück, während der Anteil der über 60-Jährigen auf 33,9% steigen wird.

2031 wird der Anteil der über 75-Jährigen 12,9% betragen und damit größer sein als der Anteil der Kinder und Jugendlichen. Jeder dritte Stadtbürger wird älter als 60 Jahre sein, jeder achte über 75. Salzburg zählt damit zu den alternden Städten Österreichs und wird sich rechtzeitig auf die sich ergebenden sozialpolitischen Herausforderungen im Bereich der Pflege und Betreuung älterer Menschen einstellen müssen.

	Nach dem Alter des Haushaltsrepräsentanten von ... bis unter ... Jahren							
	unter 20	20-30	30-40	40-50	50-60	60-70	über 70	
Privathaushalte gesamt	3.339.663	13.831	309.582	714.105	656.888	574.746	474.838	595.673
Einpersonenhaushalte männlich	455.837	4.323	78.485	116.553	82.192	69.765	49.242	55.277
Einpersonenhaushalte weiblich	664.073	4.862	69.076	67.018	56.574	85.072	104.385	277.086
über 70 Jahre (detaillierter)		70-74	75 u. mehr					
Privathaushalte gesamt		211.131	384.542					
Einpersonenhaushalte männlich		19.600	35.677					
Einpersonenhaushalte weiblich		71.930	205.156					

Abb. A15.2: Privathaushalte nach Geschlecht und Altersgruppen des Haushaltsrepräsentanten und Haushaltstyp, Auszug: Einpersonenhaushalte | Quelle: Statistik Austria, VZ 2001, bearb. MA 5/03.

Jahr	Salzburg Stadt	Hallein	Salzburg Umgebung	Salzburg Stadt	Hallein	Salzburg Umgebung
2002	143.616	54.305	135.234	100,0	100,0	100,0
2006	147.452	56.081	141.557	102,07	103,3	104,7
2011	149.582	57.932	148.133	104,2	106,7	109,5
2016	150.535	59.113	152.555	104,8	108,9	112,8
2021	150.849	59.900	155.727	105,0	110,3	115,2
2026	150.643	60.398	157.963	104,9	111,2	116,8
2031	149.968	60.594	159.225	104,4	111,6	117,7

Abb. A.16.: Bevölkerungsprognose für Salzburg-Stadt, Hallein u. Salzburg-Umgebung 2002-2031. | Quelle: Fassmann 2005.

Hinzuweisen ist darauf, dass aufgrund der unterschiedlichen Lebenserwartung bei den hochaltrigen Menschen der Anteil der Frauen höher ist als der Anteil der Männer.

44% der Haushalte in der Stadt Salzburg sind Einpersonenhaushalte. Österreichweit leben 664.073 Frauen und 455.837 Männer in Einpersonenhaushalten, d. h. 59% der Einpersonenhaushalte in Österreich sind weiblich, 41% sind männlich.

Die Verteilung zwischen Männern und Frauen bei den Einpersonenhaushalten konnte zwar für die Stadt Salzburg allein nicht erhoben werden, aufschlussreich ist aber auch die Altersverteilung:

In der Stadt Salzburg leben 30.220 Menschen in Einpersonenhaushalten, rund 66% davon sind über 40 Jahre alt, österreichweit ist dieser Wert mit 70 % der über 40-jährigen Einpersonenhaushalte sogar noch höher. In der Altersgruppe 50 bis 55 beginnen die weiblichen Einpersonenhaushalte gegenüber den männlichen zu überwiegen. Der Anteil der allein lebenden Frauen gegenüber den allein lebenden Männern nimmt mit zunehmendem Alter stark zu. Das gesamtösterreichische Bild kann auch aufgrund der ähnlichen Altersstruktur in der Tendenz, wenn auch etwas abgeschwächt, auf die Stadt Salzburg übertragen werden. Dem hohen Anteil allein lebender älterer Menschen, die zum weit überwiegenden Anteil Frauen sind, wird man auch künftig Rechnung tragen müssen.

Stagnation im Kern, Wachstum im Umland

In der gesamten Stadtregion, die aus der Stadt Salzburg, aus den Bezirken Hallein und Salzburg-Umge-

bung besteht, leben derzeit rund 333.000 Menschen. Am Ende des Prognosehorizontes wird die Wohnbevölkerung in dieser Region aller Voraussicht nach fast 370.000 betragen. Dies ist ein Zuwachs um 11% gemessen am Jahr 2002. Der Anteil der Stadt Salzburg an der Bevölkerung der Stadtregion geht dabei innerhalb des Prognosezeitraumes aber von 43,1% auf 40,6% zurück.

Beide Umlandbezirke (Hallein und Salzburg-Umgebung) werden nennenswerte Bevölkerungsgewinne verzeichnen. Die Einwohnerzahl von Salzburg-Umgebung nimmt um rund 18% zu, Hallein um rund 12%. Dass diese Zunahmen in einzelnen Gemeinden deutlich höher sein werden, ist angesichts der Größe der Bezirke zusätzlich zu berücksichtigen.

Insbesondere die stadtnahen Gemeinden werden in Zukunft sehr verantwortungsbewusst mit Aufschließung von Bauland, mit Flächenwidmung und Bebauungsbe-

stimmungen umgehen müssen. Dabei sind auf alle Fälle stadtreionale Gesichtspunkte zu berücksichtigen und kommunale Insellösungen zu vermeiden, denn die Gemeinden innerhalb einer Stadtregion müssen erkennen, dass sie Teile eines neu entstehenden Ganzen sind.

1.2.2 Haushaltsentwicklung

Planungsrelevante Entscheidungen über Wohnstandorte, Größe und Ausstattung einer zu kaufenden oder zu mietenden Wohnung werden in den meisten Fällen nicht von Einzelpersonen, sondern von Haushalten getroffen. Innerhalb der Haushalte beratschlagen die Haushaltsmitglieder, wo und in welchen Wohnungen sie leben wollen. Haushalte sind in der Regel Nachfrager nach Wohnraum und die Haushaltsentwicklung insgesamt stellt damit eine wichtige planungsrelevante Größe dar.

Die Prognose der Haushalte nach der Größe basiert auf dem für das

	Privathaushalte gesamt	EP-Haushalte gesamt	EP-Haushalte unter 40 Jahren	EP-Haushalte 40 J. u. älter
Österreich	3.339.663	1.119.910	340.317	779.593
Land Salzburg	207.618	67.191	21.708	45.483
Salzburg Stadt	68.570	30.220	10.202	20.018

Abb. A.16.2.: Haushaltsprognose 2001–2031. | Quelle: Fassmann 2005.

Jahr	insgesamt	EP-Haushalte	MP-Haushalte
2002	69.445	30.544	38.901
2006	72.001	31.478	40.523
2011	74.169	32.433	41.736
2016	75.576	32.932	42.644
2021	76.376	33.348	43.028
2026	76.053	32.903	43.150
2031	75.221	32.243	42.978

Abb. A.17.: Haushaltsprognose 2001–2031. | Quelle: Fassmann 2005.

Jahr	Salzburg Stadt	Hallein	Salzburg Umgebung	Salzburg Stadt	Hallein	Salzburg Umgebung
2002	69.445	20.931	51.612	100,0	100,0	100,0
2006	72.001	22.097	55.288	103,7	105,6	107,1
2011	74.169	23.327	59.336	106,8	111,4	115,0
2016	75.576	24.457	62.809	108,8	116,8	121,7
2021	76.376	25.340	65.452	110,0	121,1	126,8
2026	76.053	26.084	67.757	109,5	124,6	131,3
2031	75.221	26.597	69.413	108,3	127,1	134,5

Abb. A.18.: Haushaltsprognose für die Salzburg-Stadt, Hallein u. Salzburg-Umgebung 2002-2031. | Quelle: Fassmann 2005.

Räumliche Entwicklungskonzept neu berechneten Hauptszenario der ÖROK-Bevölkerungsprognose. Als Methode für die Vorausschätzung kommt dabei das sogenannte Haushaltsrepräsentanten-Quotenverfahren (HRQ-Verfahren) zum Einsatz. Bei dieser Technik werden nach fünfjährigen Altersgruppen, Geschlecht und Bezirk disaggregierte Haushaltsrepräsentantenquoten von Ein- und Mehrpersonenhaushalten in die Zukunft extrapoliert und mit der entsprechend gegliederten Bevölkerung multipliziert. Daraus ergeben sich die künftigen Zahlen der Ein- und Mehrpersonenhaushalte.

Die Zahl der Haushalte wächst rascher als die Einwohnerzahl

Die Zahl der Haushalte nimmt stärker zu als die der Wohnbevölkerung. Die Wohnbevölkerung wächst in (der Stadt) Salzburg bis 2031 um 4%, die Zahl der Haushalte jedoch um 8%. Dies hängt nicht nur mit einer fortschreitenden Individualisierung, mit gestiegenen Scheidungsraten und einem Rückgang der Geburten zusammen, sondern ist auch eine Folge der Alterung der Bevölkerung. Mit der Alterung nimmt nämlich die Zahl der allein lebenden Personen zu, die nach dem Auszug der Kinder oder dem Sterben eines Lebenspartners als Singlehaushalte übrig bleiben.

Die Zunahme der Haushalte vollzieht sich rascher als die der Wohnbevölkerung. Ein schwacher Rück-

gang der durchschnittlichen Haushaltsgröße ist damit gekoppelt. Die durchschnittliche Haushaltsgröße sinkt von 2,06 (2002) auf 1,99 (2031). Dabei nimmt jedoch nur die Größe der Mehrpersonenhaushalte (MP) ab, denn der Anteil der Einpersonenhaushalte (EP) bleibt im Wesentlichen gleich. Rund 44% aller Haushalte sind 2006 in Salzburg Einpersonenhaushalte, 2031 werden es aufgrund der Prognose 43% sein.

Haushaltswachstum in den Stadtumland-Bezirken besonders dynamisch

Deutlich stärker werden sich das Bevölkerungswachstum und die Alterung auf die Haushaltsentwicklung in den beiden Umlandbezirken auswirken. Nimmt die Zahl der Haushalte in der Stadt Salzburg bis 2031 um 8% zu, so beträgt die Zunahme in Hallein 27,1% und im Bezirk Salzburg-Umgebung 34,5%. Das Haushaltswachstum ist damit in Salzburg-Umgebung rund doppelt so hoch wie die Zunahme der Einwohner, in Hallein fast zweieinhalbmal. Die durchschnittliche Haushaltsgröße sinkt in beiden Umlandbezirken von rund 2,6 auf 2,3 Personen pro Haushalt.

Damit zeigt sich abermals, dass die Suburbanisierung in der Stadtregion Salzburg die dominante Entwicklungstendenz darstellt. Ein Haushaltswachstum von 34,5% in den kommenden drei Jahrzehnten zeugt von einer beachtlichen Dyna-

mik. Eine vorausschauende und überkommunale Abstimmung von Flächenwidmungsplänen wird notwendig sein, um weiteren Zersiedlungstendenzen im Stadtumland zu begegnen.

1.2.3 Der zusätzliche Wohnungsbedarf

Der Wohnungsbedarf stellt jene zusätzliche Wohnungsmenge dar, die sich ergibt, wenn alle Haushalte mit Wohnungen versorgt sind und die Wohnungsgrößen den beobachtbaren Trends angepasst werden. Der Wohnungsbedarf stellt demnach eine objektive und berechenbare Größe dar und unterscheidet sich von der Wohnungsnachfrage, die auch subjektive Präferenzen, Preis- und Mietentwicklung sowie finanzielle Ressourcen der Wohnungssuchenden einschließt.

Die zukünftige Bedarfsabschätzung nach Wohnungen basiert auf der sogenannten neuen modifizierten Komponentenmethode. Bedarfserhöhende Komponenten sind in erster Linie der Haushaltszuwachs, dem ein Zugang an Hauptwohnsitzen entspricht, die Bereitstellung von „Ersatzwohnungen“ für den Verlust von Wohnungen durch physischen Abbruch, Wohnungszusammenlegungen und Umnutzungen sowie der Zuwachs an Freizeitwohnsitzen oder am Leerstand (inklusive Mobilitäts- bzw. Fluktuationsreserve).

	Bestand: 2001 GWZ; 2011–2031 Prognose				Prognose (alle Werte p. a.)		
	2001	2011	2021	2031	2001–2011	2011–2021	2021–2031
Neubau gesamt					857	621	309
Wohnungen gesamt	76.605	83.598	87.856	88.334	699	426	48
davon:							
HWS = Haushalte	67.743	72.476	74.674	73.519	472	221	-116
NWS, FW*	5.512	6.403	7.196	7.636	89	79	44
Wohnungen ohne Wohnsitzangabe	3.351	4.728	5.987	7.180	138	126	119
davon (Schätzung)							
Mobilitätsreserve	1.321	1.883	2.127	2.278	56	24	15
Ausschuss**, Reserve	2.030	2.845	3.860	4.902	82	102	104
Ersatz für Abgang					157	195	261

Anmerkungen: HWS: Hauptwohnsitze; NWS: Nebenwohnsitze; FW: Ferienwohnungen

* 2001: Nebenwohnsitze lt. GWZ 2001; Ferienwohnungen - Schätzung aus Bestand ohne Angabe eines Wohnsitzes;

** Durch Schaffung von Ersatz für unzureichenden Wohnraum entsteht ein Ausschuss an Wohnungen; diese Menge erhöht sich um die „Ersatzwohnungen“ und verringert sich um einen Abgang.

Abb. A.19.: Wohnungsbestand und Neubauleistung in der Stadt Salzburg 2001–2031. | Quelle: ÖROK/Statistik Austria - Wohnungsbedarfsprognose, Neuberechnung Fassmann 2005

Bedarfsreduzierende Komponenten umfassen konsequenterweise die Verringerung der Zahl der Haushalte, die damit definitionsgemäß Wohnungen „freigeben“ müssen, der Zugang aus dem Bestand durch funktionelle Veränderungen (Umnutzung) oder durch quasi-physischen Zugang aus dem Bestand (Wohnungsteilungen) sowie der Zugang aus dem Leerstand oder aus dem Bestand der Freizeitwohnungen, die nun als Wohnungen mit einem Hauptwohnsitz verwendet werden.

Die neue modifizierte Komponentenmethode berücksichtigt in weiterer Folge auch qualitative und quantitative Defizite der bestehenden Wohnungsversorgung. Als qualitativ defizitär werden Wohnungen hinsichtlich ihrer Lage in den Städten eingestuft (Erdgeschosswohnungen), von denen ein kleiner Teil in jedem Jahrzehnt ersetzt wird.

Das quantitative Defizit ergibt sich aus der Beobachtung der Wohnungsgröße und der Haushaltsstruktur. Ein-, Zwei- oder Dreipersonenhaushalte leben in typischen Wohnungsgrößen. Diese Belagsverhältnisse ändern sich aber mit der Zeit, und was in der Vergangenheit noch als „typisch“ galt, wird in der Gegenwart als unzureichend empfunden. Die Entwicklung der Belagsverhältnisse der Wohnungen wird dazu verwendet, die zukünftigen quantitativen Defizite (Überbelag) abzuschätzen. Wenn Wohnungsgrößen für Ein-, Zwei- oder Dreipersonenhaushalte „zu klein“ werden, dann wird ein bestimmter und aus der Vergangenheit ableitbarer Anteil umziehen und die zeitgemäße Wohnungsgröße anstreben. Es sind also nicht vorgegebenen Normen von „angemessenen“ Wohnungsgrößen, die das quantitative Defizit bestimmen, sondern empirische „Belagswahrscheinlichkeiten“. Dieses quantitative Defizit wird über Neubau schrittweise abgebaut und die freigewordenen Wohnungen für andere Haushaltsgrößen verwendet oder in den „Ausschuss“ verlagert.

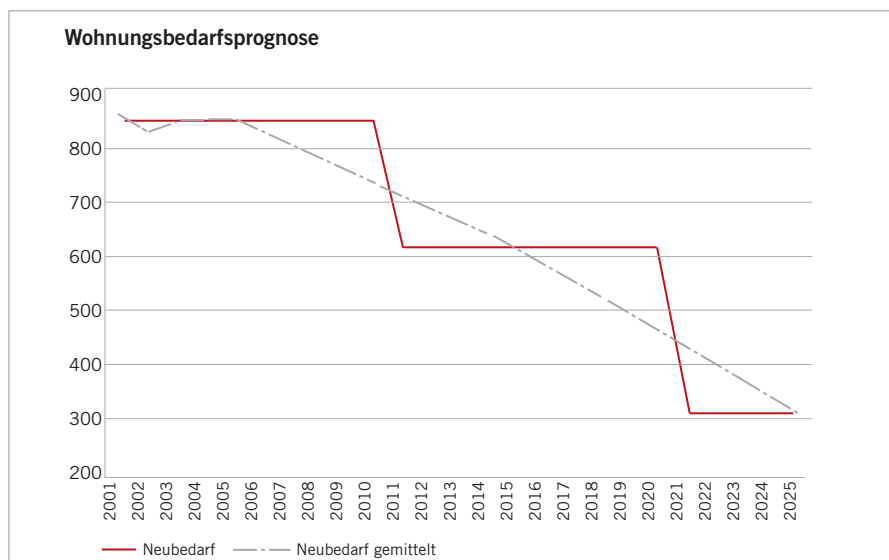


Abb. A.20.: Roher und gemittelter Neubaubedarf 2001-2025. | Quelle: ÖROK/ Statistik Austria- Wohnungsbedarfsprognose, Neuberechnung Fassmann 2005.

Sinkender Neubaubedarf

Die Modellrechnung des Wohnungsbestandes und der Bedarfskomponenten zeigt sehr deutlich, dass der erforderliche Wohnungsneubau langfristig deutlich zurückgeht. Mit den sinkenden Zuwächsen an neuen Haushalten verringert sich der notwendige Neubau. Langfristig dient der Wohnungsneubau nur mehr der Bestandserhaltung und Bestandsmodernisierung sowie der Anpassung der Wohnversorgung an zeitgemäße Wohnungsgrößen, aber nicht mehr der Deckung des Wohnungsbedarfs für zusätzliche Haushalte.

Die Berechnung der Neubaulzahlen basiert auf den Eckwerten der Bevölkerungs- und Haushaltsprognose für den Beginn jeder Dekade. Der Neubaubedarf weist somit eine charakteristische Treppenfunktion auf, die jedoch als Empfehlung für die Wohnbaupolitik ungeeignet ist. Es wäre abträglich und technisch auch nicht durchführbar, würden die angestrebten Neubaulzahlen im ersten Jahr des jeweils kommenden Jahrzehnts signifikant sinken oder steigen. Wird ein gleitender Mittelwert verwendet, dann geht der markante Bruch verloren und der erforderliche Wohnungsneubau entspricht eher dem auch tatsächlich realisierbaren Neubau. Der notwendige Neubaubedarf für den Zeitraum von 2005 bis 2014 von rund 750

Wohnungen pro Jahr liegt etwas unter den fertig gestellten Wohnungen der vergangenen zehn Jahre. Zwischen 1993 und 2002 wurden in der Stadt Salzburg laut Neubaustatistik der Statistik Austria (durchschnittlich) 860 Wohnungen pro Jahr fertiggestellt. Das Amt für Statistik und Archiv kommt für die Jahre 1995 bis 2004 nach Abzug des Wohnungsabgangs von durchschnittlich -57 auf 814 neue fertiggestellte Wohnungen jährlich.

Der Rückblick auf den Wohnbau der letzten 10 Jahre (1995 bis 2004) und der Bauland-Bedarf 2005 bis 2014 wird detailliert im Kapitel 1.4. Baulandbedarf behandelt.

Demnach braucht die Stadt Salzburg für den Zeitraum von 2005 bis 2014 und damit im Wesentlichen für die Periode des vorliegenden räumlichen Entwicklungskonzepts einen Wohnungsneubau von 750 Einheiten pro Jahr. Zwischen 2005 bis 2009 werden es noch 809 Wohneinheiten sein, von 2010 bis 2014 jedoch nur mehr 691. Der Rückgang an Neubaubwohnungen ist Folge des geringeren Zuwachses an Haushalten.

Aber auch die umgekehrte Schlussfolgerung ist wesentlich: Trotz der Stagnation der Einwohnerzahl wird die Stadt Salzburg auch in Zukunft

den Neubau beachten und betreiben müssen. Der errechnete Neubaubedarf liegt etwas höher als der vom SIR im Jahr 2004 ausgewiesene. Das SIR hat mit einem Neubaubedarf von rund 700 fertig gestellten Wohnungen pro Jahr gerechnet, wobei jedoch als Ausgangsbasis für die Berechnung der Wohnbevölkerung der niedrigere Volkszählungswert angesetzt wurde.

Der moderate Neubaubedarf führt längerfristig zu einer Ausweitung des Wohnungsbestandes. 2001 wurden in der Stadt Salzburg 76.600 Wohnungen registriert, 67.700 dienten als Hauptwohnsitz (88%) und weitere 8.900 als Neben- oder Freizeitwohnsitze oder hatten keine Wohnbevölkerung (Leerstand). Am Ende des Prognosehorizontes 2031 wird sich die Zahl der Wohnungen insgesamt auf 88.300 erhöhen, von denen 73.500 als Hauptwohnsitze genutzt werden (83%). Rund 14.800 Wohnungen werden als Neben- oder Freizeitwohnsitze genutzt oder weisen keine Wohnbevölkerung auf. Eine mobile und vermögende Gesellschaft wird sich ein Mehr an Wohnfläche und Wohnsitzen leisten können.

Schlussfolgerung

Die Trends sind eindeutig. Auch in der Stadt Salzburg wächst langfristig die Einwohnerzahl um 4%, die Zahl der Haushalte um 8% und die Zahl der Wohnungen um 15%. Die wachsende Zahl an Haushalten benötigt neuen Wohnraum. Allein daraus ergibt sich ein steigender Bedarf an Wohnungen mit steigenden Ansprüchen hinsichtlich Größe und Ausstattung. Dazu kommt die erforderliche Erneuerung des Be-

standes. Jedes Jahr wird ein bestimmter Teil des Wohnungsbestandes abgerissen und durch neu gebaute Wohnungen ersetzt. Ein Teil des Wohnungsneubaus dient damit nur der Bestandssicherung. Schließlich ist eine wachsende Zahl an Nebenwohnsitzen zu berücksichtigen, die nicht nur für Freizeit Zwecke genutzt werden, sondern in einer mobilen Arbeitsgesellschaft als zusätzliche Wohnstandorte dienen. Der Bedarf an neuen Wohnungen ist jedenfalls größer, als es die Dynamik der demographischen Entwicklung vermuten ließe. Selbst bei einer stagnierenden, sogar bei einer rückläufigen Bevölkerungsentwicklung bleibt ein gewisses Maß an Wohnungsneubau notwendig. Der Wohnungsbedarf koppelt sich vom direkten Einfluss der demographischen Entwicklung zunehmend ab.

Noch viel stärker ist das Bevölkerungs-, Haushalts- und Wohnungswachstum in den Umlandbezirken der Stadt. In Hallein und Salzburg-Umgebung nimmt in den kommenden Jahrzehnten die Wohnbevölkerung um rund 15% zu, die Zahl der Haushalte um mehr als 30%. Die Suburbanisierung führt zu einer zunehmenden Außenentwicklung in der Stadtregion und zu einer Verlagerung von Wohnbevölkerung und städtischen Funktionen aus der Kernstadt in das Stadtumland, verbunden mit einer Reihe von ökologischen und politisch-planerischen Problemen.

Die Stadt Salzburg muss daher trachten, attraktiv zu bleiben und ihre Standortbedingungen für die

Unternehmen, aber auch für die Wohnbevölkerung zu halten oder zu verbessern. Zu den Standortbedingungen der Bevölkerung zählt auch oder besonders das Vorhandensein von günstigem Wohnraum in ausreichender Zahl und guter Lage. Wohnungsneubau ist auch in Zukunft notwendig und die städtische Wohnungspolitik insgesamt stellt eines der wichtigsten Instrumente dar, um die Wohnsuburbanisierung zu verringern.

Die Modellrechnungen ergeben für die Stadt Salzburg einen Wohnungsbedarf von durchschnittlich 750 Neubauwohnungen pro Jahr für die Periode 2005–2014 und 480 Wohneinheiten für die Zeit zwischen 2015 und 2024.

Dieser erforderliche Wohnungsneubau liegt unter den Werten der 90er-Jahre und kann aufgrund vorhandener Flächenpotentiale durch eine konsequente Innenentwicklung und Nachverdichtung ohne Ausweitung der Siedlungsfläche in das Grünland abgedeckt werden.

Im Kapitel 1.4. Baulandbedarf folgen detaillierte Ausführungen zum 10-Jahres-Baulandbedarf für den Zeitraum 2005 bis 2014.

1.3 Wirtschaft und Arbeitsplätze

Einleitend sei auf die Ausführungen in Kapitel 1.1.6 zur Stadtregion Salzburg im innerösterreichischen Städtevergleich und in Kapitel 1.1.7 zur Positionierung der Stadtregion Salzburg verwiesen.

	Salzburg Stadt (a)		Bezirk HA	Bezirk SL	Österr. Umland		BGL	TS	bayerisches Umland	
	abs.	%	abs.	abs.	abs.	%	abs.	abs.	abs.	%
Primärer Sektor	n.e.		n.e.	n.e.	n.e.		256	654	907	1
Sekundärer Sektor	9.833	10	6.218	13.496	19.714	27	6.447	18.840	25.287	31
Tertiärer Sektor	90.222	90	12.614	40.702	53.316	73	22.637	33.907	56.544	68
Gesamt	100.055	100	18.832	54.198	73.030	100	29.340	53.398	82.738	100

(a) ohne Primären Sektor | n.e.: in der verwendeten Statistik nicht erfasst
n.e. in der verwendeten Statistik nicht erfasst

Abb. A.21.: Beschäftigte nach Sektoren in Salzburg Stadt, den Bezirken Hallein und Salzburg-Umgebung sowie den Landkreisen Berchtesgadener Land und Traunstein, 2001. | Quelle: Statistik Austria, Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, IFIP 2004.

1.3.1 Allgemeine Wirtschaftsstruktur und -entwicklung der Stadt Salzburg

Die Stadt Salzburg ist das bedeutendste Wirtschafts- und Arbeitsplatzzentrum einer Region, die weit über das Land Salzburg nach Oberösterreich und in die angrenzenden bayerischen Landkreise hinausreicht. 2001 hatten 7.838 Betriebe mit insgesamt 100.055 Beschäftigten verteilt auf 10.210 Arbeitsstätten ihren Standort in der Stadt.

Die Stadtwirtschaft ist sehr stark auf den Dienstleistungssektor ausgerichtet, in dem 90.222 oder 90,2% aller Beschäftigten tätig sind.

Die Zahlen zur Beschäftigten- und Arbeitsstättenentwicklung weisen auf eine erhebliche Dynamik hin: 2001 gab es in Salzburg um +10.729 (+12,0%) mehr Beschäftigte (inklusive Selbständige) als 10 Jahre zuvor. Das Beschäftigtenwachstum war 1991–2001 deutlich höher als in der Vordekade, in der es +7,0% betrug. Innerhalb der Region übertrifft der Bezirk Salzburg Umgebung die Stadt mit +17.039 Personen (+45,9%) Beschäftigtenzunahme. Der Bezirk Hallein und der Landkreis Traunstein verzeichnen dagegen mit +8,6% bzw. +3,9% wesentlich geringere Gewinne, der Landkreis Berchtesgadener Land sogar einen Verlust von -6,3%.

Zwischen 1991 und 2001 wuchs die Zahl der Arbeitsstätten um 2.028 (+24,8%) von 8.182 auf 10.210. Charakteristisch ist, dass Salzburg eine ausgeprägt kleinbetriebliche Struktur besitzt: Im Durchschnitt besitzt jedes Unternehmen 1,3 Arbeitsstätten. In 9.380 Arbeitsstätten (91,9%) arbeiten weniger als 20 unselbständig Beschäftigte (Statistik Austria, Arbeitsstättenzählung, 2001). Davon haben 4.291 Kleinstbetriebs-Arbeitsstätten 1 bis 4 unselbständig Beschäftigte und 2.868 Arbeitsstätten sind Selbständige ohne unselbständig Beschäftigte.

Größere Arbeitsstätten mit mehr als 20 unselbständig Beschäftigten gibt es 830 (8,1%): davon 672 mittelgroße

	1981	1991	Veränderung 1981/1991	2001	Veränderung 1991/2001
Salzburg Stadt	83.464	89.326	+7,02%	100.055	+12,01%
Hallein	15.817	17.339	+9,62%	18.832	+8,61%
Salzburg Umgebung	25.783	37.159	+44,12%	54.198	+45,85%
Berchtesg. Land	28.300	31.326	+10,69%	29.340	-6,34%
Traunstein	43.753	51.047	+17,49%	53.398	+3,87%

In den deutschen Landkreisen handelt es sich um sozialversicherungspfl. Beschäftigte.

Abb. A.22.: Beschäftigtenentwicklung zwischen 1981 und 2001 | Quelle: Statistik Austria, Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, eigene Darstellung, IFIP 2004.

	Anteil an der Gesamtbeschäftigung 2001 (in %, gerundet)		
	Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kfz und Gebrauchsgütern	Beherbergungs- und Gaststättenwesen	Realitätenwesen, Vermietung beweglicher Sachen, Erbringung unternehmensbezogener Dienstleistungen
Österreich	18,0%	6,6%	9,7%
Salzburg Stadt	19,5%	5,6%	14,3%
Hallein	15,7%	7,3%	5,6%
Salzburg Umgebung	25,6%	6,7%	6,5%

Abb. A.23.: Anteile ausgewählter Branchen an der Gesamtbeschäftigung in den Bezirken Salzburg Stadt, Hallein und Salzburg-Umgebung im Vergleich zum österreichischen Durchschnitt. | Quelle: Statistik Austria, eigene Darstellung, IFIP 2004.

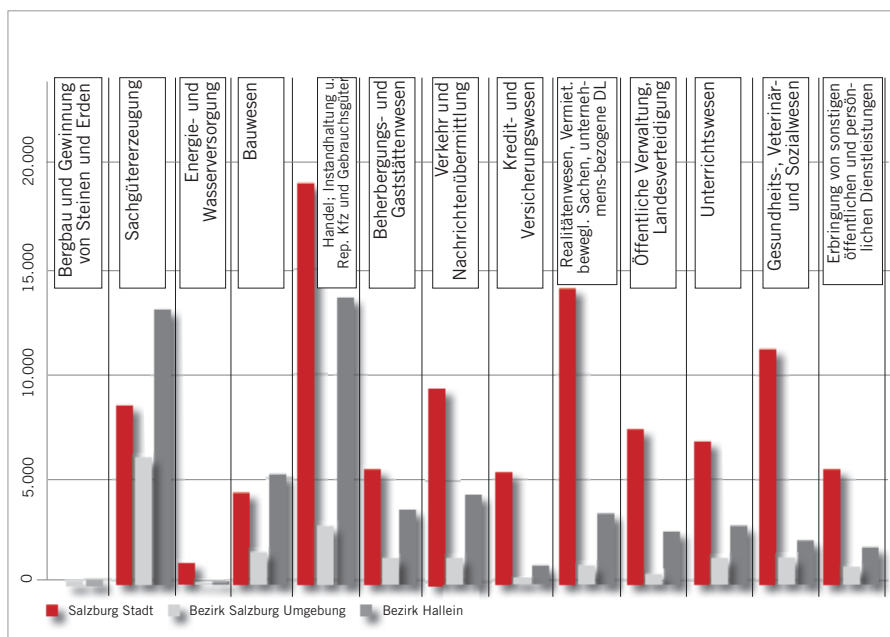


Abb. A.25.: Beschäftigte in der Stadt Salzburg und den benachbarten österreichischen Bezirken nach Branchen im nichtlandwirtschaftlichen Bereich, 2001. Quelle: Statistik Austria, eigene Darstellung, IFIP 2004

Arbeitsstätten mit 20–99 Beschäftigten und 158 große Betriebe über 100 Beschäftigte. In diesen 830 größeren Arbeitsstätten arbeiten insgesamt 64,1% aller 100.055 Beschäftigten.

Besonders starke Zuwachsraten verzeichneten im Jahrzehnt 1991–2001 die Selbständigen inklusive der „neuen Selbständigen“ mit +1.155 (+67,4%) Arbeitsstätten. Die restlichen Kleinst- und Kleinbetriebe

Branchen	1991 abs.	1991 %	2001 abs.	2001 %	2001 weiblich abs.	2001 weiblich %	91-01 abs.	91-01 rel.
Bergbau, Gewinnung von Steinen und Erden	2	0,00%	7	0,01%	3.152	36,2%	5	250,00%
Sachgütererzeugung	10.680	11,96%	8.705	8,70%	*)	*)	-1.975	-18,49%
Energie- und Wasserversorgung	1.995	2,23%	1.121	1,12%	238	21,2%	-874	-43,81%
Bauwesen	6.190	6,93%	4.582	4,58%	717	15,6%	-1.608	-25,98%
Handel; Instandhaltung/Reparatur von Kfz und Gebrauchsgütern	20.030	22,42%	19.488	19,48%	9.426	48,4%	-542	2,71%
Beherbergungs- und Gaststättenwesen	4.598	5,15%	5.600	5,60%	2.833	50,6%	1.002	21,79%
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	8.804	9,86%	9.600	9,59%	2.463	25,7%	796	9,04%
Kredit- und Versicherungswesen	4.275	4,79%	5.365	5,36%	2.701	50,3%	1.090	25,50%
Realitätenw., Vermietung bewegl. Sachen, unternehmensbez. DL	8.158	9,13%	14.307	14,30%	6.485	45,3%	6.149	75,37%
öffentliche Verwaltung, Landesverteidigung, Sozialversicherung	7.475	8,37%	7.332	7,33%	3.022	41,2%	-143	-1,91%
Unterrichtswesen	4.587	5,14%	6.952	6,95%	3.783	54,4%	2.365	51,56%
Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen	8.125	9,10%	11.290	11,28%	7.829	69,3%	3.165	38,95%
Erbringung von sonstigen öffentlichen u. persönlichen DL	4.407	4,93%	5.706	5,70%	2.986	52,3%	1.299	29,48%
Gesamt	89.326	100%	100.055	100%	45.635	45,6%	10.729	12,01%

*) Die Gesamtsumme gilt für die Bereiche Bergbau, Gewinnung von Steinen und Erden sowie die Sachgütererzeugung.

Abb. A.24.: Beschäftigte nach Branchen 1991 und 2001 in der Stadt Salzburg. | Quelle: Statistik Austria, IFIP 2004

nahmen um +799 (+14,2%) zu, die mittelgroßen Arbeitsstätten um +51 (+8,2%), die großen Arbeitsstätten um +20 (+14,5%).

Insgesamt nahmen die Arbeitsstätten um +2.025 (+24,7%) zu.

1.3.2 Wirtschaftsstruktur und -entwicklung nach ausgewählten Branchen

90,2% aller Beschäftigten oder 90.222 Personen arbeiteten 2001 im Dienstleistungssektor. Die quantitativ bedeutendsten Aktivitäten sind der Handel (19,5 % aller Beschäftigten, höchster Wert aller Landeshauptstädte), Unternehmensbezogene Dienstleistungen und Realitätenwesen (14,3%) sowie Gesundheits- und Sozialwesen (11,3%).

Im Tourismus im engeren Sinn arbeiten 5,6%, allerdings gehen seine Wirkungen über Umweffekte wesentlich über das Gastronomie- und Beherbergungswesen in andere Dienstleistungsbranchen hinaus. Insbesondere begünstigt das den Einzelhandel. Dieser Prozentwert ist gemeinsam mit Innsbruck und Bregenz der höchste im Landeshauptstädtevergleich, in Wien liegt er bei 5,1%.

Charakteristisch für die Stadt Salzburg ist der niedrige und in den letzten 10 Jahren weiter gefallene Anteil von Beschäftigten im sekundären Sektor – Sachgütererzeugung in produzierendem Gewerbe und Industrie, Energie- und Wasserversorgung, Bauwesen – mit 9,8 %. Dieser Bereich ist nur in Innsbruck

noch schwächer ausgeprägt, in Eisenstadt gleich, in den anderen Landeshauptstädten liegt er deutlich darüber. Demgegenüber beträgt der Beschäftigtenanteil in den Bezirken Hallein und Salzburg Umgebung gemeinsam 27%, die Umlandregion ergänzt hier die Stadt.

Von den insgesamt 100.055 Beschäftigten im Jahr 2001 waren 45.635 weibliche Beschäftigte (45,6%). In den Branchen Beherbergungs- und Gaststättenwesen (50,6%), Kredit- und Versicherungswesen (50,3%), Unterrichtswesen (54,4%), Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen (69,3%) und bei der sog. Erbringung von sonstigen öffentlichen und persönlichen Dienstleistungen (52,3%) sind mehr als die Hälfte der Beschäftigten weiblich.

Branchen	1991 abs.	1991 %	2001 abs.	2001 %	91-01 abs.	91-01 %
Bergbau, Gewinnung von Steinen und Erden	1	0%	1	0%	0	0%
Sachgütererzeugung	666	8%	654	6%	-12	-2%
Energie- und Wasserversorgung	19	0%	21	0%	2	11%
Bauwesen	359	4%	363	4%	4	1%
Handel; Instandhaltung/Reparatur von Kfz und Gebrauchsgütern	2.850	35%	2.743	27%	107	-4%
Beherbergungs- und Gaststättenwesen	632	8%	817	8%	185	29%
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	432	5%	624	6%	192	44%
Kredit- und Versicherungswesen	165	2%	171	2%	6	4%
Realitätenw., Vermietung bewegl. Sachen, unternehmensbez. DL	1.407	17%	2.575	25%	1.168	83%
öffentliche Verwaltung, Landesverteidigung, Sozialversicherung	135	2%	120	1%	-15	-11%
Unterrichtswesen	214	3%	291	3%	77	36%
Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen	639	8%	991	10%	352	55%
Erbringung von sonstigen öffentlichen u. persönlichen DL	663	8%	839	8%	176	27%
Gesamt	8.182	100%	10.210	100%	2.028	24,80%

Abb.A.26.: Arbeitsstätten nach Branchen 1991 und 2001 in der Stadt Salzburg. | Quelle: Statistik Austria, IFIP 2004

Zwischen 1991 und 2001 gab es einen massiven Zuwachs von Beschäftigten in der Stadt Salzburg (10.729 od. ca. 12%), wobei es, wie in Österreich und auch im Bundesland generell zu einer Reduktion des Anteils der unselbständig Beschäftigten am Gesamt-Beschäftigtenausmaß gegeben hat.

Dies entspricht den Entwicklungen in anderen Stadtregionen Österreichs und ist nach Expertenmeinungen nichts Außergewöhnliches, sondern hat mit den Veränderungen in der Arbeitswelt insgesamt sowie mit der besseren Nutzung der Standortvorteile des zentralen Ortes insbesondere durch die Sparte der Selbständigen zu tun.

In den auf Daten der Statistik Austria beruhenden Auswertung der Wirtschaftskammer von 1990 bis

2005 zu den unselbständig Beschäftigten zeigt sich (erst) seit 2001 ein geringfügiger Verlust von -2,8% (oder ca. 2.600) in der Stadt Salzburg, vergleicht man diesen Trend aber mit anderen Landeshauptstädten, so relativiert sich der Wert doch erheblich (z. B. Graz -6,5%, Innsbruck -4,3%, Bregenz -4,8%, Wien -1,4%).

Handel

In der Entwicklung des Handels kam es zwischen 1991 bis 2001 zu leichten Abnahmen (Beschäftigte -2,7%), bei gleichzeitigen großen Gewinnen von Betrieben und Beschäftigten im Bezirk Salzburg Umgebung (Beschäftigte +34,9%). Dieser Bezirk hat inzwischen mit 22,9% bereits einen höheren Anteil von Beschäftigten im Handel als die Stadt (19,5%) selbst.

Annähernd die Hälfte aller 19.488 Handelsbeschäftigten in der Stadt arbeitet im Einzelhandel an 1.687 Arbeitsstätten (inklusive Reparatur von Gebrauchsgütern, ohne Kfz u. Tankstellen). Im Jahrzehnt seit 1991 verzeichnete der Einzelhandel in der Stadt einen Rückgang um 74 Arbeitsstätten sowie einen Zuwachs um 235 Beschäftigte. Im gleichen Zeitraum wuchs der Bezirk Salzburg Umgebung um 215 Betriebe bzw. 2.199 Beschäftigte (Statistik Austria, Arbeitsstättenzählung, nicht-landwirtschaftlicher Bereich, 2001, IFIP 2004).

Sachgüterproduktion

Der Beschäftigtenanteil der Sachgüterproduktion sank in diesen 10 Jahren von 12% auf 8,7%, die durchschnittliche Betriebsgröße sank um -17% (1991: 16,0 – 2001: 13,3 Be-

schäftigte pro Arbeitsstätte). Betriebsschließungen und -verkleinerungen im industriell-gewerblichen Bereich sind charakteristisch für diese sich spezialisierende, deindustrialisierte Stadtwirtschaft.

Dieser Trend wird aus überregionaler Sicht verstärkt durch die wirtschaftliche Stagnation und fortschreitende Deindustrialisierung in Deutschland sowie im benachbarten Freistaat Bayern. Jedoch gerade die unmittelbar angrenzenden bayerischen Landkreise Berchtesgadener Land und Traunstein bieten der Stadtregion Salzburg Potential und neue Chancen für wirtschaftsstrukturelle Ergänzungen, u. a. für Kooperationen mit den international agierenden und forschungsorientierten Betrieben in der nur 30 bis 45 km entfernten „Industriefurche Traunstein – Traunreut – Trostberg“ (Betriebe mit je mehr als 1000 Beschäftigten: z. B. Bosch-Siemens Haushaltegeräte, Siemens Leuchtenwerk und Haidenhain in Traunreut, Degussa in Trostberg und Linde Anlagenbau in Schalchen).

Beherbergungs- und Gaststättenwesen, Tourismus

Bei den Beherbergungs- und Gaststätten-Betrieben erfolgte im gleichen Zeitraum (1991–2001) ein starker Anstieg der Arbeitsstätten (+29,3%), die Beschäftigten nahmen von 4.598 auf 5.600 annähernd gleich stark zu. Damit setzt sich der Trend des Jahrzehntes 1981–1991 weiter fort.

Mit rd. 1,84 Mio. Übernachtungen und rd. 1,03 Mio. Ankünften im Jahr 2004 verzeichnete der Übernachtungstourismus in der Stadt Salzburg im Vergleich zum Vorjahr wieder deutliche Zuwächse. Die Übernachtungen stiegen um 7,1% und die Ankünfte um 7,7%. Dies bedeutet das beste Tourismusergebnis seit 1990.

Damit nimmt die Stadt Salzburg im innerösterreichischen Vergleich Platz 2 hinter Wien ein, also noch deutlich vor Innsbruck (1,17 Mio. Übernachtungen) und Graz (730.000 Übernachtungen).

Der boomende Kongress- und Messtourismus (Messe: jährlich zwi-

	Stadt 1991	Stadt 2001	1991– 2001	SL 1991	SL 2001	1991– 2001
Einzelhandel (ohne Kfz u. Tankstellen) Reparatur von Gebrauchsgegenständen	1.760	1.687	-4,15%	712	927	+30,20%
Beherbergungs- und Gaststättenwesen	632	817	+29,27%	667	732	+9,75%
Forschung und Entwicklung	10	21	+110%	2	3	+50,00%
Erbringung von unternehmensbez. Dienstleistungen	1.078	1.712	+58,81%	322	784	+143,4%

Abb. A.27.: Arbeitsstättenentwicklung von 1991–2001 in ausgewählten Wirtschaftsbereichen – Vergleich zwischen Stadt Salzburg und Bezirk Salzburg Umgebung (SL) | Quelle: Statistik Austria, eigene Darstellung, IFIP 2004.

	Auslastung in %	Ø Aufenthaltsdauer
Jahr 2004	46,7%	1,8 Tage
Mai/Juni 2004	51,1%	1,7 Tage
Juli/August 2004	61,7%	1,9 Tage
Jänner/Februar 2004	30,5%	1,9 Tage

Abb.A.28.: Bettenauslastung und durchschnittliche Aufenthaltsdauer. | Quelle: MA 2/01 – Archiv und Statistisches Amt, Salzburg in Zahlen 1/2005 – Der Tourismus im Jahr 2004.

schen 150.000 bis 200.000 Besucher) sowie neue Flugverbindungen sind ein gewichtiger Grund für diese Entwicklung.

2004 gab es in der Stadt Salzburg 132 gewerbliche Beherbergungsbetriebe mit rund 9.250 Betten (mehr als 60% davon in der 4- und 5-Stern-Kategorie). Gegenüber dem Jahr 2000 stieg die Bettenanzahl in der 5-Stern-Kategorie um 2% , in der 4-Stern-Kategorie um rund 20% an, während sie in allen anderen Kategorien deutlich sank. Somit setzt sich der seit den 80er-Jahren bestehende Trend zur Bettenvermehrung in den höheren Kategorien weiter fort (siehe Tourismuskonzept Salzburg 2011, S. 5).

Weniger gut sieht die Situation in Bezug auf die Bettenauslastung und die durchschnittliche Aufenthaltsdauer aus:

Die durchschnittliche Bettenauslastung lag 2004 bei 46,7% und die durchschnittliche Aufenthaltsdauer bei 1,8 Nächtigungen.

Aus wirtschaftlicher Sicht wäre eine Bettenauslastung von rund 60%

anzustreben, um in dieser ohnehin durch geringes Eigenkapital krisenanfälligen Wirtschaftssparte eine sinnvolle Grundauslastung zu gewährleisten. Weitere Ausführungen zum Thema Tourismus siehe Kapitel 1.3.4 – Qualitätstourismus.

Unternehmensnahe Dienstleistungen

Die unternehmensnahen Dienstleistungen haben als eine der dynamischsten Wirtschaftsaktivitäten in den letzten Jahren, wie in fast ganz Österreich, sehr stark zugenommen. Von 1991–2001 ist der Gesamtanteil der dort Beschäftigten in der Stadt um rund 59% gewachsen. Fast ein Drittel aller Betriebsneugründungen in dieser Zeit stammen aus der wissensintensiven Sparte „Information und Consulting“. Dies ist nach Wien österreichweit der höchste Anteil.

Der Beschäftigtenanteil der unternehmensnahen Dienstleistungen hat im Umland noch stärker zugenommen (Salzburg Umgebung +140%). Offensichtlich nutzen viele dieser prinzipiell zentrenorientierten Betriebe die Reichweite der städtischen Infrastruktur, die Kontaktmöglichkeiten, die Ballung von Hu-

mankapital, von Innovation, technologieorientierten Produktionsunternehmen und weitere Dienstleistungsunternehmen. Sie verlegen ihre Büros aber zunehmend auch an Standorte, die entweder den Wohnsitzen (bei vielen freien Berufen) oder den Produktionsstätten (bei industrienahen Dienstleistern) näher sind.

Unterrichtswesen, Forschung und Entwicklung

Salzburg hat eine bedeutende regionale Funktion im Unterrichtswesen. Der Anteil der dort Beschäftigten stieg zwischen 1991 und 2001 von 5% auf 7%.

Die Abwanderung der Fachhochschule (Wirtschaft & Technik, Medien & Design, Soziale Arbeit) aus der Stadt nach Puch-Urstein im Jahr 2005 relativiert leider diese positive Entwicklung.

Die Beschäftigtenzahl im Bereich Forschung und Entwicklung (F&E) wuchs von 1991 bis 2001 von 88 auf 275 Personen. Dennoch liegt die F&E-Quote, vor allem aufgrund der kleinteiligen Wirtschaftsstruktur und dem niedrigen Industriebesatz insbesondere im Technologiebereich unter dem österreichischen Durchschnitt.

Dies trifft auch auf die Inanspruchnahme von EU-Forschungsgeldern und Forschungsförderungsaktionen des Bundes zu. Neugründungen und Beschäftigtenwachstum deuten aber darauf hin, dass die Innovationskraft der Salzburger Wirtschaft im Steigen begriffen ist.

Land- und Forstwirtschaft

Im Vergleich zu den 100.055 Beschäftigten im nichtlandwirtschaftlichen Bereich ist die Gesamtanzahl der in der Land- und Forstwirtschaft Tätigen mit 689 Personen im Jahr 1999 sehr gering. 1983 waren es noch 1.199 Personen, 1990 mit 1.188 Personen fast noch gleich viele wie 1983 (Statistik Austria, Land- und Forstwirtschaftliche Betriebszählung).

Betrachtet man die Flächennutzung, wird die hohe Bedeutung der Land- und Forstwirtschaft für die Stadt Salzburg jedoch besser sichtbar:

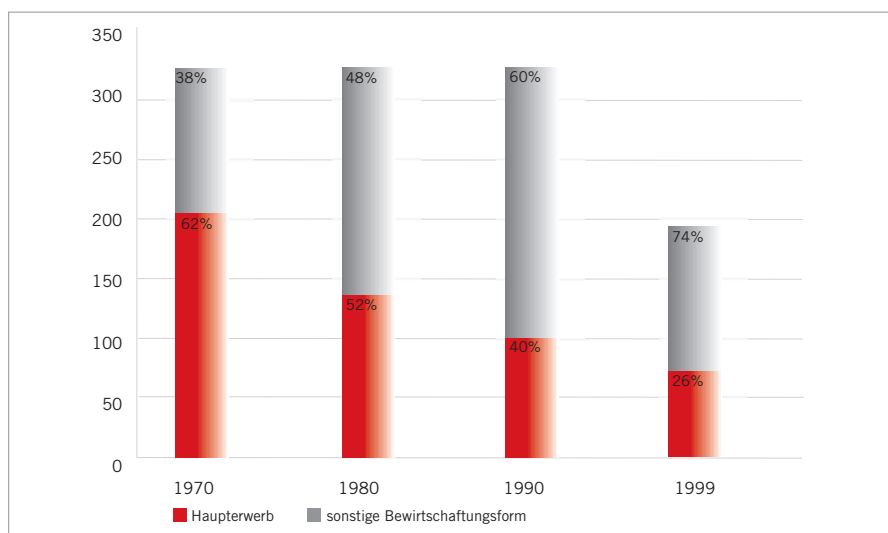


Abb. A.29.: Entwicklung Anzahl der Betriebe und Erwerbsart. | Quelle: Statistik Austria, Agrarstrukturerhebungen.

	Anteil der in der Stadt erwirtschafteten Bruttowertschöpfung an jener des gesamten Bundeslandes	Bruttowertschöpfung in der Stadt Salzburg	
		in Mio.	in %
Sachgütererzeugung	22%	539	9
Energie- und Wasserversorgung	47%	176	3
Bauwesen	25%	230	4
Handel; Reparatur v. Kfz u. Gebrauchsgg.	41%	816	14
Beherbergungs- u. Gaststättenwesen	17%	190	3
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	47%	512	9
Kredit- und Versicherungswesen	60%	531	9
Realitätenwesen, Unternehmensdienstleistung	66%	1.580	27
Öffentl. Verwaltung, Sozialversicherung	42%	314	5
Unterrichtswesen	43%	301	5
Gesundheits-, Veterinär- u. Sozialwesen	71%	558	9
Erbringung v. sonst. öffentl. u. pers. DL	48%	192	3
Gesamt	43%	5.938	100

Abb. A.30.: Bruttowertschöpfung nach Branchen (2001). | Quelle: Statistik Austria, eigene Berechnung, eigene Darstellung. IFIP 2004.

Rund 2.026 ha oder rund 30% der gesamten Stadtfläche werden landwirtschaftlich genutzt, 1.075 ha oder 16% sind mit Wald bestanden, beide Nutzungsformen bestimmen also beinahe die Hälfte der Gesamtfläche der Stadt. Ein Jahrzehnt zuvor existierten mit rund 2.900 ha noch wesentlich größere Landwirtschaftsflächen im Stadtgebiet, der Wald war mit 1.033 ha geringfügig kleiner (2002, Statistik Austria, Benützungstypen im Kataster).

Die Entwicklung der Land- und Forstwirtschaft ist langfristig auch von einem deutlichen Rückgang der Betriebsanzahl geprägt: 1970: 328 und 1999: 195 Betriebe. Dieser anhaltende Betriebsschwund wird von der

laufenden Abnahme des Anteils jener Betriebe begleitet, die im Haupterwerb geführt werden (Abb. A.29).

Die Größenstruktur der Betriebe bleibt insgesamt sehr stabil. Den größten Anteil verzeichnen Betriebe mit 2 bis 10 ha (88 Betriebe oder 45,1%), 13,3% sind noch Kleinbetriebe unter 2 ha groß, 20,5% besitzen 10 bis 20 ha, 17,9% haben 20 bis 50 ha, 3,1% sind größer als 50 ha (Statistik Austria, Agrarstrukturerhebung 1999). Der betriebliche Schwerpunkt der landwirtschaftlichen Betriebe liegt in der Grünlandwirtschaft.

Weitere Ausführungen zum Bereich Land- und Forstwirtschaft siehe Kapitel Freiraumkonzept.

1.3.3 Der Beitrag der Stadtwirtschaft zu Wertschöpfung und Innovation

Wertschöpfungsintensive Branchen mit hohem Steuereinkommen, tendenziell geringem Flächenverbrauch und potentieller wirtschaftlicher Antriebswirkung sind für eine Stadt wie Salzburg typisch, weiterhin besonders attraktiv und sollten verstärkt ausgebaut werden.

Beachtlich ist, dass die Wirtschaftskraft der Stadt gemessen an der Bruttowertschöpfung des gesamten Landes Salzburg rund 43% beträgt.

Zudem ist neben der Gesamtverteilung besonders jene überproportionale hohe Wertschöpfung abzulesen, welche die Branchen Unternehmensnahe Dienstleistungen und Realitätenwesen, Handel, Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen, Sachgütererzeugung, Kredit- und Versicherungswesen sowie Verkehr und Nachrichtenübermittlung generieren.

Bei den Betriebsneugründungen fällt auf, dass die Stadt Salzburg nicht nur die höchste Zahl an Neugründungen im Landesvergleich hat, sondern dass diese auch zu einem überdurchschnittlich hohen Anteil (31,8%) aus der wissensintensiven Sparte „Information und Consulting“ stammen, gefolgt vom Handel mit 25,4% (bundesweit: höchster Anteil nach Wien).

Daneben hat aber auch das produzierende Gewerbe bei den Neugründungen in der Stadt Salzburg mit 24% einen beachtlichen Anteil. Interessant ist, dass landesweit zwar nur wenige Industriebetriebe neu gegründet werden, diese sind allerdings in der Stadt stärker vertreten als in der Region. Dies in Verbindung mit der Kenntnis der sinkenden Beschäftigten- und Arbeitsstättenentwicklung in der Sachgütererzeugung lässt vermuten, dass es sich bei diesen Neugründungen teilweise um Unternehmensreorganisationen handelt.

Wie bereits erwähnt, ist der vergleichsweise geringe Anteil an F&E-intensiven Branchen (mit Ausnahme der Neugründungen) in der Stadt Salzburg offenbar dafür verantwortlich, dass einerseits die F&E-Quote, andererseits auch die Inanspruchnahme von Forschungsförderaktionen des Bundes und von EU-Forschungsgeldern in Salzburg unter dem Bundesdurchschnitt liegt. Hinsichtlich der Notwendigkeit einer sektoralen Spezialisierung der Forschung gibt es unterschiedliche Fachmeinungen. Einigkeit herrscht aber darüber, dass die Bereiche Kultur, Landschaft und Naturraum in Salzburg als besonders authentisch anzusehen sind und gute Chancen für eine erfolgreiche Weiterentwicklung haben. Der Hochtechnologiebereich dürfe, selbst wenn bisher Defizite bestehen, in einer zukunftsweisenden Forschungsstrategie für Salzburg keinesfalls ausgeklammert werden.

Nicht zu unterschätzen ist auch das Potential von innovativen Leitbetrieben bzw. den kreativen Menschen, die hinter diesen Unternehmen stehen. Es sind nicht immer objektiv messbare Kriterien, die Innovationen hervorrufen, sondern beispielsweise einzelne Personen, die einen engen persönlichen Bezug zur Stadt haben.

Die Firma Carbotech, die sich in wenigen Jahren von einem 2-Personenbetrieb zu einem hochspezialisierten Kfz-Ausstatter mit 120 Mitarbeitern entwickelt hat (weitere Ausbaustufe erfolgt derzeit), ist ein gutes Beispiel dafür. Weitere Beispiele sind die Firmen Porsche und Maco Mayer.

1.3.4 Wirtschaftspotential und strategische Wirtschaftsfunktionen der Stadt

Aufbauend auf das skizzierte Wirtschaftsprüfungspotential der Stadtwirtschaft sowie den Stärken und Entwicklungspotentialen der Europaregion Salzburg werden folgende strategische Wirtschaftsfunktionen für die Stadt definiert (IFIP, 2004):

Sehr gute Anknüpfungspunkte und Standortvoraussetzungen im Bereich der Kultur- und Kreativwirtschaft

Sehr gute Anknüpfungspunkte und Standortvoraussetzungen bietet die Stadt für die sog. Kultur- und Kreativwirtschaft. Dabei handelt es sich um Unternehmen, die an der Schnittstelle von Kunst, Kultur und Wirtschaft angesiedelt sind (z. B. Architektur, audiovisueller Bereich, Musikwirtschaft, bildende und darstellende Kunst, Grafik/Mode/Design, Werbung, Multimedia).

Die Stadt Salzburg ist für diese Unternehmen aufgrund des kulturellen Hintergrundes, der vorhandenen weichen Standortfaktoren, der bestehenden internationalen Bekanntheit und des guten Ausbildungsniveaus als Standort im überregionalen Vergleich gut geeignet.

Die Stadt Salzburg hat das große Potential, das insbesondere im klassischen Bereich besteht, schon genutzt. So haben die Salzburger Festspiele, die bereits seit 1920 stattfinden, pro Jahr einen gesamtwirtschaftlichen Nutzen von rund 153 Mio. Euro und einen Beschäftigungseffekt von etwa 1.600 Arbeitsplätzen. Die Musikuniversität Mozarteum ist eine Ausbildungsstätte von höchster Qualität und internationaler Bekanntheit. Die vorhandenen Strukturen sollten daher zur Weiterentwicklung genutzt und der vorhandene kulturelle Bereich noch ergänzt werden.

Eine weitere wichtige Voraussetzung ist das Vorhandensein von geeigneten Forschungs- und Ausbildungseinrichtungen. Dass genügend hochqualifizierte Arbeitskräfte vorhanden sind, können die Universitäten, u. a. das Mozarteum, das den gesamten Bereich der Bühnenausbildung abdeckt und vor allem für kunstpädagogische Berufe qualifiziert, und die Fachhochschule Salzburg, die unter anderem auf digitales Fernsehen und interaktive Dienste, Telekommunikationstechnik und -systeme und auch Multimediaart spezialisiert ist, gewährleisten.

Die Absiedlung der Fachhochschule aus der Stadt Salzburg in die Gemeinde Puch stellt für die Stadt

einen Nachteil sowie infolge der abwandernden Arbeitsplätze und dem damit verbundenen Entgang an Steuereinnahmen vor allem finanziellen Verlust dar. Aufgrund der guten verkehrlichen Erreichbarkeit kann man jedoch davon ausgehen, dass zumindest ein Teil der personellen und wirtschaftlichen Verflechtungen mit der Stadt erhalten bleibt.

Ein besonderer Teilbereich ist die Medienwirtschaft, die den klassischen Film ebenso wie digitale Medien umfasst. In Salzburg ist der „Cluster Digitale Medien“ etabliert, der etwa 250 Unternehmen, öffentliche Dienststellen und Forschungseinrichtungen auf mehreren Ebenen miteinander vernetzt, mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit der Salzburger Unternehmen in diesen Wirtschaftsbereichen zu verbessern.

Weiters ist der Salzburger GIS-Cluster (Cluster für Geographische Informationssysteme) zu nennen. Er stellt eine in Europa einzigartige Konzentration und Kooperation von Unternehmen, Ausbildungsangeboten, Kompetenzen und Akteuren im Bereich der Geographischen Informationssysteme dar. Der GIS-Cluster ist ein Zusammenschluss von Firmen, die mittlerweile rund 140 Mitarbeiter umfasst.

Das Zentrum für GeoInformatik der Universität Salzburg bietet Zertifikats- und Masterlehrgänge für GeoInformatik an, ist in der Forschung tätig und veranstaltet jährlich das AGIT-Symposium, eine hochrangige internationale und praxisorientierte Fachveranstaltung im Bereich der Geoinformation.

Die zu erwartenden fiskalischen Effekte sind differenziert zu beurteilen: Viele der hochspezialisierten Angestellten in der Kreativbranche sind überdurchschnittlich gut bezahlt und erwirken damit auch überdurchschnittliche Kommunalsteuereinnahmen pro Person. Durch die Standortpräferenzen in städtebaulich integrierten Lagen und bestehenden kleinteiligen Strukturen erwachsen für die Stadt keine bis geringe zusätzliche Aufschließungs- und Infrastrukturkosten. Da diese Branchen

jedoch sehr stark international vernetzt sind und ihre Nachfrage nach Gebrauchs- und Ausstattungsgegenständen in vielen Bereichen hoch spezialisiert ist (z. B. Ton- und Bühnentechnik, Print- und Verlagstechnik), ist zu erwarten, dass ihre Vorleistungs- und Zulieferverflechtungen nicht vorrangig in der Stadt oder der Region, sondern international angesiedelt sind, was wiederum tendenziell geringere Wertschöpfungs- und Steuereffekte in der Stadt bedeutet. Die größte gemeindefiskalische Bedeutung der Kultur- und Kreativwirtschaft liegt wohl in den induzierten Umwegeffekten: Sie wirkt als Motor für den Tourismus und für Komplementärbranchen und trägt zur Imageverbesserung der Stadt bei. Denkbar sind auch Einwohnereffekte: Der Zuzug von jungen Menschen aufgrund einer starken Kreativwirtschaft, die diese entweder als Arbeitgeber oder für ihre Freizeitgestaltung in Anspruch nehmen.

Als Standorte für die Kultur- und Kreativwirtschaft bieten sich schwerpunktmäßig extravagant adaptierte Altbauten, aufgelassene Fabrikhallen und moderne Baulücken-Neubauten in mischgenutzten Gebieten oder Umstrukturierungsflächen an, primär zentrumsnah im dicht bebauten Stadtgebiet.

Sehr gute Anknüpfungspunkte und Standortvoraussetzungen im Qualitätstourismus

Qualitätstouristen geben vergleichsweise mehr Geld aus. So liegt zum Beispiel das Ausgabenniveau bei BesucherInnen der Salzburger Festspiele weit höher als bei anderen TouristInnen. Auswärtige FestspielbesucherInnen geben für Beherbergung, Verpflegung, Verkehrsmittel, Einkäufe etc. etwa 220 Euro pro Tag aus und zusätzlich noch einmal 580 Euro pro Besucher für Festspielkarten. Die durchschnittlichen Tagesausgaben eines Individualtouristen liegen in Salzburg bei rd. 65–70 Euro pro Tag. Dieser Vergleich und vor allem der enorme Unterschied im Hinblick auf die durchschnittlichen Ausgaben pro Touristen zeigt die große wirtschaftliche Bedeutung der Festspiele für die Stadt.

Zudem wird zunehmend versucht, im kulturellen Bereich „Marken“ zu kreieren. Der Stadt Salzburg ist das durch die Festspiele im Sommer, aber auch durch weitere zahlreiche Veranstaltungsreihen das ganze Jahr hindurch gelungen (Festivals wie Mozartwochen, Osterfestspiele, Festival Pfingsten + Barock, Salzburger Adventsingen, StART-Festival, Juvavum Brass Festival etc.; Konzertserien der Camerata Salzburg, des Mozarteum Orchesters, der Domkonzerte etc. und sonstiger Veranstaltungen im Landestheater, Schauspielhaus u.v.m. bis hinzu den diversen Adventveranstaltungen).

Als weitere Einrichtungen, die zur ganzjährigen Attraktivität der Stadt beitragen, sind beispielhaft zu nennen: Festung Hohensalzburg (rd. 845.000 BesucherInnen), Festungsmuseum (rd. 200.000 BesucherInnen), Mozarts Geburts- und Wohnhaus (rd. 400.000 BesucherInnen), Schloß & Wasserspiele Hellbrunn (rd. 300.000 BesucherInnen), Tiergarten Hellbrunn (rd. 260.000 BesucherInnen), Haus der Natur (rd. 230.000 BesucherInnen).

Auch der Messe- und Kongressbereich hat für die Stadt Salzburg, gemessen an der Größe, eine überdurchschnittliche Bedeutung. So finden jedes Jahr zahlreiche Messen wie zum Beispiel die Messe „Gesund & Wellness“ oder die internationale Fachmesse für die gesamte Gastronomie und Hotellerie „Alles für den Gast“ statt.

Der Messe- und Kongresstourismus ist von Bedeutung, da er zu einer guten Auslastung der Beherbergungskapazitäten auch in der Nebensaison beiträgt und die Messe- und KongresstouristInnen, ähnlich wie die FestspielbesucherInnen, ein hohes Ausgabenniveau haben.

Der Qualitätstourismus (Städteurlaub, Kultur-, Seminar- und Kongresstourismus) erfordert altstadtnahe Standorte, teilweise größere Einheiten, Seminar- und Kongresshotels müssen eher verkehrsgünstig liegen (Autobahn, Flughafen, Kongresszentrum).

Wie oben ausgeführt, baut der Qualitätstourismus der Stadt Salzburg auf internationaler und überregionaler Ebene vor allem auf die bestehende Kernkompetenz im Bereich Kultur auf. Auch das Tourismuskonzept Salzburg 2011 definiert in Kapitel 7 die Marke Salzburg über die beiden Merkmale

- Salzburg als Kulturstadt und
- Salzburg als „schöne Stadt“.

Im Tourismuskonzept wird festgehalten, dass es „... aus dem Blickwinkel des touristischen Marketings insbesondere darauf ankommen wird, die touristischen Kernkompetenzen im Rahmen dieser Sportveranstaltungen (Großveranstaltungen) zu kommunizieren. Es muss die architektonische Schönheit der Stadt und die herrliche Natur der Umgebung in Szene gesetzt werden und selbstverständlich die Kernkompetenz Kultur entsprechend in die Kommunikation eingebaut werden. Aus touristischer Sicht ist es nicht zielführend neue Kernkompetenzen ... aufzubauen, sondern vorhandene Alleinstellungsmerkmale der Stadt zu inszenieren und zu kommunizieren.“ (siehe dazu Leitsatz 1 im Einleitungskapitel).

Die beiden Kernkompetenzen „Kultur“ und „Schönheit“ werden auch in der Gästebefragung aus dem Jahr 2004 (siehe Tourismuskonzept, S. 21f.) bestätigt:

- Als Gründe für die Urlaubsentcheidung und als tatsächliche Urlaubsaktivitäten werden vorrangig das Ortsbild, Spaziergänge und die Sehenswürdigkeiten genannt.
- Die Gästezufriedenheit basiert auf den Merkmalen Landschaft/Natur (93%), Naturattraktionen (92%), Sehenswürdigkeiten (91%), Ortsbild/Architektur (90%) etc.

Diese Ergebnisse bestätigen eindrucksvoll den Leitsatz 1 im Einleitungskapitel: die Stadt Salzburg ist als internationale Marke besser zu positionieren – die Stadt Salzburg besitzt internationale Ausstrahlung und Anziehungskraft durch ihr Kulturangebot, die historische Innenstadt und die prägenden Stadtlandschaften sowie die Universität Mozarteum Salzburg.

Gute Standortvoraussetzungen im boomenden Bereich der B2B-Dienstleistungen

Zu den B2B-Dienstleistungen (Business-to-Business-Dienstleistungen) zählen neben den klassischen unternehmensbezogenen Dienstleistungen wie Unternehmensberatungen, Sicherheitsunternehmen etc. Medien- und Telekommunikationsdienstleistungen und auch EDV- und IT-Dienstleistungen, Realitätenwesen, Versicherungen und Banken.

Diese Dienstleistungen sind jedoch sehr spezifisch und haben dementsprechend auch sehr unterschiedliche Standortpräferenzen. Es gibt jedoch für die gesamte Sparte der unternehmensbezogenen Dienstleistungen zahlreiche weiche und harte Standortfaktoren, die von Bedeutung sind.

Als bedeutende weiche Standortfaktoren lassen sich Stadt- und Standortimage und Lebensqualität nennen. Zu den wesentlichsten harten Standortfaktoren zählen ein entsprechendes Arbeitskräfteangebot, eine gute übergeordnete Verkehrsanbindung, die lokale Wirtschaftsstruktur und auch die Nähe zu Partnerunternehmen und KundInnen sowie die Verfügbarkeit von hochwertigen Büroflächen.

Aufgrund der Arbeitsweise dieser Unternehmen suchen diese nach Büroflächen und haben Interesse an attraktiveren und repräsentativen Standorten. Vor allem für Front Offices spielt das Image des Standortes und eine hochwertige Architektur eine große Rolle. Viele Start-Ups lassen sich hingegen im Wohngebiet, im dicht bebauten Altbaubestand, aber auch in neuen Bürogebäuden nieder.

Attraktive Standorte für diesen vielseitigen Wirtschaftszweig sind nach wie vor die Innenstadt und hochrangige Standorte mit guter IV- und ÖV-Anbindung, neue Bürozentren im dicht verbauten Gebiet oder an Ausfallstraßen und die Nähe zu Grünräumen und Freizeiteinrichtungen.

Positionierung im Bereich der B2C-Dienstleistungen

Unter B2C-Dienstleistungen (Business-to-Consumer-Dienstleistungen) versteht man einerseits Einzelhandel und andererseits persönliche Dienstleistungen wie Gastronomie, Körperpflege, Freizeit-, Kultur- und Sporteinrichtungen.

All diese Dienstleistungen orientieren sich lange Zeit an den Wohnstandorten der Bevölkerung und verteilen sich auf Standorte über das gesamte Stadtgebiet. Es entwickelten sich disperse Standortmuster mit kleinräumigen Zentren oder Einkaufsstraßen, wobei oftmals auch Spezialisierungen auf bestimmte Sektoren stattfanden.

Mit dem zunehmenden Motorisierungsgrad wurden am Stadtrand liegende Gebiete für einen Großteil der Bevölkerung gut erreichbar, wodurch sich verstärkt Einkaufs- und Fachmarktzentren an den Stadträndern ansiedelten. Diese gewerbeähnlichen Standortmuster ermöglichen Großbetriebs- und Kostenvorteile gegenüber den traditionelleren, innerstädtischen Standorten.

Die Verlagerung der Handelsfunktionen an den Stadtrand ist aus raumplanerischer Sicht kritisch zu beurteilen. Erstens werden teilerhebliche Verkehrsprobleme verursacht, zweitens werden gut geeignete Gewerbeflächen vom Handel „konsumiert“, die dadurch für andere Nutzungen nicht mehr zur Verfügung stehen, und drittens führt es dazu, dass die tertiäre Struktur im Kernbereich der Stadt gefährdet wird und immer mehr kleine und mittlere Handelsbetriebe in den innerstädtischen Wohngebieten in ihrer Existenz bedroht sind.

Aus Sicht der gemeindefiskalischen Effekte sind großflächige Einzelhandelsniederlassungen, die hohe Infrastrukturkosten verursachen, aber vergleichsweise wenige Arbeitsplätze schaffen, ebenfalls negativ zu beurteilen. Daher wurden in der Stadt gezielt auch städtisch integrierte Einkaufszentren entwickelt, die keine derartigen negativen Auswirkungen auf die Struktur der

Stadt haben, da sie gleichzeitig als lokales Versorgungszentrum fungieren (Bsp. Kiesel, Zentrum Herrnau, Bahnhof, Europark).

Für kleine und mittlere, innenstädtische Handelsbetriebe sind potentiell hohe Kundenfrequenzen durch Fußgänger-, Rad- und öffentlichen Verkehr besonders bedeutend.

Nutzung von Nischen-Potentialen und Ausbau von Kooperationen im Bereich Forschung und Entwicklung (F&E)

Im Bereich F&E sind neben universitären und außeruniversitären Forschungseinrichtungen auch verschiedene Industrie- und Dienstleistungsunternehmen tätig. Innovationen sind entscheidend für die positive Entwicklung der Wirtschaft.

In der Stadt Salzburg liegt die F&E-Quote deutlich unter dem österreichischen Durchschnitt. Es sollte daher der F&E-Bereich vorrangig dort ausgebaut und forciert werden, wo bereits Anknüpfungspunkte vorhanden sind, wie zum Beispiel im Bereich der Kulturwirtschaft, Ökologie oder Gesundheit. Es gilt, nicht in Konkurrenz mit Weltstädten (wie München, Wien) zu treten, sondern Nischen und Kooperationen auszubauen (nichtuniversitäre Forschung, Musik, Kulturmanagement, Medien, Sommerakademien usw. bzw. mit den Industriebetrieben im Bereich Traunstein – Traunreut – Trostberg und Kooperationen mit der TU-München).

Prioritäre Standortfaktoren sind die gute Erreichbarkeit mit ÖV und IV, zentrale Lage, Nähe zu Grün- und Freiräumen, hochqualifizierte Arbeitskräfte, entsprechende ergänzende Ausbildungseinrichtungen und die Nähe zu anderen F&E-Einrichtungen, Wirtschaftspartnern und öffentlicher Verwaltung.

Stabile Potentiale im Bereich der spezialisierten Produktion

Unter spezialisierter Produktion versteht man vorrangig die Entwicklung von sog. „intelligenten Produkten“, bei deren Erzeugung sowohl spezialisierte Arbeitskräfte als auch Hochtechnologie erforderlich sind.

Oft sind Unternehmen im Bereich der spezialisierten Produktion mit Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen verbunden.

Der Handlungsspielraum der Stadt im Bereich der „spezialisierten Produktion“ wird vorrangig sein, bestehenden Betrieben durch gute Rahmenbedingungen den Fortbestand in der Stadt zu erleichtern und daneben auch den Anfragen von Neugründungen oder Niederlassungen mit attraktiven Angeboten zu begegnen. Es ist anzunehmen, dass im Zuge einer stärkeren Integration der Salzburger Stadtregion und der EuRegio durch eine gemeinsame Standortvermarktung auch die Nachfrage nach spezialisierten, güterorientierten Wirtschaftsaktivitäten wieder steigen wird, was auch der Stadt Salzburg zugutekommen wird, sei es durch Zuliefer- und Kooperationsverflechtungen, sei es durch einzelne neue Ansiedlungen auf Salzburger Stadtgebiet.

Prioritäre Standortfaktoren für spezialisierte Produktion sind die kleinräumige Erreichbarkeit, Lage am hochrangigen Straßennetz, Schienen- und/oder Flughafenanbindung, Zugang zu Zuliefer- und Absatzmärkten (regional, national, international) sowie zu spezialisierten Arbeitskräften.

Eingeschränkte Potentiale bestehen in Bezug auf Headquarters und Unternehmenszentralen

Die Globalisierung der Wirtschaft führt dazu, dass immer mehr international tätige Firmen von wenigen zentralen Standorten aus gelenkt werden.

Die Stadt Salzburg zeichnet sich durch hohe Lebensqualität aus, bietet hochqualifizierte Arbeitskräfte und auch die hohen Bodenpreise in der Stadt stellen für die wohlhabenden Unternehmen, die prestigeträchtige Firmenzentralen gründen wollen, keinen Hinderungsgrund dar, sich in Salzburg niederzulassen. Allerdings konnte aufgrund der veränderten geopolitischen Lage in den letzten Jahren eine zunehmende Abwanderung und Verlagerung der

Firmenzentralen, v. a. nach Wien, beobachtet werden. Aufgrund der geringen Größe Salzburgs eignet sich die Stadt daher am ehesten für regionale Headquarters oder für Zentralen österreichischer Firmen mit Salzburgbezug, die teilweise auch international tätig sind (siehe Spar, Porsche etc.).

Bei der Ansiedlung von Unternehmenszentralen steht hauptsächlich Image und Prestige im Vordergrund. Bevorzugt werden Standorte in Städten mit hohem Bekanntheitsgrad, die eine qualitativ hochwertige Umgebung aufweisen. In Hinblick auf die Gebäude haben Firmenzentralen hohe architektonische Ansprüche, wobei vor allem sichtbare Präsenz und Werbewirkung von besonderer Bedeutung sind.

Die Führungsebene der Unternehmen benötigt den Zugang zu Informationen und Beratungsdienstleistungen. Das heißt, dass grundsätzlich eher städtische Lagen mit gutem Zugang zum öffentlichen Verkehr und Individualverkehr und auch zu Flughäfen gesucht werden. Wichtig ist ebenfalls eine hohe Lebensqualität in der gesamten Stadt mit zahlreichen Freizeitangeboten etc. und dass Synergieeffekte erzielt werden können. Die in den Unternehmenszentralen Beschäftigten suchen häufig die Kontakte zu anderen Unternehmen, Dienstleistern und zur Politik.

1.4 Baulandbedarf

Die Ermittlung des Baulandbedarfes nimmt im Rahmen des REK einen zentralen Stellenwert ein. Sowohl die generelle Zielsetzung der nachhaltigen Stadtentwicklung als auch die konkreten Bestimmungen des Raumordnungsgesetzes verpflichten zu einem sparsamen Umgang mit Grund und Boden (§ 2 Abs. 2 Z. 1 ROG 1998). Hinzu kommt die Bestimmung, dass die Baulandausweisung sich nach dem Bedarf zu orientieren hat, der in der Gemeinde in einem Planungszeitraum von 10 Jahren voraussichtlich besteht (§ 17a Abs. 2 ROG 1998).

Zu unterscheiden ist dabei der Baulandbedarf für Wohnen, für Gewerbe sowie für die Infrastruktur (siehe Kap. 1.4.2. bis 1.4.4.).

Die Baulandbedarfsrechnung ist eine wesentliche Grundlage für den Flächenwidmungsplan. Die Pläne A.1.14. „Nutzungspotentiale für Wohnen“ und A.1.15. „Nutzungspotentiale für Gewerbe“ geben darüber Auskunft, welche Flächen für die Deckung des Bedarfs in Frage kommen. Daneben ist auf den Plan A.1.13 zu verweisen, der das „Nachverdichtungspotential“ einschließlich der Baulücken darstellt. Die Umsetzung der gesetzlichen Möglichkeiten im ROG zur Festlegung von Vorbehaltsflächen für den geförderten Mietwohnbau wird im Rahmen des Flächenwidmungsplans erfolgen. Dazu ist eine Auswahl von Flächen aus dem Plan A.1.18. „Mögliche Vorbehaltsflächen für den geförderten Mietwohnbau“ zu treffen. Dabei wird auch der jeweilige Anteil an geförderten Mietwohnungen, geförderten Mietkauf- und Eigentumswohnungen festzulegen sein.

1.4.1 Baulandpotentiale

Mit der Berechnung des Baulandbedarfes verbunden ist die Frage, welche Flächenpotentiale insgesamt zur Verfügung stehen. Dabei handelt es sich einerseits um unbebaute Flächen und andererseits um Flächenpotentiale auf bereits bebauten oder nicht widmungskonform bzw. den Planungszielen entsprechend genutzten Grundstücken.

Folgende Kategorien können dabei unterschieden werden:

- **Nachverdichtungsflächen und Baulücken:** Unter Nachverdichtungsflächen fallen bereits bebaute Grundstücke, die durch Ausnutzung der maximal möglichen Bebauungsdichte eine Erweiterung des Baubestandes ermöglichen. Die Baulücken umfassen unbebaute Grundstücke in der Regel unter 2.000 m². Aufgrund der geringen Flächengröße sind diese Parzellen nicht unter die Vertragsraumordnung gefallen.
- **Baulandreserven:** Die Baulandreserven

(im engeren Sinn) sind jene Baulandflächen, für die ein Raumordnungsvertrag mit konkreter Nutzungsvereinbarung besteht und die bereits die geeignete Widmung aufweisen. In der Regel werden dabei unbebaute Flächen größer als 2.000 m² berücksichtigt. Die Aufstellung eines Bebauungsplanes kann noch erforderlich sein. Die Baulandreserven sind derzeit ein „Auslaufmodell“, da im Raumordnungsgesetz bisher keine wirksame Nachfolgeregelung für die Vertragsraumordnung nach § 14 ROG 1992 geschaffen wurde.

- **Umstrukturierungsflächen:** Diese Flächen eignen sich generell für eine Baulandnutzung und sind auch bereits als Bauland ausgewiesen, häufig allerdings in einer nicht mehr den Planungszielen entsprechenden Widmungskategorie. Die Anpassung des Flächenwidmungsplanes (FWP) und gegebenenfalls des Bebauungsplanes ist daher für diese Umstrukturierungsflächen noch erforderlich. Beispielsweise zählen zu diesen Flächen aufgegebene Kasernenareale, die im aktuellen FWP noch eine Sonderflächenwidmung aufweisen und erst nach einer Widmungsänderung eine Wohnbebauung bzw. gewerbliche Nutzung ermöglichen. Dazu zählen aber auch Verkehrsflächen, die nicht mehr benötigt werden und baulich genutzt werden könnten. Umstrukturierungsflächen werden in der Potentialberechnung wie unbebaute Grundstücke behandelt, da in der Regel eine vollständige Neubebauung bzw. zumindest Neunutzung erfolgt.
- **„Sonstiges Grünland“:** Darunter fallen jene Flächen, die durch fehlende Raumordnungsverträge im FWP 1997 rückgewidmet wurden. Es handelt sich dabei um potentielles Bauland, das aus Sicht der Stadtplanung weiterhin für eine Baulandnutzung geeignet ist. Diese Flächen sind weder Teil des Grüngürtels noch der Deklaration „Geschütztes Grünland“.
- Hinzu kommen noch die **„Ergänzungsflächen für den 30-Jahres-Bauland-Horizont“**. Diese Flächen sind im Rahmen der siedlungs-

strukturell sehr langfristig ausgelegten Überprüfung der Bauland-Grünland-Grenze fachlich geprüft und ausgewählt worden, um sowohl bisherige Unstimmigkeiten bei der Abgrenzung der Deklaration „Geschütztes Grünland“ auszuräumen als auch, um eine langfristige Flächenvorsorge in Kombination mit der neuen Deklaration „Geschütztes Grünland“ zu treffen. Ziel dabei war es auch, die in der Deklaration „Geschütztes Grünland“ verbleibenden Flächen einem erhöhten Schutz zu unterziehen (s. auch Kap. 2.4.1 Deklaration „Geschütztes Grünland“).

Die Ergänzungsflächen zielen bereits auf einen 30-Jahres-Bauland-Horizont ab, der natürlich nicht mit diesen Flächen allein zu decken sein wird, wie ja auch der gegenwärtige 10-Jahres-Baulandbedarf lediglich im Einzelfall um diese Ergänzungsflächen angereichert wird. Zum weit überwiegenden Teil liegen dem aktuellen 10-Jahres-Baulandbedarf die bereits vorher angestellten und im Folgenden dargelegten Berechnungen zu den Nutzungspotentialen und die zugehörigen Bedarfdeckungsmodelle zugrunde. Somit weisen diese Flächen über den 10-Jahres-Baulandbedarf hinaus, können aber bei Vorliegen aller sonstigen Voraussetzungen bereits in der laufenden Dekade baureif gemacht werden (siehe Ziele und Maßnahmen 2.2.6.).

Da das ROG 1998 derzeit keine ausreichenden Instrumente zur Mobilisierung und Sicherstellung von Bauland für den geförderten Mietwohnbau beinhaltet und auch eine effektive Nachfolgeregelung für die Vertragsraumordnung gemäß § 14 ROG 1992 nach wie vor fehlt, ist speziell beim geförderten Mietwohnbau ein gewisser Nachholbedarf entstanden. Die langfristig für eine Baulandwidmung vorgesehenen Ergänzungsflächen sind zwar nur bedingt und jedenfalls nur zum Teil in den in diesem REK festzulegenden 10-Jahres-Baulandbedarf einzubeziehen. Nach eingehender Prüfung und der entsprechenden Sicherstellung der Planungsziele können diese

Flächen aber sehr wohl herangezogen werden, um Engpässe, bis zum Beispiel neue ROG-Regelungen greifen, abzufedern.

Die Potentialflächen (Baulandreserven, Umstrukturierungsflächen und Grünland – sonstige Gebiete) sowie die langfristigen Baulandreserven für Gewerbe und für Wohnen sind in den Plänen 1.14 „Nutzungspotentiale für Wohnen“ und 1.15 „Nutzungspotentiale für Gewerbe“ sowie im Plan 1.13 „Nachverdichtungspotentiale (einschließlich der Baulücken)“ dargestellt.

Aufgrund der demographischen Entwicklung sind auch beim Baulandbedarf die Anforderungen der älteren Generation stärker als bisher zu berücksichtigen. Hinzuweisen ist im Plan 1.15 „Nutzungspotentiale für Wohnen“ auf die langfristigen Baulandreserven mit Schwerpunkt Generationenwohnen. Die hier dargestellten Flächen geben jedoch keineswegs den Bedarf an seniorenrechtlichem Wohnen erschöpfend wieder, sondern stellen nur eine Auswahl an besonders geeigneten langfristig geplanten Wohnbauflächen dar, die jederzeit aus anderen Wohnbaupotentialen zu ergänzen ist. Zum Thema Seniorenwohnungen bzw. Generationenwohnen siehe auch Kapitel 4.1.3 Einrichtungen für die ältere Generation, Unterkapitel: „Anpassbares Wohnen“.

Eine weitere thematische Vertiefung der Wohnbaupotentiale enthält auch Plan 1.18 „Mögliche Vorbehaltsflächen für den geförderten Wohnbau“.

1.4.2 Baulandbedarf für Wohnen

Einleitend sei vorweg die Wohnungsentwicklung der letzten Jahre dargestellt:

Rückblick auf den Wohnungsbau der vergangenen 10 Jahre (1995 bis 2004)

Im REK 1994 wurde für die nachfolgende 10-Jahresperiode ein Bedarf von insgesamt 9.900 Wohnungen festgestellt. Vergleicht man die vom Amt für Statistik ausgewertete tatsächliche Wohnbauleistung, so ist

	Fertiggestellte Wohnungen	davon Mietwohnungen	davon Eigentumswgh.	Abgang von Wohnungen
1995	841	225	478	52
1996	1.478	498	723	61
1997	1.270	413	433	87
1998	1.005	566	275	49
1999	708	190	326	57
2000	771	215	397	50
2001	783	321	353	58
2002	718	301	306	53
2003	488	133	252	43
2004	653	264	283	64
Summe	8.715	3.126	3.826	574
Durchschnitt	872	313	383	57

Abb. A.31.: Fertiggestellte Wohnungen in der Stadt Salzburg von 1995 bis 2004. | Quelle: Amt für Statistik und Archiv, 2005.

festzuhalten, dass in diesem Zeitraum 8.715 Wohnungen neu entstanden sind. Gleichzeitig ist ein Verlust von 574 Wohnungen zu verzeichnen, sodass der Nettozuwachs bei 8.141 Wohnungen liegt. Somit konnten fast 90% des angenommenen Bedarfs gedeckt werden.

36% des Neubauvolumens entfielen auf Mietwohnungen (3.126 Wohneinheiten). Weitere 44% sind Eigentumswohnungen. Der restliche Wohnungsbau verteilte sich auf Einfamilienhäuser und Sonderformen wie Betriebswohnungen. Zweifelsohne hat die Vertragsraumordnung nach dem ROG 1992 den wichtigsten Impuls für die Baulandmobilisierung geliefert, wobei gleichzeitig der Anteil an günstigen Wohnungen für weniger einkommensstarke Gruppen erhöht werden konnte.

Die rasche Vorlage des gesamtstädtischen Räumlichen Entwicklungskonzeptes 1994 (REK 1994) und eine darauf aufbauende komplette Überarbeitung des Flächenwidmungsplanes (FWP 1997) mit rechtswirksamen Baulandverträgen bildeten den Grundstock für die erfolgreiche Wohnbauoffensive. Mit dem Abschluss der flächendeckenden Aufstellung von Bebauungsplänen im Jahr 1999 wurde ein weiterer Baustein hinzugefügt. Schließlich hat die Stadtgemeinde Salzburg durch aktive und qualitätsvolle Planungsarbeit und raschere Behörden-

verfahren einen weiteren bedeutsamen Beitrag für den Wohnungsneubau geleistet.

Die Aufhebung der Bestimmungen des § 14 ROG zur Vertragsraumordnung im September 1999 hatte unmittelbar Auswirkungen auf die Wohnbauleistung in der Stadt Salzburg, die in der Tabelle ablesbar sind: Den Spitzenjahren im Wohnbau von 1996 bis 1998 mit über 1.000 neu geschaffenen Wohneinheiten jährlich folgten ab 1999 vier Jahre mit einer durchschnittlichen Wohnbauleistung, die sich bei etwa 750 Wohnungen einpendelt. Im Jahr 2003 wurde mit einer Wohnbauleistung von 488 Wohnungen der Tiefstand erreicht. Die Trendwende folgte im Jahr 2004 mit einem leichten Anstieg auf 653 neue Wohnungen.

Zwei Fragen schließen sich an, die für die zukünftige Abschätzung der flächenbezogenen Zuordnung des Wohnungsneubaus eine wichtige Rolle spielen: Wo entstanden die neuen Wohnungen und in welchen Gebäudegrößen. Seit Führung des Baulandreservenkatasters (Vorarbeiten seit 1992, Beginn 1994) durch das Amt für Stadtplanung und Verkehr wurden auf den ausgewiesenen Baulandreserveflächen rund 1.733 Wohnungen geschaffen. Hinzu kommen 718 Wohnbauten auf einigen sogenannten Umstrukturierungsflächen, die vertraglich für den Wohnbau abgesichert werden konnten (insgesamt ca. 2.451 WE). Dem ge-

genüber steht ein Gesamtwohnbauvolumen von 8.715 Wohnungen im Vergleichszeitraum 1995–2004. Im Verhältnis zur Nettowohnbauleistung von 8.141 Wohnungen sind rund 30% der Wohnungen auf Vertragsflächen entstanden, davon ca. 21% auf klassischen Baulandreserven und ca. 9% auf Umstrukturierungsflächen.

Auswertung der angesuchten Wohnbauvorhaben in den 5 Jahren 2001 bis 2005

Während in der amtlichen Wohnbaustatistik die fertiggestellten Wohnungen erfasst werden, wurden vom Amt für Stadtplanung die Bauansuchen im Zeitraum von 2001 bis 2005 ausgewertet. Dabei handelt es sich um eine Auswertung auf Basis der im „AKT 2000“, einer Anwendung des Magistrates, erfassten Bauansuchen (unter Berücksichtigung auch der Abbruchansuchen), die mit Unterstützung eines Geographischen Informationssystems planlich und tabellarisch erstellt wurde.

Im Beobachtungszeitraum 2001–2005 wurden Bauanträge mit ca. 3.400 Wohneinheiten eingereicht. Anträge für ca. 1.243 Wohneinheiten betrafen Vertragsflächen, das sind anteilmäßig rund 37% vom Gesamt-Wohnbauvolumen (unbebaute Flächen und Umstrukturierungsflächen mit Vertrag). Zusätzlich wur-

den die Wohnbauvorhaben nach Bauträgern (Gemeinnützige, Gewerbliche und Private) sowie nach Projektgröße ausgewertet.

Der kürzere Zeitraum und die Tatsache, dass es sich im Unterschied zu den Daten des Amts für Statistik nicht um fertiggestellte, sondern erst um angesuchte Wohneinheiten handelt, bedeutet zwar, dass die Daten nicht unmittelbar vergleichbar sind. Dennoch kann ein eindeutiger Trend abgelesen werden: War auch bei den Bauansuchen im Jahre 2003 mit 332 angesuchten Wohnungen ein Tiefstand zu verzeichnen, so hat sich dies 2004 mit 611 Wohnungen und noch mehr im Jahre 2005 mit fast 1.200 angesuchten Wohnungen stark verbessert.

Beide Untersuchungen, die unterschiedliche Datenquellen benützen,

zeigen ein ähnliches Bild: Im Beobachtungszeitraum 1995–2004 entstanden etwa 30% der Wohnbauten auf Vertragsflächen (Baulandreserven und einige Umstrukturierungsflächen). 70% der Wohnbauten (ca. 5.700 WE) entstanden auf Nachverdichtungsflächen und Baulücken. Zu berücksichtigen ist dabei, dass aufgrund der 1993 eingeführten Vertragsraumordnung einige größere (unbebaute) Wohnbauflächen, die eigentlich zu den Vertragsflächen gezählt hätten, in einer Art Vorzieheffekt noch vor dem FWP 1997 mobilisiert wurden. Der Anteil der Vertragsflächen an der gesamten Wohnbauleistung in den Jahren 1995 bis 2004 wäre demnach auch etwas höher anzusetzen (und entsprechend geringer der Anteil der Nachverdichtungsflächen und Baulücken).

	Zahl der Projekte	WE lt. Ansuchen	Baulandfläche	Ø WE und Fläche/Projekt
Gemeinnützige	18	1.061	11,2 ha	59 WE auf 0,6 ha
Gewerbliche	12	163	3,5 ha	14 WE auf 2.920 m ²
Private	14	19	2,3 ha	1,4 WE auf 1.640 m ²
US mit Vertrag	9	609	5,9 ha	68 WE auf 0,65 ha
BLR mit Vertrag	35	634	10,9 ha	18 WE auf 0,31 ha
gesamt US +BLR	44	1.243	16,9 ha	28 WE auf 0,38 ha

(BLR = Baulandreserven und US = Umstrukturierungsflächen)

Abb. A.33.: Bauansuchen auf Vertragsflächen 2001–2005 | Quelle: Baustatistik 2001–2005, Baubehörde und Amt für Stadtplanung, April 2006

Bauträger	Projektgröße	Jahr des Bauansuchens					anges. WE
		2001	2002	2003	2004	2005	
Gemeinnützige	0 bzw. neg	-34			-4	0	-38
	1–2 WE				2	2	4
	3–10 WE	10	19		8	13	50
	ab 11 WE	460	167	50	219	713	1.609
Summe		436	186	50	225	728	1.625
Gewerblich	0 bzw. neg		0			-2	-2
	1–2 WE	2	6	10	10	14	42
	3–10 WE	96	147	145	189	235	812
	ab 11 WE	201		40	75	103	419
Summe		299	153	195	274	350	1.271
Private	0 bzw. neg.		0	0	0	0	0
	1–2 WE	83	69	80	93	98	423
	3–10 WE	23	10	7	19	21	80
	ab 11 WE	106	79	87	112	119	503
Summe		106	79	87	112	119	503
Gesamtsumme		841	418	332	611	1.197	3.399

Anmerkung: Beantragte Bauvorhaben, projektweise zusammengefasst, mit Anzahl der WE, nach Abzug der Abbruchansuchen und der Mehrfacheinreichungen.

Abb. A.32.: Baustatistik 2001–2005, Stadt Salzburg, Auswertung der angesuchten Wohnbauvorhaben nach Bauträger und Projektgröße. | Quelle: Baustatistik 2001 bis 2005, Baubehörde und Amt für Stadtplanung, April 2006.

Wohnbaupotentiale (in ha)	Bestand BGF (ha)	max. BGF (ha)	Netto-Potential BGF (ha)	Bauplatzfläche (ha)	Ø GFZ	max. mögliche WE	Anteil am Potential
Nachverdichtung u. Baulücken	958,2	1.123,4	132,1	165,2	0,8	16.520	67%
Baulandreserven	0	11,9	11,9	19,2	0,62	1.488	6%
Umstrukturierungsflächen	0	19,8	19,8	24,7	0,8	2.472	10%
„Sonstiges Grünland“	0	33,2	33,2	41,5	0,8	4.150	17%
Summe		1.188,2	197,0	250,6		24.630	100%

Dazu kommen als Ergänzungsflächen für den 30-Jahres-Bauland-Horizont 21,7 ha als langfristige Baulandreserve für Wohnen, in diesen sind 5,3 ha mit dem Schwerpunkt Generationen-Wohnen enthalten.

BGF: Bruttogeschossfläche

WE: Wohneinheit

Die Netto-Potentialwerte betreffend die Nachverdichtung einschließlich der Baulücken berücksichtigen aufgrund der Einschränkung des rechnerisch ermittelten Potentials durch Baufluchtlinien, Einhaltung der Nachbarschaftsabstände, Grundstückskonfiguration etc. einen Abschlagsfaktor von 20%.

Ø-GFZ: Bei Nachverdichtung und Baulücken sowie Baulandreserven aus den BPL-Festlegungen und den Bauplatzflächen graphisch ermittelte Ø-Werte; bei Umstrukturierungsflächen und „Sonstigem Grünland“ aus den jeweiligen potentiellen GFZ-Werten (Abschätzung v. a. aufgrund der Umgebungsdichte) ermittelte Ø-Werte.

Ø Bruttogeschossfläche je Wohneinheit: $70 \text{ m}^2 \text{ Wohnnutzfläche} + 15\% \text{ (Allgemeinflächen, Erschließungsflächen etc.)} = 80 \text{ m}^2$

Die Potential-Berechnungen sind nur für ca. 80% des Baulandes im Stadtgebiet möglich, der Altstadtbereich ist ausgenommen, da es dort keine Bebauungspläne gibt.

Abb. A.34.: Wohnbaupotentiale | Quelle: Amt für Stadtplanung, 2005.

Aus der Baustatistik von 2001 bis einschließlich 2005 sind von den 3.400 angesuchten Wohnungen 1.243 auf Vertragsflächen vorgesehen (das sind 36,6% der Wohnungen).

Nach Bauträgern ausgewertet zeigt sich, dass die weit überwiegende Anzahl der Wohnungen auf Vertragsflächen (1.061) von den gemeinnützigen Bauträgern errichtet werden.

Auch aus diesen Berechnungen ist abzuleiten, dass ein Nachverdichtungsanteil von 50% bei der Bedarfsprognose jedenfalls nicht zu hoch gegriffen ist.

Ermittlung Baulandbedarf für Wohnen

Der Wohnungsbedarf hat unmittelbare Konsequenzen für den Flächenwidmungsplan, besonders für die Baulandausweisung (10-Jahres-Baulandbedarf).

Geht man gemäß Kapitel 1.2 von einem Neubaubedarf von 7.500 Wohnungen im Zeitraum 2005–2014 aus und legt dem Berechnungsmodell eine durchschnittliche Wohnungsgröße von 70 m^2 Wohnnutzfläche zu Grunde, so ergibt das unter Einschluss eines 15%-Zuschlages für Mauerwerk, Erschließungs- und Gemeinschaftsflächen eine Bruttogeschossfläche von 80 m^2 (Wert abgerundet) je Wohneinheit. Bei einer durchschnittlichen Bebauungsdichte von 0,8 (GFZ) wäre für diese Wohnungszahl eine theoretische

Deckung des Flächenbedarfs Wohnen	Potential BGF (ha)	mobil. %-Anteil Potential der BGF	mobil. Potential (ha BGF)	Ø GFZ	künftige Bauplatz flä. (ha)	WE
Nachverd. u. Baulücken	132,1	25%	33,0	0,8	41,3	4.130
Baulandreserven	11,9	80%	9,5	0,62	15,5	1.190
Umstrukturierungsflächen	19,8	80%	15,8	0,8	19,8	1.977
„Sonstiges Grünland“	33,2	20%	6,6	0,8	8,3	830
Summe	197,0		65,0		85,0	8.127
Bedarfwert lt. Prognose						7.500
Saldo						627

Erläuterung: BGF = Bruttogeschossfläche, WE = Wohneinheit

Abb. A.35.: Bedarfsdeckungsmodell für den Wohnbau für die Periode 2005–2014 | Quelle: MA 5/03.

sche Bauplatzfläche von 75 ha erforderlich.

Eine durchschnittliche Wohnungsgröße von 70 m^2 als Standardwert ist eine realistische Grundannahme, die bereits im Prognosemodell 1994 verwendet wurde. Begründet durch die entsprechenden Anforderungen zukünftiger MieterInnen und WohnungseigentümerInnen errichten die gemeinnützigen Bauträger bei größeren Bauvorhaben die Wohnungen im Verhältnis 2-Zimmerwohnungen (55 m^2) zu 30%, 3-Zimmerwohnungen (70 m^2) zu 40% und 4-Zimmerwohnungen (85 m^2) zu 30%. Die durchschnittliche Wohnungsgröße liegt auch hier annähernd bei 70 m^2 (Quelle: Amt für Statistik, 2005).

Anschließend an die Abschätzung des erforderlichen Baulandes erfolgt

die Abschätzung des innerstädtischen Baulandpotentials. Wesentlich sind dabei die Abschätzung des Potentials an verfügbaren Flächen und die Überprüfung, ob diese für den zukünftigen Bedarf ausreichend sind.

Die oben angeführte theoretische Bauplatzfläche von 75 ha berücksichtigt keine Nachverdichtungsflächen, auf denen in der Periode 2005 bis 2014, wie schon im REK 1994 angenommen, etwa die Hälfte der erforderlichen bzw. angestrebten Wohnungen realisiert werden können.

Der Nachfrage nach Bauland für neue Wohnungen steht ein erhebliches Flächenpotential gegenüber, das in der folgenden Tabelle dargestellt wird. Die Angabe der durchschnittlichen GFZ orientiert sich dabei am gemittelten Wert aus den rechtskräftigen Bebauungsplänen bzw. bei den

Umstrukturierungsflächen und beim „Sonstigen Grünland“ aus den aufgrund der jeweiligen Umgebungsdichte potentiellen GFZ-Werten.

Die Erhebung der MA 5/03 – Stadtplanung und Verkehr weist (ohne die Ergänzungsflächen) ein Flächenpotential für Wohnen von rund 250,6 ha Bauplatzfläche aus, wobei die Nachverdichtungspotentiale in Bauplätze umgerechnet wurden.

Die vorhandenen Flächenpotentiale reichen aus, um über 24.600 neue Wohnungen mit einer durchschnittlichen Größe von 70 m², einem 15%- Zuschlag für Gemeinschaftsflächen und einer durchschnittlichen GFZ von 0,8 (0,62 bei den Baulandreserven) zu errichten.

Selbstverständlich wird nicht davon ausgegangen, dass 100 % des vorhandenen Potentials in Wert gesetzt werden. Im sogenannten **Bedarfsdeckungsmodell** werden für die einzelnen Flächentypen unterschiedliche Realisierungsannahmen getroffen, um auf eine realistische Prognose zu kommen:

Im Bedarfsdeckungsmodell wird eine Einschätzung vorgenommen, wie viel dieses (theoretisch vorhandenen) Potentials für den Wohnbau in den nächsten 10 Jahren verfügbar sein wird:

Nachverdichtung und Baulücken, zu 25% genutzt, ergeben 4.100 Wohnungen
Das größte Flächenpotential liegt eindeutig im Bereich der **Nachverdichtung und Nutzung von Baulücken**.

Bei einer durchschnittlichen Bebauungsdichte von 0,8 (GFZ) könnten durch Nachverdichtung und Nutzung der Baulücken über 16.000 Wohnungen entstehen. Aktiviert man in den nächsten 10 Jahren **25% des möglichen Potentials**, könnten mehr als 4.100 Wohnungen neu gebaut werden. Umgerechnet auf ein Jahr müssten daher lediglich 2,5% vom Potential genutzt werden, um diesen Wert zu erreichen.

Für die zukünftige Bedarfsdeckung wurde damit eine sehr vorsichtige Annahme getroffen.

Baulandreserven, zu 80 % genutzt, ergeben 1.200 Wohnungen

Die Baulandreserven im engeren Sinn (Baulandflächen mit konkreter Nutzungsvereinbarung bzw. §-14-Vertrag) machen zwar den geringsten Teil der für den Wohnbau nutzbaren Flächen aus. Dennoch weisen die derzeit noch nicht genutzten Baulandreserven immerhin noch ein Wohnbaupotential von rund 1.400 Wohnungen auf. Für diese Flächenreserven wurde die durchschnittliche GFZ der rechtskräftigen Bebauungspläne mit einem Wert von 0,62 herangezogen, die den tatsächlichen Werten der einzelnen Flächen entspricht. (Dieser Wert liegt deutlich unter der durchschnittlichen GFZ-Bestandsdichte der Stadt.) Für diese Flächen liegen Raumordnungsverträge vor. Da eine Nutzung in den nächsten Jahren sehr wahrscheinlich ist, könnten bei einer Ausschöpfung von 80% des Volumens weitere 1.200 Wohnungen entstehen.

Anmerkung: Wären diese 1.200 Wohnungen bereits in den letzten 10 Jahren errichtet worden, würde die Wohnbauleistung den Wert von 9.900 Wohnungen erreichen (tatsächliche Neubauleistung zwischen 1995 und 2004: 8.715 Wohnungen). Die Übereinstimmung mit dem Prognosewert aus dem REK 1994 von 9.900 Wohnungen zeigt, dass die damaligen Annahmen absolut zutreffend waren. Zu hinterfragen wäre, warum eine Bebauung in den letzten 10 Jahren unterblieben ist. Diese Flächen sind im Zuge der künftigen FWP-Überarbeitung besonders zu überprüfen. Eine Rückwidmung in die Kategorie „Sonstiges Grünland“ sollte dann vorgenommen werden, wenn weiterhin keine erkennbare Absicht zur Bebauung besteht und eine reine Baulandhortung vorliegt.

Umstrukturierungsflächen, zu 80% genutzt, ergeben 2.000 Wohnungen

Ein weiteres erhebliches Nutzungspotential liegt in den Umstrukturierungsflächen (z. B.: ehemalige Kasernenareale). Mehr als 24 ha eignen sich für eine Wohnbebauung. Bei einer ebenfalls angenommen durch-

schnittlichen GFZ von 0,8 können auf diesen Flächen über 2.400 Wohnungen entstehen. Viele dieser Flächen eignen sich aufgrund ihrer Größe und Lage aber auch für eine dichtere Verbauung. Nutzt man von diesem Potential in den nächsten 10 Jahren 80%, könnten immerhin beinahe **2.000 Wohnungen** errichtet werden.

„Sonstiges Grünland“, zu 20 % genutzt, ergibt 800 Wohnungen

Wichtig für die Innenentwicklung ist außerdem das „**Sonstige Grünland**“, welches nicht Teil des Grüngürtels für den Salzburger Ballungsraum und der Deklaration „Geschütztes Grünland“ ist.

Aktiviert man nur 20% des „Sonstigen Grünlandes“ (unter der Voraussetzung von Baulandverträgen), kämen weitere 800 Wohnungen hinzu.

Die konkrete Umsetzung erfolgt im Flächenwidmungsplan

Basis für die Umsetzung des 10-Jahres-Bedarfs im Flächenwidmungsplan sind die im Bedarfsdeckungsmodell angenommenen Mobilisierungsraten für die Baulandreserven, die Umstrukturierungsflächen, das Sonstige Grünland, woraus sich zusammen rund 44 ha (genau: 43,6 ha) Bauplatzfläche ergeben und ein Teil der Ergänzungsflächen für den 30-Jahres-Bauland-Bedarf: 21,7 ha als langfristige Baulandreserve für Wohnen, in diesen sind 5,3 ha mit dem Schwerpunkt Generationen-Wohnen enthalten.

Etwa ebenso viel an Bauplatzfläche soll aus dem Titel Nachverdichtung und Baulücken resultieren (siehe Plan A.1.13 „Nachverdichtungspotential“, eine lagemäßige Festlegung der künftig mobilisierbaren Flächen oder Nutzungsintensivierungen ist hier kaum möglich).

Schlussfolgerung

Mit dieser geringen Übererfüllung des reinen Bedarfs von 7.500 Wohnungen durch eine Erhöhung der Zielgröße auf 8.100 Wohnungen wird ein wohnungspolitisch wünschenswerter Wert angestrebt.

Das leichte Überangebot von über 600 Wohneinheiten ist sinnvoll und

wird zur Dämpfung des Preisniveaus beitragen. Eine breitere Angebotspalette schafft mehr Flexibilität auf dem Markt. Mit einem Überangebot sollte auch ein Signal gegen die laufende Suburbanisierung gesetzt werden.

Es zeigt sich damit auch sehr deutlich, dass die innerstädtischen Baulflächen ausreichend sind, um den zukünftigen Neubaubedarf decken zu können. Weil in Zukunft die Bestandserhaltung und Bestandsmodernisierung weitaus wichtiger werden wird als ein Neubau für zusätzliche Haushalte, erscheint auch längerfristig eine Baulandexpansion weitestgehend überflüssig. Auszugehen ist demnach von einer Zielgröße von 8.100 Wohnungen für die Periode 2005 bis 2014.

Mietwohnungsbau

Die Abschätzung des Bedarfs an gefördertem Mietwohnungsbau stützt sich auf die SIR-Studie „Soziales Wohnen in Salzburg“ (2003).

Die Frage des Mietwohnungsbaues ist in erster Linie eine Angelegenheit der Wohnbaupolitik. Als wesentliches Steuerungsinstrument sollte die Wohnbauförderung des Landes Salzburg noch stärker auf die Anforderungen des Mietwohnungsbaus in der Stadt Salzburg abgestimmt werden. Eine entscheidende Rolle nehmen die gemeinnützigen Bauträger ein, die nach derzeitiger Rechtslage ausschließlich für die Errichtung von geförderten Mietwohnungen zuständig sind.

Der Anteil der Einweisungsrechte der Stadtgemeinde wird durch das Wohnungsleitbild mit einem Drittel des Neubauvolumens festgelegt. Zur möglichst raschen Reduzierung des derzeitigen Überhanges an angemeldeten Wohnungssuchenden beim Wohnungsamt wäre eine Erhöhung des Gesamtwohnbaues und/oder dieses Anteiles anzustreben.

Um den Anteil des geförderten Mietwohnungsbaus zu erhöhen, ist auch die Ausweisung von Vorbehaltsflächen zu prüfen (entsprechend dem Plan 1.18 „Mögliche Vorbehaltsflächen für den geförderten Wohn-

	geplante Wohnungen (gerundet)	%-Anteil an Mietwohnungen	Anzahl Mietwohnungen (gerundet)
Nachverdichtung u. Baulücken	4.130	15%	620
Baulandreserven	1.190	30%	360
Umstrukturierungsflächen	1.980	75%	1.480
Sonstiges Grünland	830	75%	620
Summe	8.130		3.080
Bedarfwert laut Prognose	7.500		3.000
Saldo	630		80

Abb. A.36.: Bedarf an geförderten Mietwohnungen 2005–2014 | Quelle: Amt für Stadtplanung und Verkehr.

bau“). Als Richtwert sind dabei generell 75% für den geförderten Mietwohnungsbau anzusetzen, wobei in besonders zu begründenden Einzelfällen von diesem Richtwert abgewichen werden kann. In diesen 75% für den geförderten Mietwohnungsbau kann auch ein gewisser Anteil von Mietkaufwohnungen enthalten sein. Als Untergrenze für den Anteil an geförderten Mietwohnungen (im eigentlichen Sinn, d. h. ohne Mietkauf) ist auf Vorbehaltsflächen generell 50% anzusehen.

Durch konsequente Innenentwicklung kann in den nächsten 10 Jahren, wie bereits aufgezeigt, Wohnraum im Ausmaß von 8.100 neuen Wohneinheiten entstehen. Die entscheidende Frage ist, wie sichergestellt werden kann, dass auch genügend geförderte Mietwohnungen gebaut werden können. Das Wohnleitbild der Stadt Salzburg nennt als Richtwert 300 geförderte Mietwohnungen, die jährlich neu gebaut werden sollten (auf 10 Jahre gesehen 3.000 Wohnungen). Diese Vorgabe ist durchaus realistisch und kann auch erreicht werden. Im Vergleichszeitraum 1995–2004 wurden 3.126 geförderte Mietwohnungen neu errichtet (36% aller fertiggestellten Wohnungen).

Zu klären ist in diesem Zusammenhang auch das Mietkauf-Modell der Wohnbauförderung, das einerseits in den Abschnitt des geförderten Mietwohnbaus fällt, andererseits durch den notwendigen Eigenmittelanteil die Gruppe der sozial schwächsten Wohnungsnachfrager nicht abdeckt. Für die zukünftige Entwicklung der Stadt ist aber die Deckung dieses Nachfragesegementes von besonderer Bedeutung.

Eine Verbesserung der Situation soll dadurch erreicht werden, indem generell bei Ordnungsänderungen (v. a. Flächenwidmungsplan, Bebauungsplan) durch die Stadtgemeinde ein erhöhter Anteil an geförderten Mietwohnungen (75%) angestrebt wird, in dem aber ein maximaler 25%-Anteil an Mietkaufwohnungen inkludiert ist. Im Einverständnis mit den gemeinnützigen Bauträgern wird sich das 1/3-Einweisungsrecht zukünftig auch auf die Mietkaufwohnungen beziehen.

Die meisten geförderten Mietwohnungen sollen auf **Umstrukturierungsflächen** entstehen, da hier auch das größte Potential für den großflächigen Wohnbau in Kombination mit Ordnungsnotwendigkeiten gegeben ist. Diese Flächen sind bereits sehr gut erschlossen, wodurch sich die Stadt erhebliche Investitionskosten für die technische und soziale Infrastruktur ersparen kann. Ziel muss es sein, ein vielschichtiges Angebot, verteilt über das gesamte Stadtgebiet, zu schaffen.

Als „Auslaufmodell“ spielen die **Baulandreserven** (im Sinne des ROG 1992) in Summe nur mehr eine untergeordnete Rolle für den Mietwohnungsbau.

Ein ebenfalls nicht zu vernachlässigender Anteil an geförderten Mietwohnungen wird auf **Nachverdichtungsflächen und Baulücken** entstehen können. Dies betrifft sowohl vorhandene Mietwohnungsanlagen der Stadtgemeinde wie der gemeinnützigen Bauträger, als auch größere Baulücken bzw. stark untergenutzte kleinere Grundstücke.

Ein klares Signal ist an jene Grundstückseigentümer und Investoren zu richten, für die die Stadtgemeinde eine Umwidmung von „**Sonstigem Grünland**“ in Bauland vornehmen soll. Diese Umwidmung solle nur dann erfolgen, wenn sichergestellt ist, dass zum Großteil auch geförderte Mietwohnungen vorgesehen sind, der im besonderen öffentlichen Interesse steht.

An dieser Stelle ist daran zu erinnern, dass das ROG 1998 aus Sicht der Stadtgemeinde derzeit keine ausreichenden Instrumente zur Mobilisierung und Sicherstellung von Bauland für den geförderten Mietwohnungsbau beinhaltet. Es fehlt eine effektive Nachfolgeregelung für die Vertragsraumordnung nach ROG 1992 § 14, die eine Bereitstellung bis zur Hälfte (aber auch darüber hinaus) der Liegenschaft für den geförderten Wohnungsbau vorsah. Ein Ansatz zur Sicherstellung von Bauland für den geförderten Mietwohnungsbau wird die Festlegung von Vorbehaltsflächen für den geförderten Wohnbau im Flächenwidmungsplan sein. Im Plan A.1.18 „Mögliche Vorbehaltsflächen für den geförderten Mietwohnungsbau“ wurde aufgrund allgemeiner fachlicher Kriterien, insbesondere Größe, Dichte und stadträumliche Lage eine Vorauswahl von Flächen getroffen, die für eine solche Festlegung in Frage kommen. Im Rahmen des Flächenwidmungsplans werden diese Flächen einzeln zu prüfen sein, ob die Festlegung eines solchen Vorbehalts möglich und zweckmäßig ist, wobei u. a. insbesondere Fragen des Eigenbedarfs oder andere Formen der Sicherstellung der Übereinstimmung mit den Planungszielen zu klären sein werden.

1.4.3 Baulandbedarf für die Wirtschaft

Ausgangspunkt für die Ermittlung des Flächenbedarfs für die Wirtschaft sind Prognosen der zu erwartenden Wirtschaftsentwicklung. Grundsätzlich kann auch hier auf eine ÖROK-Modellrechnung (ÖROK 2004) zurückgegriffen werden, welche die Entwicklung der Erwerbsbe-

	Nutzfläche (Bruttogeschossfläche pro Beschäftigtem in m ²)	ø GFZ in der bisherigen Nutzung	geschätzter bish. Flächenbedarf (Bauplatzfl./Beschäftigtem in m ²)	gesch. bish. Flächenbedarf (Summe Bauplatzfl./Gebäudetypen in ha)
Bürogebäude	27 m ²	1,3	21 m ²	95,84 ha
industrielle, logistische und gewerbliche Bauten	60 m ²	0,8	75 m ²	128,22 ha
Einzelhandels- und Gastronomiegebäude	60 m ²	1,0	60 m ²	92,74 ha

Abb. A.37.: Flächenbedarf (FB) pro Beschäftigtem nach Gebäudetyp im Bestand der Stadt Salzburg | Quelle: Schönböck, 2005.

völkerung beschreibt. Für die genaue Abschätzung, vor allem im Hinblick auf den Bedarf an notwendigem Bauland, kann auf die Studie „Perspektiven der nachhaltigen Wirtschaftsentwicklung der Stadt Salzburg“ (Schönböck, 2005) verwiesen werden, die eine sorgfältig recherchierte und fachlich fundierte Basis für die Bedarfsprognose liefert.

Während der Baulandbedarf für Wohnen noch relativ eindeutig in Abhängigkeit von standardisierbaren Parametern wie durchschnittlichen Wohnungsgrößen und einheitlichen Baudichteannahmen modelliert werden kann, ist der Baulandbedarf für die Wirtschaft differenzierter zu betrachten. Für die verschiedenen Branchen sind sehr unterschiedliche Annahmen der Beschäftigtenentwicklung und Arbeitsplatzdichte zu berücksichtigen. Die Arbeitsplatzdichte wird definiert durch die erforderliche Nutzfläche je Arbeitsplatz und liefert in Abhängigkeit zur möglichen Bebauungsdichte (BMZ, GFZ) den Flächenbedarf für eine bestimmte Branche.

Ausgangssituation

In der Stadt Salzburg waren im August 2005 insgesamt 418 ha Flächen mit einer „wirtschaftlichen Widmung“ ausgewiesen. Darunter fallen die Kategorien Gewerbegebiete, Betriebsgebiete, Handelsgroßbetriebe oder Gebiete für Beherbergungsgroßbetriebe. Die Flächenwidmungskategorie „Industriegebiet“ ist in der Stadt Salzburg nicht ausgewiesen. Anzumerken ist, dass Betriebe – sofern sie bestimmte Voraussetzungen erfüllen – auch in anderen Widmungskategorien wie er-

weitertes Wohngebiet, Kerngebiet oder auf Sonderflächen errichtet werden können.

Flächenbedarf je Beschäftigten

Der Nettobaulandbedarf ergibt sich aus dem Verhältnis von spezifischem Arbeitsflächenbedarf (m² Nutzfläche pro Beschäftigtem) zur durchschnittlichen Geschossflächenzahl des Grundstückes. Anders als für den Wohnflächenbedarf je Bewohner, gibt es für den Flächenbedarf von Beschäftigten (Arbeitsplätzen) keinen generellen Richtwert, da der spezifische Flächenbedarf stark in Abhängigkeit von der Tätigkeit des Beschäftigten bzw. den branchenspezifischen Erfordernissen streut.

Bürobeschäftigte haben den geringsten Flächenbedarf, der noch relativ genau eingrenzbar ist: In Altbauten rechnet man mit 22–30 m² Nutzfläche/Beschäftigtem, in Neubauten kann man von einem Wert von 15–18 m² ausgehen, da hier dem Grundsatz der Flächeneffizienz stärker Rechnung getragen wird. Daher kann auch der Platzbedarf für neue Büroarbeitsplätze niedriger angesetzt werden als bisher. Zudem eignen sich Bürogebäude für eine hohe Verdichtung. Im Vergleich zu anderen Gewerbebauten wird daher eine im Durchschnitt höhere GFZ angenommen.

Beim Einzelhandel ist festzuhalten, dass in den letzten Jahren der Platzbedarf je Angestellten wegen größerer Schauräume und weniger Beschäftigten im Steigen begriffen war und sich dieser Trend fortsetzen wird. Naturgemäß ist die Spann-

weite des Platzbedarfs bei gewerblichen, industriellen und logistischen Bauten sehr hoch, der letztendlich von spezifischen Produktionsbedingungen abhängt. Auf mehrere Quellen gestützt wird hier als grober Richtwert 60 m² Nutzfläche pro Beschäftigten angenommen (bisher 75 m²). Für das Gastgewerbe werden keine Veränderungen beim Flächenbedarf je Beschäftigten erwartet.

Ersatzbedarf und Flächenverlust

Unabhängig vom Arbeitsplatzzuwachs, der grundsätzlich auch einen Bedarf an zusätzlicher Nutzfläche bedingt, entstehen Flächenansprüche aus anderen Motiven, die zu berücksichtigen sind. Bestehende Gebäude werden verlassen und finden keine/n NachnutzerInnen, da sie die Erfordernisse eines modernen und wirtschaftlichen Betriebsgebäudes nicht mehr erfüllen oder einen anderen Nachteil aufweisen (z. B. Anrainerprobleme). Manche Gebäude werden für andere Nutzungen (z. B. Wohnen) umgenutzt, andere liegen vorübergehend brach. Steigende Flächenansprüche je Beschäftigten im Handel lassen neue Nachfrage entstehen. In Summe ergibt sich aus Firmenübersiedlungen, Leerständen und erhöhten Flächenansprüchen ein Ersatz- oder Verlagerungsbedarf. Besonders betroffen sind Branchen, die sich in einem starken Umstrukturierungsprozess befinden (z. B. Versicherungswesen, Telekommunikation, ausgewählte Branchen der Sachgütererzeugung).

Die Annahmen zum Flächenverlust und Ersatzbedarf werden auf die charakteristischen Gebäudetypen der gewerblichen Nutzung aufgeteilt. Einerseits geht man davon aus, dass ein bestimmter Prozentsatz der Beschäftigten bis zum Jahr 2014 nicht mehr im selben Gebäude tätig sein wird (durch Absiedlung oder Neubau auf gleichem Grundstück), andererseits ergibt sich durch den Faktor Flächenverlust durch Umnutzung ein Bedarf, da Gebäude aufgegeben werden und dann nicht mehr für wirtschaftliche Zwecke zur Verfügung stehen. Diese Annahmen orientieren sich auch an der sektoral typischen Wirtschaftsentwicklung

Gebäudetyp	Ersatzbedarf Anteil der Beschäftigten aus 2001, die bis 2014 vom Grundstück/Gebäude absiedeln (oder Neubau auf gleichem Grundstück), egal ob Abwanderung oder innerstädtische Übersiedlung (in %)	Flächenverlust in % der „verlassenen Flächen“ (Fläche steht 2014 nicht mehr für wirtschaftliche Zwecke zur Verfügung, z. B. Umnutzung in Wohnen etc.)
Bürogebäude	20%	5%
industrielle, logistische und gewerbliche Bauten	15%	10%
Einzelhandels- und Gastronomiegebäude	20%	5%

Abb. A.38.: Ersatzbedarf und Flächenverlust | Quelle: Schönback, 2005.

	s. ø jährl. Beschäftigtenveränd. 91–01	Angenommene ø jährl. Veränderung der Beschäftigung von 2001–2014			
		Szenario „Trend“	Szenario verstärktes Wachstum	Szenario „moderates Wachstum“	Szenario „Regionale Funktionsteilung“
Sachgütererzeugung	-2,0%	-2,0%	-0,1%	-2,0%	-2,2%
Bauwesen/Energie/Wasser	-3,5%	-3,5%	-1,4%	-3,0%	-3,5%
Handel	+0,3%	-0,3%	-0,3%	0%	+0,3%
Beherbergungs- und Gaststättenwesen	+2,0%	+1,8%	+1,8%	+0,5%	+0,8%
Unternehmensnahe , Banken, Telekommunikation, Verkehr	+3,3%	+2,1%	+2,1%	+1,0%	+1,7%
öffentl. u. persönliche Dienstleistungen	+2,4%	+2,0%	+2,0%	+1,0%	+1,7%
Anzahl der Beschäftigten 2014		114.945	118.388	104.888	111.838

Abb. A.39.: Gegenüberstellung der angenommenen Beschäftigtenentwicklung nach Szenarien | Quelle: IFIP, 2005.

(höhere Absiedlungswahrscheinlichkeit bei Gewerbenutzungen), der durchschnittlichen Nutzungsdauer der Gebäudetypen und an der Adaptionfähigkeit für andere wirtschaftliche Nutzungen. Je schwieriger Gebäude zu adaptieren sind, desto wahrscheinlicher ist auch ein längerer Leerstand. Für die Stadt Salzburg kann ein niedriger Wert angenommen werden, da sowohl die Umnutzung in Wohnen als auch längere Leerstände in der Gesamtbeurteilung eine geringe Rolle spielen.

Definition der Szenarien

Die Prognose zur Beschäftigungsentwicklung, die wiederum mit dem Flächenbedarf korrespondiert, orientiert sich an den Modellannahmen

der Erwerbspersonenprognose der ÖROK (2004). Unterschiede in den Szenarien ergeben sich durch Erhöhung oder Abschwächung in der prognostizierten Entwicklung, der Modifikation des Pendleranteils sowie in der unterschiedlichen Entwicklung der sektoralen Zusammensetzung der Beschäftigten. Neben einem Trendszenario wurden auch Varianten mit einem verstärkten bzw. moderaten Wachstum untersucht. Ein Sonderfall stellt das Szenario „Regionale Funktionsteilung“ dar. Dem Trendmodell ist hier eindeutig der Vorzug zu geben, da alle Anzeichen der Bevölkerung- und Wirtschaftsentwicklung eine Kontinuität der Entwicklung erwarten lassen.

In der ÖROK-Prognose (2004) des Arbeitskräfteangebotes wird für die Stadt Salzburg im Jahr 2014 eine Erwerbspersonenzahl von 71.856 angenommen (interpolierter Wert der Jahre 2011 und 2016). Dieser Wert beruht auf der erwarteten Bevölkerungsentwicklung und einem prognostizierten, steigenden Erwerbsanteil. Reduziert man die Erwerbspersonenzahl um die Erwerbssuspendler und addiert die Erwerbseinpender, ergibt das die Beschäftigtenzahl für die Stadt Salzburg. Im Jahr 2001 betrug das Verhältnis zwischen Beschäftigten und Erwerbspersonen 1,43:1. Die Stadt ist also eindeutig eine Einpendlergemeinde. Bei einer konstanten Entwicklung dieses Wertes würde die Beschäftigtenzahl in den nächsten Jahren nur geringfügig auf 103.114 zunehmen, womit gegenüber dem Jahr 2001 ein Zuwachs von rund 3% zu verzeichnen wäre.

Für eine realistische Abschätzung der Beschäftigtenentwicklung der Stadt ist auch die Entwicklung im Zentralraum von Bedeutung. Da die Erwerbspersonenzahl in den Nachbarbezirken (Flachgau und Tennengau) wesentlich stärker wachsen wird als in der Stadt, sind bei einem konstanten Verhältnis Erwerbspersonen in der Region zu Beschäftigten in der Stadt etwa 108.00 Beschäftigte zu erwarten. Dies würde eine Erhöhung des Einpendleranteils von ca. 6% bewirken.

Als weiterer Faktor ist die nationale und regionale Wirtschaftsentwicklung zu betrachten. Unter Annahme von verschiedenen Rahmenbedingungen ergibt sich eine erhebliche Bandbreite, die beim moderaten Wachstumsmodell eine Beschäftigtenzahl von 104.900 ergibt und bis zu 118.500 Beschäftigten bei einer besonders dynamischen Wirtschaftsentwicklung ansteigt. In der Tabelle 10 sind noch einmal die Szenarien für die Entwicklung der Beschäftigten von 2001 bis 2014 gegenüber gestellt.

Szenario „Regionale Funktionsteilung“
Zweifelsohne müsste aus Fachmeinung dem Szenario „Regionale Funktionsteilung“ der Vorzug gegeben werden. Dabei wird angenom-

	angen. ø jährl. Veränderung der Beschäftigung von 2001–2014 (in %)	zum Vergleich: die ø jährliche Veränderung 1991–2001	prognostizierte Beschäftigtenzahl 2014
Sachgütererzeugung	-2,0%	-2,0%	6.673
Bauwesen/Energie/Wasser	-3,5%	-3,5%	3.589
Handel	+0,3%	-0,3%	18.805
Beherbergungs- und Gaststättenwesen	1,8%	2,0%	7.062
Unternehmensnahe , Banken, Telekommunikation, Verkehr	2,1%	3,3%	38.352
öffentl. u. persönliche Dienstleistungen	2,0%	2,4%	40.464
Gesamt			114.945

Abb. A.40.: „Szenario Trend“: Annahme der Veränderung der Beschäftigtenzahlen von 2001 – 2014 | Quelle: IFIP, 2005.

	Beschäftigte 2014	abs. 2001/2004	in % 2001–2014
Bürogebäude	58.226	12.080	26%
industrielle, logistische und gewerbliche Bauten	15.162	-1.934	-11%
Einzelhandels- und Gastronomiegebäude	15.163	-293	-2%
Sondergebäude/nicht stationäre Arbeitsplätze	26.394	5.044	24%
Gesamt	114.945	14.897	15%

Abb.A.41.: Beschäftigte nach räumlichen Ansprüchen 2014 laut „Szenario Trend“ | Quelle: IFIP, 2005.

men, dass die Stadt und ihr Umland in eine intensive Kooperation eintreten, die sich durch eine Funktionsteilung im Bereich der wirtschaftlichen Nutzung ausdrückt. Die Entwicklung von flächenintensiven Nutzungen, wie Logistik, Sachgütererzeugung und Bauwesen, sollte dabei vorrangig in den Bezirken und Landkreisen stattfinden, während flächensparende Wirtschaftsbereiche sich vermehrt in der Stadt Salzburg ansiedeln. Dazu zählen etwa Dienstleistungsbranchen, aber auch forschungs- und entwicklungsnahe Produktionsbereiche. Beim Einzelhandel wird die Verlagerung von der Stadt ins Umland gestoppt. Nachdem für dieses aus raumplanerischer Sicht richtige und zukunftsweisende Szenario wesentliche rechtliche, finanzielle und organisatorische Rahmenbedingungen fehlen, wird dieses Sze-

nario bei der aktuellen Baulandbedarfsberechnung nicht weiter verfolgt. Für die Ausweisung des nächsten 10-Jahres-Baulandbedarfes sollten allerdings unbedingt die Voraussetzungen für eine verbesserte regionale Zusammenarbeit geschaffen werden.

Szenario „Trend“

Für die weitere Berechnung des Baulandbedarfes für die Wirtschaft wird als Orientierungsrahmen das Szenario „Trend“ zu Grunde gelegt.

Dieses nimmt eine Beschäftigtenentwicklung an, die grundsätzlich dem Trend zwischen 1991 und 2001 entspricht. Starke Abnahmen in den Sektoren Produktion, Gewerbe und Bau sind ebenso kennzeichnend wie leichte Abnahmen beim Handel. Bei allen übrigen Dienstleistungen wird

weiterhin eine Zunahme unterstellt, wobei die starken Zuwächse bei unternehmensnahen Dienstleistungen in den 90er-Jahren nur mehr in abgeschwächter Form in die Prognose einfließen.

Die Beschäftigtenzahl, die einen Büroarbeitsplatz benötigt, steigt erheblich an und wird 2014 bei einem Wert von etwa 58.226 Beschäftigten liegen (+26%). Ein Zuwachs von 24% bzw. ein Zugewinn von 5.044 Beschäftigten, die in Sondergebäuden ihrer Beschäftigung nachgehen oder einen nicht ortsgebundenen Arbeitsplatz aufweisen, ist ebenfalls zu verzeichnen. Bei Bauten mit gewerblicher, industrieller oder logistischer Nutzung wird dagegen ein Rückgang der Beschäftigtenzahl von 11% oder -1.934 eintreten, wobei die Gebäude- und Bauplatzflächen frei werden.

Durch die Beschäftigtenveränderung entsteht ein erhebliches Nachfragerpotential, das einerseits durch echten Zugewinn an Beschäftigten erklärbar ist, aber auch eine starke Komponente aus Übersiedlung und Verlagerung aufweist, die in Summe ein Nachfragepotential von rund 30.000 Beschäftigten ergibt. Davon entfällt der Hauptanteil auf Beschäftigte, die einen neuen Arbeitsplatz in einem Bürogebäude beanspruchen.

In Verbindung mit dem Nachfragepotential aus der Beschäftigtenentwicklung und den spezifischen Flächenbedarf ergeben sich die Werte für den Neuflächenbedarf, der in Summe 74,7 ha ergibt. Dem gegenüber steht eine Fläche, die durch laufende Absiedlung frei wird und ein Ausmaß von immerhin 63,4 ha einnimmt. Einige Flächen (4,5 ha) stehen für eine Nachnutzung nicht mehr zur Verfügung und verringern das Flächenpotential der frei werdenden Bauplatzflächen auf 58,9 ha. Die Differenz vom Neuflächenbedarf aus dem Nachfragepotential (74,7 ha) und den frei gewordenen und wieder nutzbaren Gewerbeflächen (58,9 ha) ergibt dann den Netto-Neuflächenbedarf von 15,8 ha.

	Neuflächenbedarf aufgrund Nachfragepotential (m ² Bauplatzfläche)	Durch Absiedlung freierwerdende Flächen (m ² Bauplatzfläche)	Flächenverlust (Umnutzung in Wohnen, Branche etc.)	Frei gew. und wieder besiedelbare Flächen	Netto-Neuflächenbed. (= abzügl. wieder besiedelbare Flächen)
Bürogebäude	393.000 m ²	191.681 m ²	9.584 m ²	182.097 m ²	210.903 m ²
industrielle, logist. u. gewerbliche Bauten	130.000 m ²	256.446 m ²	25.645 m ²	230.801 m ²	-100.801 m ²
Einzelhandels- und Gastronomiegebäude	224.000 m ²	185.472 m ²	9.274 m ²	176.198 m ²	47.802 m ²
Gesamt gerundet	747.000 m ²	634.000 m ²	45.000 m ²	589.000 m ²	158.000 m ²

Abb. A.42.: Neuflächen- und Ersatzbedarf | Quelle; IFIP 2005

	Bestand BGF (ha)	max. BGF (ha)	Potential BGF (ha)	Potential BGF (ha)	GFZ-Plan
Nachverdichtungsfl. und Baulücken (-20% Abschlag)	255,3	455,4	160,1	361,8	1,26
Baulandreserven	0,0	-25,8	25,8	20,5	1,26
Umstrukturierungsflächen	0,0	28,0	28,0	22,2	1,26
„Sonstiges Grünland“	0,0	33,3	33,3	26,4	1,26
Summe		542,5	247,2		

Hinzu kommen als Ergänzungsflächen für den 30-Jahres-Baulandhorizont 11,7 ha langfristige Baulandreserve für Gewerbe und zusätzlich 9,9 ha als Prüfflächen laut Regionalprogramm.

Abb. A.43.: Potentiale für Wirtschaftsflächen in ha.

	Nutzungspotentiale (in ha)	mobilisierb. Anteil des Potentials in %	Mobilisierb. Bauplatzfläche (in ha)	Anteil Deckung Flächenbed. f. die Wirtschaft
Baulandreserven	20,5	60%	12,3	38%
Umstrukturierungsflächen	22,2	80%	17,8	17,8%
„Sonstiges Grünland“	26,4	10%	2,6	2,6%
Summe	69,2		32,7	32,7%

Abb. A.44.: Deckung des Flächenbedarfs für die Wirtschaft – Periode 2005–2014 (in ha Bauplatzfläche).

Zusammenfassung und Schlussfolgerung

Das Prognosemodell für den Baulandbedarf „Wirtschaft“ weist somit insgesamt einen Flächenbedarf (Bauplatzfläche) von 15,8 ha aus. Für Bürogebäude besteht ein zusätzlicher Flächenbedarf von 21,1 ha. Bürogebäude für Einzelhandels- sowie Gastronomienutzung benötigen in den nächsten 10 Jahren neue Bauplatzflächen im Ausmaß von 4,8 ha. Gleichzeitig ist festzuhalten, dass Bauplatzflächen im Ausmaß

von ca. 10 ha bei gewerblichen Bauten einschließlich industrieller und logistischer Nutzung in den nächsten 10 Jahren nicht mehr benötigt und somit frei werden. Im Hinblick auf die Überarbeitung des Flächenwidmungsplanes, die im Anschluss an das REK erfolgen soll, kann dieser Flächenabzug noch nicht berücksichtigt werden, da es vorhandene Bestandsnutzungen gibt und die Flächen erst schrittweise gegen Ende des Prognosezeitraumes – also im Jahr 2014 – zusätzlich zur Dispo-

sition stehen. Insofern werden für die Baulandnachfrage nur die „positiven“ Werte berücksichtigt, die in Summe einen Flächenbedarf von 25,9 ha ergeben.

Zusätzlich berücksichtigt wird auch jene Flächenreserve, die Salzburger Betriebe im Rahmen der REK-Erstellung 1994 als sogenannte Eigenbedarfsflächen angemeldet haben. Obwohl in den letzten 10 Jahren diese Flächen größtenteils ungenutzt blieben, soll der Flächenwert von 6,8 ha in die Baulandbedarfsrechnung einfließen, da diese Flächen größtenteils Bestandteil des Betriebsareals der jeweiligen Firmen sind, sodass zumindest von einer mittel- bis langfristigen Nutzungsabsicht ausgegangen werden kann. Im Zuge der auf diesen Flächen noch notwendigen § 17a Erklärung gemäß Raumordnungsgesetz ist zu klären, ob nicht auch Flächen vorübergehend rückgewidmet werden sollen, da eine Baulandhorung ohne konkrete Nutzungsabsichten den Zielvorstellungen des Raumordnungsgesetzes klar widerspricht.

Das umfassend bemessene Nachfragepotential für unbebaute Flächen (Nettobaulandbedarf) ergibt somit in Summe einen Flächenwert von 32,7 ha. Dabei ist anteilmäßig eine Mobilisierungsreserve bereits inkludiert, mit dem Ziel, eine etwas großzügigere Flächenausweisung für Gewerbeflächen zu ermöglichen. Damit soll einerseits eine preisdämpfende Wirkung erzielt werden und andererseits ein vielfältiges Angebot in unterschiedlichsten Lagen und Standortqualitäten für spezifische Nachfrage zur Verfügung stehen. Das für den Wirtschaftsbedarf geeignete Flächenpotential setzt sich wie folgt zusammen:

Das Potential im Bereich der Nachverdichtungsflächen und Baulücken ist auch im Wirtschaftsbereich beachtlich. Die Bestandserhebung ergibt einen GFZ Durchschnittswert von 0,71. Die Planungsdichte ermöglicht eine durchschnittliche bauliche Ausnutzung von GFZ 1, 26. Das Nachverdichtungspotential liegt bei über 40%.

In der Studie zur nachhaltigen Wirtschaftsentwicklung der Stadt kommt der Gutachter zum Schluss, dass insgesamt ein Nachfragewert von 74,7 ha (Bauplatzfläche) vorliegt. Durch die Nutzung von freigegebenen Flächen kann fast 80% des Nachfragepotentials (58,9 ha) auf bereits genutzten und ausgewiesenen Baulandflächen abgedeckt werden, die mit den Nachverdichtungsflächen gleichgesetzt werden können.

Als gelungene Referenzprojekte können die Aufstockung des Sportartikel-Einzelhandelsgeschäftes Eybl an der Alpenstraße oder die bauliche Erweiterung des Möbelmarktes Leiner an dieser Stelle angeführt werden, die nicht nur städtebaulichen Qualitätsansprüchen gerecht werden, sondern sich auch durch eine große Beschäftigtendichte und hohe Wertschöpfung auszeichnen.

Der erweiterte Neuflächenbedarf, der sich auf unbebaute Grundstücke bezieht, liegt bei rund 32,7 ha. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Anhaltspunkt, wie dieser Flächenbedarf abgedeckt wird.

Bisher wurden erst 50% der vorhandenen und durch Raumordnungsverträge abgesicherten Baulandreserven genutzt. Es ist nicht zu erwarten, dass sich dieser Trend in den nächsten 10 Jahren gravierend verändern wird. Bei den Umstrukturierungsflächen ist die Wahrscheinlichkeit einer tatsächlichen Nutzung aufgrund meist konkreter Verwertungsabsichten des Grundeigentümers deutlich höher. Baulandreserven und Umstrukturierungsflächen zusammen umfassen 42,7 ha.

Das „Sonstige Grünland“, immerhin 26,4 ha, die für eine gewerbliche Nutzung in Frage kommen, stellt eine langfristige Option für neue Gewerbeflächenausweisungen dar. Der Hoheitsakt der Umwidmung sollte nur dann stattfinden, wenn die Grundstücksfläche zu angemessenen Bedingungen und unter Beachtung der Planungsvorgaben bereitgestellt wird.

Die konkrete Umsetzung erfolgt im Flächenwidmungsplan

Basis für die Umsetzung des 10-Jahres-Bedarfs im Flächenwidmungsplan sind die im Bedarfsdeckungsmodell angenommenen Mobilisierungsraten für die Baulandreserven, die Umstrukturierungsflächen, das Sonstige Grünland, woraus sich für den betrieblichen Bedarf zusammen rund 33 ha (genau: 32,7 ha) Bauplatzfläche ergeben.

Hinzu kommen als Ergänzungsflächen für den 30-Jahres-Baulandhorizont 11,7 ha langfristige Baulandreserve für Gewerbe und zusätzlich 9,9 ha als Prüfflächen laut Regionalprogramm.

Diese Flächen sind im Plan A.1.15 „Nutzungspotentiale für Gewerbe“ dargestellt.

Auch bei der Wirtschaft kann ein erheblicher Teil des Bedarfs aus dem Titel Nachverdichtung und Baulücken gedeckt werden (siehe Plan A.1.13 „Nachverdichtungspotential“, eine lagemäßige Festlegung der künftig mobilisierbaren Flächen oder Nutzungsintensivierungen ist hier kaum möglich).

1.4.4 Baulandbedarf für Infrastruktur und Sondergebäude

In Zusammenhang mit der Wohnfunktion sind auch die Anforderungen und letztendlich der Flächenbedarf der sozialen Infrastrukturentwicklung zu betrachten. Die demographischen Veränderungen und die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung bedingen, dass auch eine Weiterentwicklung im Bereich der sozialen Infrastruktur stattfinden wird. Ein Flächenbedarf lässt sich aber nicht nur durch die demographischen Entwicklungen ableiten, sondern ergibt sich auch aus dem Erneuerungsbedarf von Einrichtungen, der Schließung von bestehenden Versorgungslücken und berücksichtigt auch Standortoptimierungen.

Angesichts der demographischen Entwicklung muss in Zukunft besonderes Augenmerk auf die Wohnversorgung von älteren Menschen gelegt werden. Das Prognosemodell zeigt, dass mit einem starken An-

stieg im Bereich der Bevölkerungsgruppe der über 75-Jährigen zu rechnen ist. Die Anzahl älterer Menschen (75 Jahre und mehr) wird beachtlich ansteigen. Im Jahr 2002 fallen in diese Bevölkerungsgruppe 12.213 Personen. Die Zahl wird sich bis zum Jahr 2016 auf 13.347 erhöhen. Im Jahr 2031 werden schließlich 19.359 Personen in diese Altersgruppe fallen. Die Zahl an Betreuungsplätzen wird korrespondierend stark zunehmen und konkret einen Flächenbedarf für Seniorenbetreuungseinrichtungen nach sich ziehen.

Im Hinblick auf den Flächenbedarf für die soziale Infrastruktur kommen hier die Vorteile der Innenentwicklung voll zum Tragen. Analysen zur Wohnstandortqualität der Stadt zeigen, dass schon jetzt ein guter bis sehr guter Ausbaustand an Versorgungseinrichtungen besteht (beispielsweise Kindergärten). Durch die Nutzung bereits vorhandener Infrastruktur können im großen Umfang Kosten und Ressourcen gespart werden. Anstatt teurer Neubauten auf der „grünen Wiese“ wird bestehende Infrastruktur optimal genutzt. Durch kontinuierliche und intensive Auslastung ist ein wirtschaftlicher Betrieb auch weiterhin gesichert. Geringfügige Adaptierungen (Ausbau/Umbau, einige Neubauten) werden zwar auch weiterhin notwendig sein, belasten aber den kommunalen Haushalt weitaus geringer.

Zweifelsohne wird durch die Strategie der Innenentwicklung der Baulandneubedarf enorm reduziert und der Investitionsbedarf für Neubauten der sozialen Infrastruktur beträchtlich minimiert. Trotzdem sollte eine Grundvorsorge an Flächenreserven vorgehalten werden, um Neubauten und Standortoptimierungen zu ermöglichen.

Soziale Infrastruktureinrichtungen stehen vielfach im engen Zusammenhang mit der Wohnfunktion und können auch auf den entsprechenden Widmungsflächen für Wohnen entstehen. Insofern liegt es nahe, den Flächenbedarf für diese Einrichtungen auch aus dem Baulandpotential für Wohnen abzudecken.

Vorrangig sollten dabei vorhandene Standorte und das erhebliche Nachverdichtungspotential genutzt werden. Weiterer Spielraum liegt bei den Umstrukturierungsflächen vor. Das Nachfragepotential für soziale Infrastruktureinrichtungen (Kindergärten, Pflichtschulen, Seniorenheime, Einrichtungen der Gemeinwesenarbeit) wird, wie die Erfahrungen der letzten 10 Jahre zeigen, zu keinem Nettoneuflächenbedarf führen, sondern durch Nachverdichtung, Standortverlegung oder im Zuge von Umstrukturierungsmaßnahmen gedeckt.

Eine Sonderform der sozialen Infrastruktureinrichtungen sind Schüler-, Lehrlings- und Studentenheime. In der Stadt Salzburg befanden sich im Schuljahr 2003 7 Heime für SchülerInnen mit 459 Plätzen und 4 Lehrlingsheime mit 240 Plätzen. Das Angebot ist bei beiden stark gesunken (Schülerheime im Jahre 1993: 622 Plätze, Lehrlingsheime 648 Plätze)

Für StudentInnen wurden im Jahre 2005 in 20 Studentenheimen 2.075 Plätze angeboten (1993 waren es 1.778), die von 1.960 BewohnerInnen in Anspruch genommen wurden.

Daneben gibt es einen Baulandbedarf für Infrastruktureinrichtungen, die nicht im engen Kontext mit dem Wohnumfeld entstehen müssen (also im Sinne einer Stadtteilversorgung). Dazu gehören:

- Krankenhäuser, medizinische Grundversorgung
- Universitäten, Fachhochschulen, Bildungseinrichtungen, Forschungseinrichtungen
- Technische Infrastruktureinrichtung: Energieversorgung, Abfallentsorgung, Verkehrsbauten, Kulturelle Einrichtungen: Theater, Museen, Veranstaltungsgebäude
- Sicherheitsdienste u. Rettungswesen: Polizei, Rettung, Feuerwehr
- Öffentliche Verwaltung
- Freizeit- und Sporteinrichtungen
- Sondereinrichtungen

	Ausgaben	Einnahmen
Errichtung (einem. Effekte) Steuern	Kompensationseffekte durch den Finanzausgleich (= Einnahmenminderung)	Kommunalsteuer Sonstige Gemeindesteuern Ertragsanteile an gemeinschaftlichen Bundesabgaben
Infrastruktur	Investitionsausgaben für kommunale technische Infrastruktur (Straßen, Abwasser, ÖPNV) Investitionsausgaben für kommunale soziale Infrastruktur Investitionsausgaben für Grün- und Freiflächen	Anschlussgebühren Sonstige einmalige Gebühren und Beiträge
Betrieb (einem. Effekte) Steuern	Kompensationseffekt durch den Finanzausgleich (= Einnahmenminderung)	Kommunalsteuer (primär, sekundär, direkt, indirekt) Sonstige Gemeindesteuern Erhöhung der Ertragsanteile an gemeinschaftlichen Bundesabgaben
Infrastruktur	Betriebsausgaben für soziale Infrastruktur Erhaltungsausgaben für technische Infrastruktur Anteilige Verwaltungsausgaben	Benützungsgebühren, laufende Transferzahlungen

Abb. A.45.: Arten von Ausgaben und Einnahmen einer Standortgemeinde im Zusammenhang mit der Ansiedlung von Betrieben und Wohnobjekten | Quelle: IFIP, 2004.

Aus den ersten Grunderkenntnissen zum technischen und sozialen Infrastrukturkonzept sowie aus den Erfahrungen der letzten 10 Jahre ist davon auszugehen, dass in Folge einer dynamischen Stadtentwicklung weiterhin ein Bedarf an neuen Flächen für Infrastruktur- und Sonderanlagen besteht.

Dafür ist vorerst von keinem Nettoflächenbedarf auszugehen. Der Bedarf für soziale Infrastruktur ist durch konsequente Innenentwicklung, Nutzung des erheblichen Nachverdichtungspotentials und bessere Auslastung vorhandener Einrichtungen in enger Koppelung an die Wohnfunktion abzudecken. Hierzu gehört der Bedarf für soziale Infrastruktur (Seniorenheime, Kindergärten, Pflichtschulen, Einrichtungen der Gemeinwesenarbeit). Das Nachfragepotential für soziale Infrastruktureinrichtungen wird durch Umschichtungen, Mehrfachnutzungen und Standortoptimierung (siehe Masterplan SALK 2020) gedeckt.

Für größere, im öffentlichen Interesse gelegene Einrichtungen höherer zentralörtlicher Stufe ist zwar derzeit ebenfalls kein Bedarf abzusehen, größere Projekte können aber entstehen und sind dann gesondert zu behandeln.

1.5 Fiskalische Aspekte von Wohn- und Betriebsansiedlungen

Die Stadt Salzburg steht, wie die meisten vergleichbaren Städte Österreichs, in einem zunehmenden Standortwettbewerb mit den Nachbargemeinden und konkurrierenden Städten in In- und Ausland. Das Wachstum einer Stadt, gemessen an Zuwachs an EinwohnerInnen, Arbeitsplätzen und lokal generierter Wertschöpfung, stärkt nicht nur deren Position im regionalen und nationalen Umfeld, sondern führt auch zu höheren Steuereinnahmen im Stadtbudget. Betriebe bringen v. a. Kommunalsteuereinnahmen, zusätzliche EinwohnerInnen bringen v. a. eine Erhöhung der Ertrags-

anteile an gemeinschaftlichen Bundesabgaben. Dies ist mit ein Grund, warum die Stadt Salzburg gegen den Trend der Abwanderung von Wertschöpfung und Bevölkerung anzukämpfen versucht und sich um Betriebsansiedlungen und Bevölkerungszuwachs bemüht.

Ansiedlungsprojekt ist jedoch nicht gleich Ansiedlungsprojekt, und so wie sich unterschiedliche Bauprojekte hinsichtlich ihrer städtebaulichen und wirtschaftlichen Qualitäten je nach Lage, Bebauungsdichte und Nutzungsstruktur stark voneinander unterscheiden, differieren auch deren fiskalische Wirkungen (Kosten und Steuerrückflüsse) auf den Gemeindehaushalt beträchtlich. Über die Höhe dieser Effekte oder deren relative Unterschiede ist meist in der Phase der Projektentwicklung wenig bekannt. Daher ist es umso interessanter, Wohn- und Betriebsansiedlungsprojekte der letzten 10 Jahre hinsichtlich ihrer Nettoeffekte auf das Budget der Stadt Salzburg zu analysieren. Indem der Aufwand der Stadt (gleichgesetzt mit den Nettoaufwendungen für die Infrastrukturbereitstellung) den Erträgen (gleichgesetzt mit den steuerlichen Rückflüssen) gegenübergestellt wird, können Aussagen über die finanzpolitische Effizienz verschiedener Projekte (beispielhaft 6 Wohn- und 5 Betriebsansiedlungen) getroffen werden.

Es ist auch Ziel einer nachhaltigen Stadtentwicklung, auf ein gestärktes Zusammenspiel zwischen Stadtplanung und kommunaler Finanzpolitik hinzuwirken. Oberstes Ziel der städtischen Finanzpolitik sollte ein funktionierendes, ausgeglichenes Gemeindefinanzbudget sein, jenes der Stadtplanung ist eine nachhaltige, sinnvolle Nutzung des städtischen Raumes.

Im Folgenden sollen die Zusammenhänge und Synergieeffekte zwischen diesen Aspekten dargestellt, aber auch auf mögliche kontraproduktive Ansiedlungsentscheidungen hingewiesen werden.

1.5.1 Ergebnisse der Fallbeispielanalyse

Die Fallbeispiele wurden danach ausgewählt, ein breites Spektrum von unterschiedlichen Projekttypen, in Bezug auf städtebauliche Kriterien wie Nutzung, Branchen, Größe, Lage in der Stadt, abzudecken.

Betriebsansiedlungen

Bei Betriebsansiedlungen liegen die jährlichen Steuereffekte etwa zwischen 220 und 1.100 Euro pro Arbeitsplatz. Die Höhe der gemeindeeigenen Steuereinnahmen ist insbesondere abhängig

- vom Anteil neu geschaffener (und nicht verlagerter) Arbeitsplätze,
- der (branchenabhängigen) Bruttolohnsumme,
- der Umsatzhöhe des Betriebs sowie
- der Anteil der innergemeindlich bezogenen Vorleistungen (aufgrund mangelnder Informationen nach Schätzwerten in Bandbreiten kalkuliert).

Die jährlichen Infrastruktureffekte (Straßeninfrastruktur, Kanalisation, öffentlicher Verkehr, Verwaltungsausgaben) variieren von -96 Euro bis -460 Euro pro Arbeitsplatz, mit einem Ausreißer eines besonders flächenintensiven Projektes mit etwa -1.900 Euro pro Arbeitsplatz. Die untersuchten Fallbeispiele können, bezogen auf die gemeindefiskalischen Nettoeffekte, klar differenziert werden in eine

- „Positivgruppe“ von mehrgeschossigen, Büro-, Einzelhandels- und Produktionsbetrieben in zumeist städtebaulich integrierten Lagen und eine
- „Negativgruppe“, bestehend aus flächenintensiven Betrieben mit niedriger Arbeitsplatzdichte und niedrigem Lohnniveau (Logistik, Bauwesen, Einzelhandel) in peripheren, neu aufgeschlossenen Betriebsgebieten.

Über einen Zeitraum von 50 Jahren kann das schlechteste Projekt gerade 4% der Ausgaben der Gemeinde durch Mehreinnahmen decken, beim besten Projekt werden die Ausgaben mehr als 7-fach zurückverdient.

Wohnansiedlungen

Die jährlichen steuerlichen Effekte der Wohnansiedlungen liegen pro Bewohner zwischen 130 und 270 Euro. Die Unterschiede hängen v.a. vom Anteil der NeubürgerInnen (Zugezogene und Neugeborene) an allen BewohnerInnen der Stadt ab. Bezogen auf die Grundstücksfläche erwirtschaften Siedlungen mit hoher Bebauungsdichte erwartungsgemäß die höchsten Steuereinnahmen. Die jährlichen Infrastruktureffekte (inkl. der anteiligen Verwaltungsausgaben) der Wohnsiedlungen liegen zwischen -139 Euro und -216 Euro pro BewohnerIn, der größte Anteil davon fällt auf die soziale Infrastruktur. Die Kanalisation wirkt dabei aufgrund der kostendeckenden Gebührenkalkulation nettoausgabensenkend. Der Zusammenhang zwischen der Bebauungsdichte und der Höhe der Ausgaben für die technische Infrastruktur ist erkennbar.

Nicht jeder Arbeitsplatz ist ein Gewinn für das Gemeindebudget

Die gemeindefiskalischen Effekte von Betriebsansiedlungen streuen um ein Vielfaches stärker als jene von Wohnansiedlungen. Die budgetären Nachteile von „schlechten“ Betriebsansiedlungen (wenige, unterdurchschnittlich bezahlte Arbeitsplätze, niedriger innergemeindlicher Vorleistungsanteil, hoher Flächen- und Infrastrukturbedarf) übersteigen die Nachteile von sogar ungünstigen Wohnansiedlungen.

Die Ansiedlung von großflächigen, logistikintensiven Betrieben auf städtischem Gebiet kann nicht mit gemeindefiskalischen Argumenten unterstützt werden. Zudem haben viele solcher Betriebe auch aus raumordnungspolitischer und ökologischer Sicht negative Auswirkungen auf das städtische Gefüge.

Ist die Ansiedlung eines solchen Betriebs aus anderen, z. B. versorgungspolitischen, Gründen erwünscht oder nicht zu verhindern, sollte die Stadt

- im Rahmen ihrer begrenzten Möglichkeiten darauf hinwirken, dass die Ansiedlung nicht an einem Standort geschieht, der auch für höherwertige Nutzungen gut geeignet wäre,

- jedenfalls ein geeignetes Instrumentarium schaffen, den Betrieb kostendeckend an den Ausgaben für die Infrastrukturbereitstellung zu beteiligen. Von den untersuchten Fallbeispielen war nur bei einer Betriebsansiedlung eine nennenswerte Kostenbeteiligung des Bauträgers gegeben. Sinnvoll erscheint z. B. eine Verknüpfung der Straßenausbaukostenvorschreibung mit der Anzahl der geschaffenen Arbeitsplätze (Senkung der Vorschreibung für hohe, Erhöhung für niedrige Arbeitsplatzdichte).

Die wirtschaftliche Lebensfähigkeit einer Stadt ist von einem ausgewogenen Verhältnis von Wohn- und Arbeitsbevölkerung abhängig

Die tendenziell negativen Barwerte auch von vergleichsweise vorteilhaften Wohnansiedlungen zeigen, dass die wohngebietsbezogene Infrastruktur nur zum Teil durch Gebühren und einwohnerbezogene Steuern finanzierbar ist und man daher auf Einnahmenüberschüsse der arbeitsplatzbezogenen Abgaben zurückgreifen muss. Dies stellt grundsätzlich, in einem Gemeinwesen mit ausgewogenem Verhältnis von Wohnbevölkerung und Arbeitsplätzen, kein Problem dar, ja kann sogar als eine vernünftige Verknüpfung von einander ergänzenden Lebensbereichen gesehen werden: Ein großer Teil der Wohnbevölkerung ist auch beschäftigt in der Stadt und erwirkt am Arbeitsplatz Kommunalsteuereinnahmen, die Basis für die Errichtung eines Kindergartens im Wohngebiet ist. Eine notwendige „Querfinanzierung“ zwischen Arbeitsplätzen und EinwohnerInnen ist auch durch einen weiteren Umstand begründet: Mit Ausnahme der technischen Infrastruktur sind die spezifischen Ausgaben einer Gemeinde für Arbeitsplätze eher gering, da die übergeordnete Wirtschaftsinfrastruktur überwiegend in Landes-/Bundeskompetenz liegt. Bei der einwohner- und wohngebietsbezogenen Infrastruktur (technische, soziale Infrastruktur) ist die Gemeinde Hauptakteur, sodass die Verwendung arbeitsplatzbezogener Einnahmen für einwohnerbezogene Ausgaben nahe liegt.

Ein Problem wird der Umstand der Teilfinanzierung von wohngebietsbezogener Infrastruktur durch arbeitsplatzbezogene Einnahmen erst, wenn das Finanzierungsgleichgewicht durch einen oder mehrere der folgenden Gründe verloren geht:

- wenn die Betriebe selbst in steigendem Ausmaß keine Einnahmenüberschüsse, sondern sogar -defizite bewirken, da sie wenige, schlecht bezahlte Arbeitsplätze bieten, aber hohe Infrastrukturausgaben verursachen,
- wenn das Verhältnis Wohnbevölkerung/Arbeitsplätze sich nachteilig verändert, die zentralörtlichen Aufgaben der Stadt aber unverändert bleiben,
- oder wenn der Gemeinde die Möglichkeit, sich die eigene Finanzkraft für die Aufgabenfinanzierung zunutze zu machen, geschmälert wird. Diese Entwicklung zeichnet sich leider derzeit ab: Wenn die geltende Finanzausgleichsgesetzgebung bewirkt, dass die Finanzierung der österreichischen Großstädte immer weniger auf der eigenen, aus Gemeindesteuern erworbenen Finanzkraft beruht, sondern in steigendem Ausmaß von den Ertragsanteilen und Transfers aus dem Finanzausgleich abhängig ist, und andererseits die (einwohnerbezogenen) Ertragsanteile aber nicht so bemessen sind, dass sie die durchschnittlichen Infrastrukturausgaben je EinwohnerIn decken können, dann werden sich zunehmend Finanzierungslücken für zentralörtliche Aufgaben auftun. Die Einnahmenüberschüsse aus der Kommunalsteuer, die bisher für diese Zwecke verwendet wurden, werden in steigendem Maße abgeschöpft (Effekt der „Aushungerung der Städte zugunsten peripherer Orte/ländlicher Räume“).

Für das erwähnte Finanzierungsgleichgewicht sind folgende Maßnahmen nötig:

- Hintanhalten von Betriebsansiedlungen mit erwartungsgemäß niedrigen Steuereinnahmen, aber hohen Infrastrukturausgaben.
- Der inneren, infrastrukturell günstiger zu erschließenden Verdichtung vor der peripheren Siedlungserweiterung ist Vorrang zu geben.

- Politische Einflussnahme auf das System der österreichischen Gemeindefinanzierung, um die in Bedrängnis geratende Gemeindeautonomie auf verbesserte finanzielle Grundlagen zu stellen und die erforderliche Komplementarität zwischen Kernstadt und Umlandgemeinden stärker zum Tragen zu bringen.

Der Einfluss von siedlungsstrukturellen und räumlichen Kriterien auf den gemeindefiskalischen Projekterfolg

Die steuerlichen Effekte, die Einnahmenseite, werden praktisch überhaupt nicht durch siedlungsstrukturelle Kriterien bestimmt: Vielmehr hängen diese vor allem davon ab, wie hoch der Zuzugsanteil (Arbeitsplätze bzw. BewohnerInnen), der Anteil der innerhalb der Stadt bezogenen Vorleistungen bzw. Privatkonsumausgaben und das Lohnniveau der geschaffenen Arbeitsplätze ist.

Die Infrastruktureffekte sind naturgemäß wesentlich stärker von siedlungsstrukturellen Kriterien abhängig: Allerdings machen – bezogen auf die Wohngebiete – die Ausgaben für die technische Infrastruktur wesentlich weniger aus als jene für die soziale Infrastruktur.

Die technische Infrastruktur (Straßen, öffentlicher Verkehr, Kanalisation) ist klarerweise der Bereich mit dem unmittelbar kostenwirksamen Zusammenhang mit der Siedlungsdichte und der Lage in der Stadt.

Dem Einfluss der räumlichen Planung auf die budgetären Wirkungen eines Ansiedlungsprojekts sind aus den oben genannten Gründen gewisse Schranken gesetzt. Dennoch sollte der vorhandene Spielraum unbedingt ausgeschöpft werden:

- Eine flächensparsame Bauweise sollte z. B. durch die verbindliche Festlegung nicht nur von Höchst-, sondern auch von Mindestdichten im Bebauungsplan umgesetzt werden. Diese Möglichkeit ist nach dem Salzburger Raumordnungsgesetz gegeben. Die Wiederaufnahme einer verstärkten Festlegung von Mindestdichten wird empfohlen.
- Anstelle der Neuaufschließung

von peripheren Siedlungsgebieten sollte die Verdichtung und innere Stadterweiterung in Gebieten mit infrastrukturellen (Über-)Kapazitäten, insbesondere in Bezug auf die soziale Infrastruktur, forciert werden.

- Im Zusammenhang mit den Infrastrukturkosten gewinnt auch das viel diskutierte Thema der Baulandmobilisierung an Bedeutung. Seit der Aufhebung der Salzburger Vertragsraumordnung ist in der Stadt Salzburg wieder eine Verknappung des Baulandangebotes und eine deutliche Steigerung der Baulandpreise zu beobachten.

Eine fiskalische Maßnahme über die Kostenanrechnung der Infrastrukturbereitstellung hätte sowohl den gewünschten Mobilisierungseffekt, als auch wäre sie, dem Prinzip der Kostenwahrheit folgend, legitim. Derzeit muss nämlich vom/von der EigentümerIn eines unbebauten Grundstücks außer den einmaligen Anschlussgebühren nichts für die jährliche Infrastrukturbereitstellung bezahlt werden. Das Grundstück musste jedoch aufgeschlossen werden, und die städtische Infrastruktur (ÖV, Kanal, Wasser etc.) muss laufend bereitgestellt werden, unabhängig davon, ob das Bauland bebaut ist und ob die Infrastruktur genutzt wird. Die laufenden Fixkosten fallen an, ohne dass laufende Gebühren Einnahmen bewirken.

Die Optimierung der Infrastrukturauslastung durch gezielte innere Stadterweiterung

Die hohe Bedeutung der sozialen Infrastruktur an den gesamten ansiedlungsbedingten Investitions- und Folgekosten in Bezug auf Wohnansiedlungen wurde bereits ausgeführt. Die Optimierung der Auslastung von bestehenden Einrichtungen der sozialen Infrastruktur ist daher ein essentieller Baustein nachhaltiger Fiskalpolitik, der sich zudem auch mit den Zielen einer nachhaltigen Stadtentwicklung deckt.

Großflächige, meist periphere Siedlungserweiterungen der 60er- und 70er-Jahre hatten in der Vergangenheit die typische wellenförmige Verlagerung des Spitzenbedarfs an In-

frastruktureinrichtungen (zuerst Kindergärten, dann Volks- und Hauptschulen für die Kinder der Zugezogenen, schließlich Altersheime für die Eltern) zur Folge, mit der weiteren Konsequenz, dass in den Folgejahren nach der Bedarfsspitze enorme Überkapazitäten und Unterauslastungen der Einrichtungen festzustellen sind.

Im Sinne einer aktiven Entwicklungsplanung sollte die Stadt einiges daran setzen, die Siedlungsentwicklung mit den vorhandenen Reserven der sozialen Infrastruktur in Zusammenhang zu bringen. Eine gezielte innere Siedlungserweiterung/Nachverdichtung in Gebieten mit bestehenden Überkapazitäten der sozialen Infrastruktur ist umzusetzen. Dies dient gleichzeitig der Wirtschaftlichkeit der Infrastruktur als auch dem sozialen Ziel einer ausgewogenen Sozialstruktur in den Stadtteilen. Im innerstädtischen Bereich bieten sich als Flächenreserven für den Wohnbau insbesondere nicht mehr benötigte oder brach liegende Betriebsareale und Kasernen an.

Lebens- und Umweltqualität als weiches Standortkriterium

Nicht zuletzt soll auch betont werden, dass eine hohe Lebens- und Umweltqualität nicht nur an sich eine Stärke darstellt, sondern als „weiches Standortkriterium“ auch ökonomisch zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit Salzburgs, der Stadt und der Stadtregion gleichermaßen, instrumentalisiert werden kann.

Gerade eine Stadt wie Salzburg, die einen so hohen Anteil ihrer Bedeutung, aber auch ihrer wirtschaftlichen Lebensbasis der Kultur und dem Tourismus verdankt, hat Erfahrung mit dem Begriff der Umwegrentabilität. Fördert und bewirbt man bewusst die „weichen Standortkriterien“ der Stadt, ist die Wahrscheinlichkeit hoch, dass sich dies langfristig auch positiv auf die Stadtwirtschaft und das Gemeindebudget auswirkt, da neben potenziellen zuziehenden BewohnerInnen auch Betriebe mit hohem Lohnniveau weiche Standortkriterien besonders hoch gewichten.

2 Freiraumkonzept

2.1 Übergeordnete Vorgaben

2.1.1 Grüngürtel für den Salzburger Ballungsraum

Landschaft, Grün- und Freiraum enden nicht an den jeweiligen Verwaltungsgrenzen, sondern reichen oft weit über diese hinaus. Diese Tatsache zeigt den Bedarf an gemeinde- und grenzübergreifenden Konzepten zu Themen der Freiraumplanung und -nutzung auf. Durch die Verordnung des Regionalprogramms 1999 des Regionalverbandes „Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden“ wurde ein wichtiger Schritt in Richtung gemeindeübergreifender Abstimmung zu den Themen Siedlungsentwicklung, Freiraum, Wirtschaft und Verkehr gesetzt.

Angesprochen werden im Bereich Freiraum dabei die Themen „Naturhaushalt und Landschaftsbild“, „Freizeit und Erholung“, „Land- und Forstwirtschaft, Landschaftspflege“, „Rohstoffnutzung und Grundwassersicherung“ sowie „Umweltbeeinträchtigungen und naturräumliche Gefährdungen“. Insbesondere die Sicherung der großflächigen Landschaftsräume und der Vielfalt an Lebensräumen für Tiere und Pflanzen, der Erhalt des regionstypischen Landschaftsbildes im Sinne der Erlebnis- und Erholungsqualität sowie die langfristige Schaffung von Umweltqualitäten auf hohem Niveau werden mit den im Regionalprogramm genannten Maßnahmen verfolgt.

Im Grüngürtel ist grundsätzlich keine Baulandwidmung möglich. Ausnahmen betreffen Baumaßnahmen und Baulandwidmung, deren Durchführung im öffentlichen Interesse liegen. Darüber hinaus stehen dem Grüngürtel Bauten im Grünland (Verfahren nach § 24 Abs. 3 und 8 ROG98) und Lückenschließungen



(§ 45 Abs. 16 ROG), Sonderflächen für Freizeit- und Sporteinrichtungen (§ 17 abs. 1 Zif. 11 ROG 98) sowie mit entsprechender Standort-eignungsprüfung auch sonstige Baulandwidmungen aus wichtigem öffentlichem Interesse nicht entgegen.

2.1.2 Naturschutzgesetz 1999

Das Salzburger Naturschutzgesetz dient dem Schutz und Erhalt der vom Menschen gestalteten Kultur- und Naturlandschaft. Besonders geschützt sind gemäß Naturschutzgesetz ausgewiesene „Naturdenkmäler“ (vor allem alte, besonders prägende Bäume) und als kleinräumige Naturgebilde „Geschützte Landschaftsteile“ (Alleen etc.), zu denen auch alle naturnahen Moorreste und Magerrasen zählen. Naturnahe erhaltene Landschaftsräume bzw. -teile von besonderem Wert sind als „Landschaftsschutzgebiete“ ausgewiesen, in denen bestimmte Maßnahmen bewilligungspflichtig sind, während in „Naturschutzgebieten“ jeder Eingriff generell untersagt ist. Auch bestimmte Tier- und Pflanzen-

arten unterliegen gemäß der „Tier- und Pflanzenschutzverordnung“ einem besonderen Schutz.

Darüber hinaus stellt die „Salzburger Baumschutzverordnung“ alle Bäume der Stadt Salzburg außerhalb des Waldes mit einem Baumumfang von über 80 cm (Fichte und Pappel über 120 cm, Obstbäume ausgenommen) generell unter Schutz.

2.1.3 Wasser-rahmenrichtlinie

Im Jahr 2000 trat die Wasserrahmenrichtlinie (RL 2000/60/EG; WRRL) in Kraft, die umweltrelevante Vorgaben zum Umgang mit Oberflächengewässern und dem Grundwasser vorgibt. Ein wesentliches Ziel der Richtlinie ist laut Umweltbundesamt „nicht nur der Schutz der Gewässer selbst, sondern auch die Vermeidung einer Verschlechterung sowie der Schutz und die Verbesserung des Zustands der direkt von den Gewässern abhängenden Landökosysteme und Feuchtgebiete im Hinblick auf deren Wasserhaushalt“. In diesem Sinne sind auch raumrelevante Maßnahmen zu berücksichtigen, die dieses

Ziel unterstützen bzw. jene zu vermeiden, die diesem widersprechen.

2.1.4 Forstgesetz 1975

Das Forstrecht stellt ein Bundesrecht dar, das den Umgang mit Wald festschreibt. Die im Rahmen der forstlichen Raumplanung erstellten Waldentwicklungs- und Gefahrenzonenpläne haben Auswirkungen auf die Raumordnung und sind dementsprechend bei der räumlichen Entwicklung einer Gemeinde zu berücksichtigen. Wichtig darüber hinaus sind auch die Regelung von Rodungen bzw. Wiederaufforstungen, die den Waldbestand in seiner Bedeutung für die Produktion, im städtischen Gebiet aber vor allem für die Erholung sichern sollen.

2.1.5 Alpenkonvention

Die Alpenkonvention und ihre Protokolle sind multilaterale, völkerrechtliche Verträge, die als Teil des österreichischen Rechtsbestandes seit Juli 1995 bzw. Dezember 2002 (Protokolle der Alpenkonvention) zu vollziehen sind und für behördliche Entscheidungen als Rechtsgrundlage herangezogen werden müssen.

Die gesamte Stadt Salzburg ist Teil der Alpenkonvention. Es gelten daher die in der Mutterkonvention angeführten Bestimmungen. Bei den Zusatzprotokollen sind für den Freiraum insbesondere von Bedeutung:

- Protokoll zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 im Bereich Raumplanung und nachhaltige Entwicklung (BGBl. III Nr. 232/2002)
- Protokoll zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 im Bereich Naturschutz und Landschaftspflege (BGBl. III Nr. 236/2002)
- Protokoll zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 im Bereich Bergwald (BGBl. III Nr. 233/2002)
- Protokoll zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 im Bereich Tourismus (BGBl. III Nr. 230/2002)
- Protokoll zur Durchführung der

Alpenkonvention von 1991 im Bereich Bodenschutz (BGBl. III Nr. 235/2002)

Ziel der Alpenkonvention ist der Schutz der Alpen durch die Schaffung verbindlicher gemeinsamer Ziele und rechtlicher Bestimmungen in den Bereichen Raumplanung, Berglandwirtschaft, Naturschutz, Bergwald, Tourismus, Bodenschutz, Energie und Verkehr:

Daneben gibt es natürlich noch weitere Rechtsmaterien, die Einfluss auf den Frei- und Grünraum nehmen. Dazu zählen unter anderem Festlegungen im Bundes- und Landesstraßenplanungsrecht, Altlastengesetz oder Immissionsschutzrecht.

2.2 Naturräumliche Grundlagen

2.2.1 Geologie und Boden

Böden bilden zusammen mit Luft und Wasser die zentralen Lebensgrundlagen der Erde. Durch die ständig wachsende Bebauung und sonstige Versiegelung sind die Böden in hohem Maß gefährdet. Die jeweiligen Bodentypen in ihrem spezifischen Profil und ihren Eigenschaften bilden die Grundlage für die Land- und Forstwirtschaft. Ein nachhaltiger Umgang mit Böden ist dabei gerade in der Landwirtschaft sehr wichtig. Der Boden ist die wesentliche Grundlage eines geregelten Wasserhaushaltes, da er die Wasseraufnahme und die langsame Abgabe des Wassers durch die kapillaren Kräfte regelt. Er ist Lebensraum einer speziellen Kleintier-, Pflanzen- und Pilzwelt, die oft als abbauende Organismen und als Symbionten wesentlich für die Aufrechterhaltung des Stoffkreislaufes sorgen. Gerade im beschränkten städtisch-urbanen Raum ist daher der ungestörte Erhalt des Bodens in seinen vielfältigen Funktionen besonders wichtig.

Die häufigsten Böden im Gebiet der Stadt sind Braunerden (Mönchsberg, Terrassenebenen, Heuberg, Berg-Sam und Plainberg). Am Gaisberg werden die Braunerden teilwei-

se von Rotlehm abgelöst. Die atypischen Böden und die Gleyböden, die vor allem in den salzachnahen Beckenebenen vorkommen, sind mangels Auidynamik großteils fossile Böden, die sich mittelfristig zu Braunerden weiter entwickeln. Flachgründige Waldböden sind die Rendsinaböden am Kapuzinerberg, Festungsberg, Kühberg und im Raum Gaisbergspitze. Durch Austrocknung gefährdet sind die Torfböden im Raum Leopoldskroner Moos und kleinräumig in Sam (siehe Bodentypenkarte 2.07).

Landschaftliche Grobgliederung

Die Stadt Salzburg liegt in einem aus spät- und nacheiszeitlichen Schwemmfächern der Salzach und Saalach entstandenen Becken, das durch die eiszeitlichen Gletscher mehrmals ausgeräumt wurde. Das Einbruchsbecken ist landschaftlich reizvoll von Hügelland, Mittel- und Hochgebirgen umrahmt (siehe Karte 2.06 „Landschaftsgliederung: Oberflächenformen“).

Die dominanten Stadtberge im Zentrum sind linksufrig Festungsberg, Mönchsberg und Rainberg, rechtsufrig Kapuzinerberg samt dem kleinen Bürglstein. Die Bedeutung des zentral gelegenen Mönchsberges einschließlich Festungsberg und Rainberg sowie des Kapuzinerberges für die Identität der Stadt, aber auch für Erholung und Klima ist unumstritten. Bedeutende ökologische Sonderstandorte stellen die Felswände der Berge dar. Der Morzger Hügel und der Hellbrunner Berg im Süden und im Nordwesten der Grafenhügel sind kleinere Erhebungen im Stadtgebiet. Diese Erhebungen sind aufragende Teile des felsigen Beckenuntergrundes und teils Erosionsreste der einst geschlossenen Konglomeratdecke, die durch Geschiebe von Salzach und Saalach entstanden sind.

Die erhaltenen fossilen Salzachauen im Süden finden sich zwischen Salzach und dem offenen Wiesenraum beiderseits der Hellbrunner Allee. Die Josefiaw linksseitig der Salzach und die Aigner Au rechtsseitig sind großteils von Siedlungsräumen begrenzte kleinräumige Aueste, die

aber durch die räumliche Nähe zu einander und mit dem südlichen Auwald noch gut vernetzt sind und wertvolle Naherholungsräume bilden.

Besonders wichtig für die Stadt ist der reich gegliederte Naherholungsraum beiderseits der Hellbrunner Allee mit ihren historischen Schlössern und alten Baumriesen. Sie ist die älteste erhaltene herrschaftliche Allee Mitteleuropas, die zwischen dem Schloßpark Hellbrunn und dem Wiesenraum von Freisaal die parkartige Landschaft prägt. Der weitgehend erhaltene Grünkeil führt mit den Freisaalwiesen bis an die historische Altstadt heran.

Im Westen schließt an diesen Grünraum der große geschlossene Waldkomplex des Morzger Waldes an, die größte geschlossene Waldfläche im Stadtgebiet abseits des Gaisberges. Nördlich des Waldes führt der geschlossene Grünkeil bis zum Kommunalfriedhof und zum Wiesenraum beiderseits der Neukommgasse (historisches Martinbauerngut).

Der breiteste und größte Grünkeil ist der Landschaftsraum des Leopoldskroner Mooses beiderseits der Moosstraße. Die Wiesenlandschaft mit einigen noch erhaltenen Streuwiesen und Moorwäldchen ist ein heute vor allem im Zug der Glangeregulierung entwässerter Moorkomplex, dessen Eigenart mittelfristig nur durch großräumige Wiedervernässungen erhalten bleiben kann. Der Raum führt über die Grünverbindung des alten herrschaftlichen Bertihofes weiter zur Parklandschaft rund um den Leopoldskroner Weiher und zum altstadtnahen Wiesenraum der St. Peter Weiher.

Im Westen der Stadt bilden Autobahn und Flughafen Barrieren und definieren vielfach die Grenze der Stadt. Der erhaltene Grünraum wird hier aus einem Mosaik von ertragreichen Wiesen und eingestreuten Äckern gebildet. Er ist gekennzeichnet durch die intensive Verzahnung mit dem Siedlungsraum und dem weitgehenden Fehlen natürlicher Strukturelemente und ökologischer Ausgleichsflächen.

Der Saum entlang von Saalach und Salzach ist bis zum Glanspitz ebenfalls von fossilem Auwald geprägt,

der naturräumlich direkt an das weitläufige, ökologisch wertvolle EU-Schutzgebiet der unteren Salzachauen anschließt. Der Wiesenraum samt dem parkartig gestalteten Erholungsraum um die Salzachseen stellt – nur durch die Autobahn unterbrochen – den zentralen Grünkeil im Norden der Stadt dar, der südlich über den Glanspitz hinaus bis zur Boznerstraße hin erhalten ist. Im Nordosten reichen die Wiesenflächen am Hangfuß des Plainberges bis zum Alterbach, der wieder von der Autobahn, welche hier die Stadtgrenze bildet, vom restlichen Grünraum getrennt wird. Der Bereich innerhalb der Stadtgrenzen ist aufgrund des sanften Reliefs und der abwechslungsreichen Landschaft, in unmittelbarer Siedlungsnähe gelegen, trotz der Autobahnnähe ein attraktiver und wichtiger Erholungsraum für die Stadt Salzburg.

Die Wiesenlandschaft in Sam reicht im Südosten bis an den Söllheimerbach und bildet mit dem zentral gelegenen, landschaftlich reizvollen Samer Moor einen weiteren wichtigen Grünkeil der Stadt. Dieser Freiraum ist von Zersiedelung vergleichsweise wenig beeinträchtigt. Er wird zusätzlich aufgewertet durch den renaturierten Söllheimerbach und ist für die Naherholung besonders wichtig.

Im Osten erstreckt sich die Stadt mit Ein- und Mehrfamilienhäusern fingerförmig in die Abhänge des Mittelgebirgszuges, welcher von Heuberg, Kühberg und Gaisberg gebildet wird. Dazwischen ziehen Grünräume, meist Wiesenflächen mit Hecken und Einzelbäumen, vom Gaisbergfuß in den salzachnahen Beckenraum.

Geologisch-bodenkundliche Gliederung Trockene Terrassen

Die „Obere Terrasse“ oder „Friedhofterrasse“ ist am ältesten und noch großflächig erhalten. Durch die Fluss-Schotter im Untergrund und dem relativ großen Abstand vom Grundwasser ist dieser Teil der trockenste Bereich des Beckens.

Etwas tiefer gelegen, relativ kleinflächig entwickelt und teilweise von den Schwemmkegeln der Seitenflüsse wie Gersbach und Klausbach

überdeckt, ist die „Untere“ oder „Hammerau-Terrasse“. Die beiden Terrassen werden wesentlich aus Schotter mit wechselndem Anteil an Sand aufgebaut. In flachen Eintiefungen werden sie unterschiedlich mit Feinerde überlagert. Der Schotterkörper ist durchgehend kalkhaltig.

Die beste landwirtschaftliche Bonität haben die entkalkten Lockersediment-Braunerden der Friedhofterrasse im Süden und Nordwesten der Stadt. Sie sind auch als Ackerland gut geeignet. Die am weitesten verbreitete Bodenform der tiefer liegenden Hammerau-Terrasse und der Endmoränen ist die Pararendsina. Wo der Schotter weniger hoch heraufreicht, konnte ein ausgereifter Boden, die Lockersediment-Braunerde, entstehen. Dieser bildet ebenfalls produktive landwirtschaftliche Nutzflächen.

Topographisch auffallend ist die Terrassenkante der Friedhofterrasse vor allem im landschaftlich dominierten Außenbereich der Stadt (Anif – Hellbrunn – Morzg – Kommunalfriedhof – Landeskrankenhaus – Doppler-Klinik – Ortskern Lieferung – Forellenwegsiedlung). Im Gebiet der inneren Stadt und gegen Norden hin ist die Morphologie meistens durch die Bebauung überformt und so weniger gut sichtbar. Auf dieser Terrasse finden sich landwirtschaftlich gute Böden. Die historischen Vororte Maxglan, Lieferung und Morzg liegen alle hochwassersicher auf der oberen Terrassenkante. Ausgehend von der historischen Besiedelung ist der linksufrige Raum der Stadt im Norden (ausgenommen der Raum um den Flughafen) heute weitgehend verbaut, im Süden dagegen sind die Flächen zwischen den Siedlungskernen Morzg und Gneis großteils als Grünraum erhalten. Rechtsufrig ist die Terrassenkante kaum sichtbar und ist bis auf Bereiche der Aigner Villenlandschaft mit ihren kleinräumigen Wiesen und Parks ebenfalls verbaut erhalten. Die historischen Kerne der Vororte (Glas, Parsch, Gnigl) liegen hier am Fuß des Gaisberges auf höher gelegenen Schwemmflächnern.

Moore

Zwischen den Aufschüttungsflächen von Salzach und Saalach liegen, in die trockenen Terrassen eingelagert, feuchte Moorterrassen. Die größte derartige feuchte Terrasse bildet das Leopoldskroner Moos, die zweite Terrasse das Itzlinger Moos (Schallmoos und Langmoos). Ursprünglich lagerten in weiten Bereichen über einer etwa einen Meter dicken Niedermoorschicht etwa 50 cm Übergangsmoor und darüber bis 8 Meter Hochmoortorf. Unter dem Torf liegt eine Lage von wasserundurchlässigem Ton (Seeton) in der Mächtigkeit von 0,5–1m (Leopoldskroner Moos). Das heute als Moor nicht mehr existierende Schallmoos besitzt Ton- und Schluffablagerungen, die im Einzelfall mehrere 10 m mächtig sein können. Diese Schichten sind bei Bautätigkeiten im Einzelfall zu berücksichtigen.

Nur wenige Restflächen wie das Samer Mösl oder Teile des Leopoldskroner Moores sind davon in ihrem Charakter noch naturnäher erhalten, der Großteil wurde entwässert, als Fettwiese oder Acker genutzt, oder hat wie im Schallmoos seinen Charakter völlig verloren. Auch das einstige Kasernmoos und das einstige Parscher Moos sind heute zerstört und großteils verbaut.

Das Leopoldskroner Moos im Südwesten ist heute flächenmäßig der größte Agrarraum der Stadt. Torfstiche beschränken sich dabei auf kleine Flächen. Die Moorböden sind nur für Wiesen und Weiden geeignete Standorte und besitzen mäßige Ertragsfähigkeit.

Moore sind auch für den Hochwasserschutz von Bedeutung. Sie stellen natürliche Retentionsräume mit besonderer Wasserrückhaltefähigkeit dar, die allerdings durch Entwässerungsmaßnahmen aller Art zunehmend beeinträchtigt werden.

Salzachniederung

Der gegenüber den bisher genannten Terrassen jüngste Bereich ist die einige Meter tiefer liegende Alluvialebene der Salzach sowie der eigentliche Fluss. Diese Talböden waren früher stark von Altarmen und Seitenarmen reich gegliederte Auegebiete, die durch die Regulierung

hochwasserfrei wurden und durch die allmähliche Grundwasserspiegelsenkung trocken fielen. Die Pseudogleye und Auböden des Salzachalluviums sind heute gute Ackerböden. Der Talraum der Salzach ist großteils bebaut, seit der regulierte Fluss keine umgestaltende Kraft mehr besitzt. Er zieht sich heute als schmales Band durch die Stadt.

Inselberge (Stadtberge)

Der Festungsberg wird ebenso wie der Nordabfall des Kapuzinerberges aus Dolomit aufgebaut. Die Südseite und der Gipfel des Kapuzinerberges hingegen bestehen aus Triaskalken, auf die sich, den sanften Südostfuß des Berges aufbauend, noch teilweise Gosauergel legen. Sie stellen ein Bindeglied zwischen dem Hohenstaufen und dem Gaisberg dar und sind die höchsten aus der quartären Beckenfüllung herausragenden Teile eines eiszeitüberschliffenen Härteriegels, der zwischen den Gosauergeln im Süden und der Flyschzone im Norden der Eis-Erosion Widerstand geleistet hat. Weniger widerstandsfähig, darum niedriger und kleiner, ist der aus Gosauergel (Glanegger Schichten) aufgebaute Morzger Hügel.

Von diesen Aufragungen des Beckenuntergrundes zu unterscheiden sind die aus der Ebene aufragenden Inselberge Mönchsberg, Rainberg und Hellbrunner Berg. Sie sind Reste des von der Salzach im Mindel-Riss-Interglazial in den Salzach-Becken-see geschütteten Flussdeltas. Sie haben sich im Schutz des Grundgebirges (Trias und Gosau) erhalten und bestehen aus geschichtetem Konglomerat, auch unter dem Namen „Salzburger Nagelfluh“ bekannt. Diese verkrusteten Schotterverschüttungen liegen über älteren Moränen und Stausedimenten (Seetonen).

Hügelland

Im Nordosten bei Bergheim hat die Stadt Anteil an den Flyschbergen des Alpenvorlands. Die stärker modellierten Kuppen von Plainberg und Heuberg begrenzen hier das Salzburger Becken. Diese landschaftsprägenden Hügel befinden sich zwar zum Großteil außerhalb des Stadtgebietes, die unteren Hangfüße

reichen aber bis ins Stadtgebiet hinein. Die Böden, aus Flyschmaterial entstanden, eignen sich gut für die Wiesennutzung. In den Gräben und Mulden des Flyschgebietes haben sich unter Grundwassereinfluss ein meist typischer feuchter, kalkfreier Gley oder eine mäßig feuchte, schwach vergleyte Felsbraunerde entwickelt. Sie kommt auf Rücken und auf steilen Hängen vor und ist mittelwertiges Grünland.

Mittelgebirge

Der Gaisberg mit dem vorgelagerten Kühberg-Nocksteinzug bildet als Nordwestteil der Osterhorngruppe die Ostbegrenzung des Salzburger Beckens. Der Taleinschnitt des Altbaches markiert die geologische Trennlinie. Die Flanke des Gaisberges selbst wird gegliedert durch die Einschnitte der dortigen Bäche und Entwässerungsrinnen, die am Hangfuß typische Schwemmkegel aufgeschüttet haben. Die Nordhänge des Gaisbergs als auch des Kühbergs werden von Dolomit gebildet, der Kühberg-Südhang und der obere Gaisberg-West und Südwesthang durch Plattenkalk aufgebaut. Über dem Plattenkalk liegt eine Abfolge von Kössener Schichten. Den Großteil des Gaisbergs nehmen die Gosauschichten (überwiegend Gosaukonglomerate, geringer Teil Mergel) ein. Mit den Moränenablagerungen im Bereich der Zistel ist der höchste Stand der eiszeitlichen Gletscher belegt.

Vom Gaisberg im Norden bis zur Stadtgrenze im Süden reicht das Verbreitungsgebiet verschiedener Braun- und Rotlehme, deren schwere Bodenart und intensive Färbung vom Muttergestein stammt. Die Rotlehme findet man auf Gosaukonglomerat und auf Jurakalken. Auf den steilen und stark geneigten Sandsteinhängen tritt kleinräumig Felsbraunerde und Hanggley auf.

Insgesamt wird dieser Landschaftsraum durch ein abwechslungsreiches Relief gekennzeichnet.

Gefährdungen

Aus der Luft erfolgt ständig ein flächenhafter Schadstoffeintrag in

Boden und Gewässer, verstärkt entlang der Hauptverkehrswege. Übermäßige und zum falschen Zeitpunkt ausgebrachte landwirtschaftliche Dünger, die nicht vom Boden abgepuffert werden, können ebenfalls Grund- und Oberflächengewässer belasten. Eine gute Bodenstruktur trägt wesentlich zu einer verbesserten Abpufferung dieser Einflüsse bei. Die Moorböden können in ihrer Eigenart nur erhalten werden, wenn eine Wiedervernässung im ausreichenden Umfang (Grabenverschluss) und eine extensive Nutzung dieser Böden erfolgt.

Die Altlasten sind potentielle Verschmutzungsherde des Bodens und des Grundwassers und im Salzburger Altlastenkataster erfasst. Es finden sich unterschiedlichste Verdachtsflächen verstreut über die Stadt. Besonders betroffen ist der Norden mit dem Salzachseengebiet, der Bereich des geplanten Autobahnknoten Hagenau, der Bereich des Messezentrums und kleinere Flächen beiderseits der Bahnlinie Hauptbahnhof-Freilassing, das Gewerbegebiet nordöstlich und westlich des Rangierbahnhofes und der westliche Stadtrand beim Flughafen. An dieser Stelle sei auf eine Variantenuntersuchung verwiesen, die im Oktober 2007 im Auftrag der Stadt Salzburg für den Bereich Saalach-Salzach-Spitz erstellt wurde. Das Ergebnis der Untersuchung zeigt eine derzeit stabile Situation der Deponieausgasungen. Als weitere Vorgangsweise wurde seitens des Sachverständigen eine regelmäßige Beobachtung und Messung der Deponien vorgeschlagen.

Im Bereich Gnigl, Parsch, Aigen und Glas finden sich zahlreiche Wildbachgefahrenzonen (Rote Zone, Gelbe Zone), Violette Hinweisbereiche, deren Schutzfunktion von der Erhaltung der Beschaffenheit des Bodens oder Geländes abhängt, die sämtlich bei der Flächenwidmungsplanung zu berücksichtigen sind. Besonders an den Hängen des Kühberges, des Gaisberges und Kapuzinerberges finden sich Steinschlagbereiche (Braune Hinweisbereiche), die eine Bebaubarkeit beschränken. Im Bereich Bischofswald und Küh-

Jahresmittel der Lufttemperatur	9,0 °C
Höchste gemessene Temperatur	37,7 °C
Tiefste gemessene Temperatur	-29,0 °C
Jahressumme der Niederschläge	1.170,4 mm
Zahl der Tage mit Niederschlag > = 1 mm	141,2
Zahl der Tage mit Schneebedeckung	60,2
Sonnenscheinstunden pro Jahr	1.701,1
Mittlere Windgeschwindigkeit	2,3 m/s

Abb. B.1.: Klimakennzahlen der Messstation am Flughafen Salzburg |
Quelle: Umweltklimatologische Studie Salzburg, 2002.

berg-Gersberg sowie kleinräumig etwa im Bereich Schlachthof, Plainberg, Berg-Sam befinden sich Wasserschutz- und Schongebiete im Umfeld von Wasserversorgungsanlagen.

2.2.2 Klima

Für die Charakterisierung der umwelthygienischen Situation ist die Betrachtung des Klimas, im Besonderen des vom Umland teils wesentlich abweichenden Stadtklimas, eine wesentliche Grundlage.

Ab 1973 wurden in der Stadt Salzburg und in Hallein automatische Messnetze für die Erfassung der luftchemischen und meteorologischen Parameter zur Erstellung von Luftgüteberichten errichtet (TEMPIS- und SALIS-Netz). Die Messwerte dieser Stationen dienen der Charakterisierung des Stadtklimas und bilden die wesentliche Grundlage für die folgenden Aussagen.

Die Stadt Salzburg liegt auf rund 430 m Seehöhe in einem nach Norden offenen Becken. Es herrscht ein leicht maritim beeinflusstes Klima, das durch milde Winter und mäßig warme Sommer mit ganzjährigen Niederschlägen charakterisiert ist. Im österreichweiten Vergleich ist das Klima der Stadt und seiner Umgebung durch relativ milde Temperaturen, hohe Niederschlagsmengen sowie ein intensives Windsystem gekennzeichnet.

Das Klima der Stadt Salzburg unterscheidet sich deutlich vom nördlich angrenzenden Alpenvorlandklima und dem – südlich des Paß Lueg – herrschenden inneralpinem Klima. Die Unterschiede liegen im Wind-

regime mit dominanten Lokalwinden, in deutlich vermehrten Niederschlagsmengen durch die Stauwirkung des Beckens sowie in der vermehrten Neigung zur Temperaturinversion. Kleinklimatische Besonderheiten werden durch die Stadtberge sowie durch die in den Siedlungsgebieten durch den Menschen veränderte Oberflächengestaltung (Versiegelung) hervorgerufen. Durch die Stauwirkung der Kalkalpen sind besonders im Süden der Stadt wesentlich höhere Niederschlagsmengen als im angrenzenden Alpenvorland oder auch im Pongau zu verzeichnen. Durch die Lage am Nordrand der Alpen tritt Föhn verstärkt auf, ein Umstand, der die relativ hohen Mitteltemperaturen bewirkt.

Durchlüftung – Temperaturinversion

Bei den Luftbewegungen sind zwei Austauschrichtungen zu beachten: der horizontale und der vertikale Luftaustausch. Ein intakter vertikaler und horizontaler Luftaustausch bewirkt die Abschwächung der städtischen Wärmeinsel und die Erneuerung der durch Schadstoffe kontaminierten Stadtluft.

Im Salzachtal werden die großräumigen West-Ost gerichteten Winde durch die Hänge zu Nordwest-Südost-Strömungen abgelenkt. An den Hängen herrscht ein ausgeprägtes Berg-Talwindssystem, das weitgehend Nordwest-Südost orientiert ist und einen markanten Tagesgang zeigt. Die Frischluftzufuhr für die Stadt erfolgt daher aus Süd bis Südost und aus Nord bis Nordwest.

Das Salzburger Stadtklima ist geprägt von einer grundsätzlich gut funktionierenden Durchlüftung mit einem ausgeprägten Berg-Talwindsystem. Die Hauptdurchströmungs-

achse verläuft – im Gegensatz zum restlichen Salzachtal – abweichend von der strikten Salzachorientierung im Westen über Anif, Maxglan, den Flughafen und Bergheim. Am Ostrand des Beckens (Parsch, Aigen sowie der Nordosten der Stadt) sind deutlich schwächere, lokale Strömungssysteme vorhanden.

Gut durchlüftet sind der Westen der Stadt, die Nahbereiche der Salzach sowie Teile von Gnigl und Schallmoos, mäßig durchlüftet ist der Süden der Stadt (südlich der Linie Rainberg – Mönchsberg – Kapuzinerberg), der Raum Kasern und Itzling. Relativ schlecht durchlüftet sind hingegen die Bereiche Riedenburg, Teile von Aigen, Schallmoos und Söllheim sowie Teile der Altstadt und Lagen am Südhang der Stadtberge. Zur Vermeidung einer weiteren Verschlechterung der Situation sollen die bislang unbebauten Grünlandbereiche als solche erhalten bleiben.

Die mittlere Windgeschwindigkeit von 2,3m/s ist gegenüber dem Alpenvorland deutlich vermindert, vor allem Ostwinde dringen nur sehr abgeschwächt ins Salzburger Becken vor. Insgesamt liegen die Windstärken aber über denen vergleichbarer inneralpiner Beckenlagen wie z. B. Klagenfurt (1,4 m/s) oder Graz (1,5 m/s). Starkwinde mit einer Geschwindigkeit von mehr als 40 km/h treten am Untersberg und Gaisberg auf, im verbauten Gebiet liegen die Geschwindigkeiten deutlich darunter. Schwachwindlagen begünstigen die Anreicherung von Luftschadstoffen, weshalb diesen Bereichen besondere Behandlung zukommen soll. Mehr als 50% Schwachwinde weisen der Raum Söllheim sowie die Salzburger Innenstadt und der Raum Nonntal auf.

Die besondere Lage im Salzburger Becken bestimmt sehr wesentlich die Nebelbildung und das Auftreten von Temperaturinversionen in der Stadt. Die Beckenlage bewirkt, dass es durch Kaltluftabflüsse und nächtliche Ausstrahlung vermehrt zur Bildung von Kaltluftseen sowie Inversionsbildungen und – damit verbunden – zu vermindertem Luftaus-

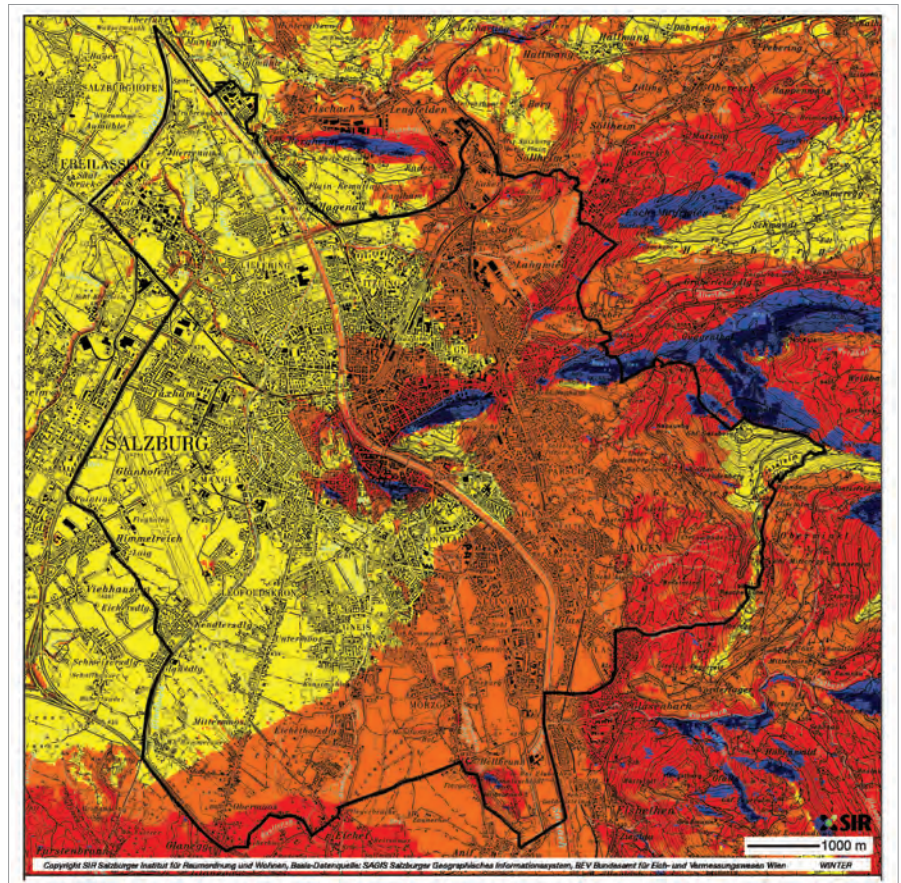


Abb. B.2.: Potentielle Sonnenscheindauer im Winter in der Stadt Salzburg (je dunkler die Farbe, desto geringer ist die Sonnenscheindauer) | Quelle: Umweltklimatologische Studie Salzburg, 2002.

tausch kommt. Der kälteste Bereich der Stadt liegt in Sam-Mayerwies, wo ein hohes Potential für die Bildung von Kaltluftseen am Rande von Verbauungszonen vorhanden ist. Inversionen treten ganzjährig bis zu einer Seehöhe von 1800 m auf, am häufigsten kommen sie bis zu einer Seehöhe von 650 bis 800 m vor. Grundsätzlich treten sie in den Monaten Oktober bis März am häufigsten auf, im Sommer kommen sie nur sehr selten vor. Durch eine Inversionswetterlage reichert sich die innerhalb der Inversionsschicht liegende Luft sehr stark mit luftfremden Stoffen an. Starke Verkehrsbelastungen sind in solchen Situationen daher noch kritischer zu sehen, da die Austauschbedingungen für Luftschadstoffe verringert sind.

Sonnenscheindauer

Sonne und Wärme sind wichtige Faktoren für das individuelle Wohlbefinden und damit ein wesentliches Qualitätsmerkmal für die Wohnstandortqualität. Im öster-

reichweiten Vergleich erhält die Stadt Salzburg insgesamt weniger Sonnenstunden als der Süden und Osten Österreichs, durch die selteneren Nebellagen, föhnigen Aufheiterungen und durch die Weite des Beckens ist die Besonnungsbilanz aber ausgeglichener als im Alpenvorland und in den Alpentälern. Durch die Inversionswetterlagen in den Herbst- und Wintermonaten sind vor allem Lagen über 700 m und Bereiche am Nordfuß der Stadtberge und des Untersberges begünstigt. Durch die Stadtberge sowie durch die Beckenlage selbst ergeben sich in der Besonnung räumlich markante Unterschiede. Die Beschattungswirkung der Stadtberge nimmt im Herbst und Winter drastisch zu, so dass in den angrenzenden Nordlagen Siedlungsbereiche ohne Besonnung entstehen. Die besten Besonnungsverhältnisse im Winter herrschen in den westlichen und nördlichen Stadtteilen.

Stadtklima

Durch den höheren Versiegelungsgrad, die veränderten Oberflächen und die künstliche Wärmeerzeugung durch Verbrennungsvorgänge entsteht in der Stadt ein Lokalklima, das sich vom Umland deutlich unterscheidet. Grundsätzlich sind dabei folgende Veränderungen zu beobachten:

- Veränderung der Temperaturverhältnisse, die im Regelfall um einiges höher liegen als die Temperaturen des Umlandes.
- Veränderung der Windverhältnisse durch die Bebauung, die im Allgemeinen zu einer Verringerung der Luftströmungen, aber zu einer erhöhten Böigkeit führt. Vor allem durch die Verringerung der Luftströmung wird der Luftaustausch behindert und Schadstoffe können sich anreichern.
- Veränderung der Luftfeuchtigkeit durch den schnellen Abfluss und Verdunstung des Wassers auf versiegelten Flächen.
- Veränderung der Luftzusammensetzung durch vermehrten Ausstoß von Luftschadstoffen. Dies kann Auswirkungen auf die Luftqualität, aber auch auf die Klarheit der Luft und Sonneneinstrahlung haben.

Auswirkungen auf das Wohlbefinden können sich durch hohe Temperaturen gepaart mit hoher Luftfeuchtigkeit in den Sommermonaten ergeben. Positiv wird dabei die Wärme in den Abendstunden empfunden, die zu Tätigkeiten im Freien anregt. Die Innenstadt weist wesentlich mehr Sommertage (Tage mit Temperaturen von mindestens 25 °C) und heiße Tage (Tage mit Temperaturen von mindestens 30 °C) auf, als die Stadtumgebung. Frosttage (Minimumtemperatur unter 0 °C) und Eistage (Tage mit ganztägigem Frost) sind hingegen wesentlich geringer, ein deutlicher Hinweis auf die Überwärmung der Innenstadt. Ein positiver Effekt ergibt sich daraus für den Energiebedarf, der in der Innenstadt reduziert ist.

2.2.3 Lebensraum von Tieren und Pflanzen

In der Stadt Salzburg besteht eine große Vielfalt an unterschiedlichen Lebensräumen von lokaler bis internationaler Bedeutung (siehe Plan 2.10 und 2.11). Mit der Änderung der landwirtschaftlichen Rahmenbedingungen in den letzten Jahrzehnten ging ein Wandel der Landschaft einher: Der historische Reichtum gerade kleinräumiger Biotope und Sonderstandorte samt deren Artenvielfalt ging durch Intensivierungen der Wiesennutzung durch Nutzungsauffassung bzw. Aufforstung ertragsschwacher Böden zunehmend verloren. Der einst selbstverständliche Blütenreichtum von Mähwiesen ist heute weitgehend verschwunden. Früher übliche landschaftsbelebende Strukturelemente (Heckenzüge, Baumreihen und Einzelbäume, oft als Flurgrenzen in der Landschaft markant) sind heute als Bewirtschaftungshindernis oft unbeliebt und werden zunehmend weniger. Neben der Landwirtschaft, der dabei mit Abstand die größte Verantwortung zukommt, dem Wasserbau, der Forstwirtschaft und dem Tourismus sind aber auch Siedlungserweiterung und Straßenbau im stadtnahen Grünraum für den Schwund der heimischen Artenvielfalt mitverantwortlich.

Zur Erhaltung der Moore, ihres Charakters und ihrer speziellen, oft bereits gefährdeten Tier- und Pflanzenwelt ist vor allem die großräumige Wiedervernässung unumgänglich. Erste Wiedervernässungs- und Aufstaumaßnahmen wurden im Sommer Mösl erfolgreich verwirklicht. Im Leopoldskroner Moos sind Pflegemaßnahmen vor allem im Raum Hammerauer Moor und Kneisslmoos, daneben auch kleinräumig etwa am Moosbruckerweg wichtig. Naturnahe Moorstreuwiesen werden dabei traditionell einmal jährlich im Herbst gemäht.

Die orchideenreichen bunten Magerrasen am Gaisberg sind heute vor allem an steileren Standorten mit der dort deutlich erschwerten Bewirtschaftung durch Nutzungsaufgabe bedroht. In der Stadt finden sich Magerrasen neben dem südli-

chen Rainbergabhang vor allem am Gaisberg und Heuberg. Der Steppenhang am Rainberg wird zur Pflege des Lebensraumes auf Initiative der Stadt von einigen Schafen oder Ziegen beweidet. Für die pflegliche Sicherung der Magerrasen am Gaisberg, vor allem im Raum Zistelgut, Mahbachgut und Judenberg, ist neben der kleinräumigen Zurückdrängung des Waldes, die auch dem Erhalt der Kulturlandschaft dient, eine individuelle Pflege erforderlich. In alten Alleen ist der Erhalt von stehendem starkstämmigen Altholz (samt kleinen Totholzteilen) von hoher Bedeutung, da sonst eine vielfältige Kleintierwelt (höhlenbewohnende Vögel, Spechte, Fledermausarten, aber besonders holzbewohnende Kleintiere) wenig Überlebenschancen besitzen.

Im Wald ist ein naturnaher Baumartenbestand unter Zurückdrängung von Fichtenmonokulturen wichtig, auch hier ist zudem der Erhalt von Altholz für die Artenvielfalt von Bedeutung.

Zum Erhalt seltener Säugerarten (Biber, Fischotter, verschiedene Fledermausarten etc.), Reptilien- und Amphibienarten sind in der Stadt verschiedene Schutzstrategien wichtig, die neben der Sicherung der Lebensräume auch deren Vernetzung vorsieht.

Die Stadt Salzburg kann mit dem Erhalt und der Pflege von Lebensräumen einen wichtigen Beitrag zum EU-weiten Ziel des Erhalts der biologischen Vielfalt (Biodiversitätsziele 2010) leisten.

2.2.4 Gewässer

Bedingt durch die reichen Niederschläge und die vielfältige Topographie ist das Gewässernetz der Stadt vergleichsweise engmaschig, was die freie Landschaft aufwertet und auch das innerstädtische Bild entscheidend mitprägt. Wie ein feines Netzwerk durchziehen natürliche, aber auch künstliche (z. B. Almkanal) Gewässer die Stadt. Vor allem dort, wo die Wasserläufe wie am Fuße des Gaisberges noch von typischen Ufergehölzen gesäumt sind, gliedern sie die Landschaft und vernetzen die

Lebensräume in besonderem Maß (siehe Karte 2.12 „Entwicklungsplan Gewässer“).

Prägend für das Stadtbild ist der Salzachfluss, der die Stadt Salzburg vom Südost nach Nordwest quert und die Kernstadt zwischen Mönchsberg und Kapuzinerberg in zwei Hälften teilt. Die Salzach ist im gesamten Stadtgebiet reguliert und besitzt die Gewässergüteklasse 2 (mäßig belastet).

Der Alterbach im Norden besitzt ebenfalls die Gewässergüteklasse 2. Er wurde in seinem Lauf im freien Grünland bereits größtenteils naturnah revitalisiert.

Der Almkanal besitzt dagegen eine gute Wasserqualität (1–2).

Die einst stark mäandrierende und fischreiche Glan ist heute im Wesentlichen begradigt, hart verbaut und daher landschaftlich stark beeinträchtigt. Nur im Unterlauf (Altglan) ist sie noch naturnahe erhalten und hier von besonderer Bedeutung. Die heute sehr tief liegende Gewässersohle der Glan im Oberlauf bedingt einen Grundwasserstrom aus dem Leopoldskroner Moor, welcher die Gewässerqualität der Glan verschlechtert (2–3).

Der Hellbrunner Bach, im Erholungsraum der Hellbrunner Allee gelegen, besitzt die Gewässergüteklasse 2–3. Er ist ein Wiesensch Bach, der größtenteils seinen strauchigen Ufersaum heute verloren hat.

Der Gersbach in Parsch/Aigen, einst ein Wildbach, ist heute weitgehend hart verbaut und teilweise auch überdeckt. Seine Gewässergüte liegt im Oberlauf bei 2, im Unterlauf bei 2–3.

Die Renaturierung von Fließgewässern im Siedlungsraum (Auflockerung des dicht verbauten Raumes, Verbesserung der Verbindung mit der freien Landschaft) und im Grünraum (vor allem Verbesserung des Erholungswertes, des Hochwasserschutzes und der Ökologie) ist ein wichtiges Anliegen der Stadt.

Ein anlaufendes Projekt ist die Renaturierung der Glan in Teilstrecken. Die in den ersten Nachkriegsjahren hart verbaute Glan im Raum

Leopoldskron soll wieder mit charakteristischen Strukturen wie Mäandern abschnittsweise naturnah ausgestaltet werden.

Weitere – mittel- bis langfristig zu realisierende – Renaturierungsprojekte umfassen:

- die teilweise Aufweitung des Gersbaches vor allem im Bereich des Volksgartens sowie dessen naturnähere Gewässerbettgestaltung in seiner Einmündung in die Salzach
- die naturnähere Gestaltung des Schleiferbaches
- der Lückenschluss des Glasbaches in Aigen
- die Wiederbelebung des einst wasserreichen Eschenbaches entlang der Hellbrunner Allee, gespeist vom Wasser des Anifer Alterbaches

Die Stadt Salzburg besitzt auch einige stehende Gewässer, wenngleich die Zahl der kleinen Stillgewässer in der Stadt in den letzten Jahrzehnten deutlich abgenommen hat. Die Stillgewässer verdanken ihre Entstehung dabei teilweise dem früheren Schotterabbau (Salzachseen etc.) bzw. dem historischen Torfabbau (St.-Peter-Teiche, Leopoldskroner Weiher) und wurden einst als Fischgewässer, Holzleitungsrohrteiche oder Feuerlöschteiche genutzt. Die erhaltenen Stillgewässer sind heute von hoher Bedeutung für das Stadtbild, die Kulturgeschichte (Hellbrunn, Freisaal etc.) sowie für die Erhaltung einer artenreichen Tier- und Pflanzenwelt.

2.2.5 Alleen, Baumreihen und Einzelbäume

In der Stadt Salzburg stocken über 30.000 Solitäre Bäume außerhalb des Waldes, davon stehen etwa 22.000 Stück im öffentlichen Eigentum. Sie bilden damit den größten Teil der städtischen Durchgrünung mit Gehölzen. Vor allem in Parks und entlang von Straßen und Wegen befindet sich der Baumbestand im Eigentum der Stadt (siehe Karte 2.13 „Alleen, Solitäre Bäume und Feldgehölze“).

Die wenig straßentaugliche Birke, in Parks wegen ihrer lichten Belau-

bung und des hellen Stammes aber beliebt, ist mit über 20% sehr häufig. Sie ist gemeinsam mit der Rosskastanie (12%) die häufigste Solitärbaumart der Stadt.

Die Kastanie wurde vor allem im Zuge der Stadterweiterung nach 1860 zur Verbesserung der damals wichtigen „Stadthygiene“ (Schutz des Kleinklimas, Staubfilter) gepflanzt. Die Rosskastanie, eine Auwaldart des Balkans, ist durch ihre Blütenfülle ein attraktiver, aber nicht heimischer Baum, der gegenüber Umweltfaktoren im Straßenraum (Bodenverdichtung, Salzstreuung) wenig resistent ist und durch den Befall der Kastanien-Miniermotte noch problematischer wird.

Der Anteil an solitären Stieleichen in der Stadt ist mit 9% vergleichsweise hoch. Winter- und Sommerlinden findet man häufig entlang von Straßen, Spitzahorn und Bergahorn sollen künftig verstärkt hinzukommen. Unter den Nadelbäumen steht allen Arten die heimische Fichte mit einem Anteil von 7% voran, während die heimische Rotkiefer und Tanne nur selten vorhanden sind. Deren Förderung sollte daher an erster Stelle bei der Pflanzung von Nadelgehölzen in der Stadt stehen.

Fast drei Viertel des Baumbestandes der Stadt sind jünger als 100 Jahre, 6% zwischen 150 und 200 Jahre und noch 4% über 200 Jahre alt. Bäume über etwa 150 Jahren sind für die Tier- und Pflanzenwelt nicht ersetzbar, die Landschaft besonders prägende Kostbarkeiten der Stadt, deren Erhaltung besonderes Augenmerk gilt. Gerade der alte Baumbestand, der gegen viele Schadfaktoren wenig resistent ist, soll durch entsprechende pflegerische Maßnahmen (Kronensicherung, Sicherung des Wurzelraumes etc.) möglichst lange erhalten bleiben.

In der Stadt Salzburg wird seit 1982 ein wesentlicher Teil des Baumbestandes (über 7.000 Bäume) kontinuierlich begutachtet und seine Entwicklung dokumentiert. Es zeigt sich, dass der Gesundheitszustand der Salzburger Stadtbäume heute wieder vergleichsweise zufriedenstellend ist.

Die Hellbrunner Allee mit ihrem mächtigen alten Baumbestand ist samt den von dieser ausgehenden kurzen Alleen und dem historischen Fürstenweg die älteste erhaltene herrschaftliche Allee Mitteleuropas. Gemeinsam mit einem Teil der Leopoldskroner Straße bilden sie die einzige architektonisch geplante, raumgreifende Allee der Stadt. Baumbestandene Straßen (Alleen im weiteren Sinn) sind Leopoldskroner Allee, Revertera-Allee und Kleßheimer Allee, die auch heute den räumlichen Zusammenhang zwischen dem Stadtzentrum und historischen Prunkbauten der Peripherie herstellen. Die Salzachpromenaden im Zentrum der Stadt sind über weite Strecken ebenfalls von Baumreihen (größtenteils Rosskastanien) beschattet. Weitere straßenbegleitende Baumbestände sind die Fürstenallee, die Wickenburgallee und die Bäume der Franz-Josef-Straße (vor allem Platanen), der Moosstraße und des Glan-Treppelweges (vor allem Birken). Der fast 500 Stück umfassende Bestand an Kopfweiden entlang der Alm sind ein uraltes Kulturrelikt und landesweit in ihrem Alter einzigartig.

Durch die vermehrte Ausbringung von Streusalz im Winter werden Böden zunehmend belastet, da die Bodendurchlüftung verringert und die Giftwirkung der hohen Dosen an Salz die Vitalität des Baumbestandes erheblich beeinträchtigt. Streusalz soll im Umfeld von Bäumen daher nur im unbedingt erforderlichen Umfang ausgebracht werden.

2.3 Umweltbedingungen und Umwelthygiene

2.3.1 Lärm

Im Hinblick auf die Lärmsituation in Österreich wird im 8. Umweltkontrollbericht 2007 des Umweltbundesamtes festgestellt, dass sich 29% der Österreicher am Tag und/oder in der Nacht in ihren Wohnungen durch Lärm gestört fühlen. Der Verkehr ist dabei mit 73% der

Nennungen die wichtigste Lärmquelle, wobei der Kfz-Verkehr in 60% der Antworten als Verursacher genannt wird. Er liegt damit weit vor Schienenverkehr mit 10% und dem Luftverkehr mit 5%.

In Österreich gibt es kein Lärmschutzgesetz, welches die zulässigen bzw. zumutbaren Geräuschmissionen im Hinblick auf die Belästigung bzw. gesundheitliche Gefährdung von Schallmissionen regeln würde. Fragen des Lärmschutzes sind rechtlich gesehen für die einzelnen Verkehrsträger im Bereich des Straßenverkehrs, Schienenverkehrs und Flugverkehrs sowie im Bereich des Gewerbes und der Industrie, bei Freizeiteinrichtungen, in der Raumordnung als auch im Nachbarschaftsrecht unterschiedlich geregelt.

Von der WHO werden aber seit langem Vorsorgewerte für Wohnen angegeben und liegen für städtisches Wohnen tags bei 55 dB (energieäquivalenter Dauerschallpegel) zur Vermeidung erheblicher Belästigung. Nachts beträgt dieser Vorsorgewert zum Schutz eines ungestörten Schlafes 45 dB. Die genannten Werte sind auch in allen einschlägigen ÖNORMEN und ÖAL-Richtlinien (wie z.B. in der ÖNORM S 5021) enthalten und liegen auch der Richtlinie „Immissionsschutz in der Raumordnung“ des Landes Salzburg zu Grunde, die von der Landesregierung in wesentlichen Teilen für die Raumplanung verbindlich erklärt wurde.

Am 18. Juli 2002 trat die Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die „Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ (Richtlinie 2002/49/EG) in Kraft. Diese Umgebungslärmrichtlinie verfolgt das Ziel, schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm vorzubeugen oder entgegenzuwirken.

Der Bund hat zwischenzeitlich zur Umsetzung die Umgebungslärmrichtlinie, das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (Bundes-LärmG),

BGBI. I Nr. 60/2005, und die Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (Bundes-LärmV) vom 5. April 2006 erlassen. Hierin werden allerdings keine Grenzwerte vorgegeben, sondern vielmehr Mess-Standards zur Erhebung von Lärmbelastungen geregelt. Aufgrund der Kompetenzverteilung besteht ein Umsetzungsbedarf auf Ebene der Bundesländer nur für zwei Bereiche:

- Hauptverkehrsstraßen, soweit es sich nicht um Bundesstraßen A oder S handelt, und
- IPPC-Anlagen und Straßen (außer Bundesstraßen) in Ballungsräumen.

Für den diesbezüglichen Bereich des Straßenverkehrslärms hat infolgedessen das Land Salzburg im „72. Gesetz vom 4. Juli 2007, mit dem das IPPC-Anlagengesetz geändert wird“ das Gemeindegebiet der Stadt Salzburg als Ballungsraum festgelegt. Aufgrund dessen müssen für alle Straßen im Ballungsraum Salzburg (Gesamtlänge des Straßennetzes: ca. 454 km) bis spätestens 31. Mai 2012 strategische Umgebungslärmkarten und ab 2013 Aktionspläne ausgearbeitet werden.

Zum notwendigen Lärmschutz der Bevölkerung in der Stadt Salzburg wurden während der vergangenen Jahre bereits umfangreiche Maßnahmenpakete im Bereich des Schienen-, Flug- und Straßenverkehrs durchgeführt:

- Errichtung von Lärmschutzwänden entlang der Bahnstrecken im gesamten Stadtgebiet von Salzburg (nahezu abgeschlossen).
- Auf dem Flughafen Salzburg verkehren zu über 90% die weltweit leisesten Flugzeugtypen, alle An- und Abflugverfahren sind als lärmarme Flugverfahren konzipiert und es ist ein Nachtflugverbot festgelegt.
- Lärmreduktionen durch geschwindigkeitsregulierende Maßnahmen im Bereich der Hauptverkehrsstraßen, flächendeckende Tempo-30-Zonen in annähernd sämtlichen Wohngebieten der Stadt sowie durch Errichtung von Lärmschutzwänden (A1 und A10) und des Lärmschutz隧nels Lieferung.

Straßenverkehrslärm – digitale Lärmkarte der Stadt Salzburg

Zur Objektivierung und Darstellung der tatsächlichen Lärmsituation im gesamten Stadtgebiet von Salzburg wurde auf Basis der digitalen Stadtkarte und des Kfz-Verkehrsbelastungsplans (2005) eine digitale Lärmkarte erstellt.

Dabei konnte auf den Ergebnissen einer umfangreichen wissenschaftlichen Untersuchung, die im Jahr 1992 von der Stadt Salzburg in Auftrag gegeben worden ist, aufgebaut werden. Dabei wurde von der Universität Innsbruck unter Leitung von Dr. Tiefenthaler betreffend den Straßenlärm neben einer problemorientierten Bestandsanalyse und Prognose-szenarien auch eine Dringlichkeitsreihung von zu lärmsanierenden Straßenabschnitten sowie Maßnahmenplänen zur Reduktion des Verkehrslärms und die Wirkung von Maßnahmenkombinationen ausgearbeitet.

Dem Kfz-Verkehrsbelastungsplan (2005) liegt eine digitale Verkehrsdatenbank zugrunde und bezieht sich auf den gesamten Stadtbereich sowie das relevante angrenzende regionale und überregionale Straßennetz mit einer Gesamtfläche von 98 km². Es wurden dabei insgesamt 9.445 Straßenzüge und 32.000 Häuser digital erfasst.

Passive Lärmschutzmaßnahmen wie z. B. Lärmschutzwände und Lärmschutzwälle konnten in der vorliegenden, ersten Ausbaustufe (Stand: Oktober 2005) noch nicht vollständig berücksichtigt werden, werden jedoch laufend vervollständigt. Die digitale Lärmkarte entspricht den europäischen sowie nationalen Regulativen und stellt zukünftig eine wichtige Grundlage für die Durchführung von Lärminderungsmaßnahmen im Bereich der Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung dar. Es können damit Betroffenheitsanalysen und Konfliktpläne sowie Schallimmissionspläne für Flächenwidmungsverfahren und Umweltverträglichkeitsprüfungen rasch, unbürokratisch und kosteneffizient erstellt werden.

Die Lärmkarte der Stadt Salzburg (siehe Plan 2.14) zeigt zusammenfassend, dass in den straßennahen Bereichen entlang der Hauptverkehrsstraßen die Schallimmissionen (energieäquivalente Dauerschallpegel LAeqTag) von 65 dB weitestgehend überschritten werden.

Es ist statistisch mehrfach belegt, dass ab einem LAeq von 65 dB tags/55 dB nachts durch Straßenverkehrslärm bei mehr als 50% der betroffenen BewohnerInnen Belästigungsreaktionen zu erwarten sind. Zudem gibt es epidemiologische Hinweise, dass bei langfristiger Exposition gegenüber Verkehrslärm mit einem LAeq über 65 dB tags Negativeffekte auf die Gesundheit auftreten können.

Vor allem in den verkehrsnahen Bereichen der Landesstraßen wie z. B. Alpenstraße, Hellbrunner Straße, Nonntalerbrücke, Rehrplatz, Bürgleinsteinstraße, Gaisbergstraße, Eberhard-Fugger-Straße, Fürbergstraße, Rudolfskai und -platz, Imbergstraße, Münchner Bundesstraße, Ignaz-Harrer-Straße, St.-Julien-Straße, Gabelsbergerstraße, Sterneckerstraße, Linzer Bundesstraße, Minnesheimstraße, Innsbrucker Bundesstraße und Vogelweiderstraße liegen erhebliche Überschreitungen von 65 dB vor.

In den Stadtteilen, in denen Tempo 30 wirksam ist, liegen die Schallimmissionen – auch aufgrund der geringeren Kfz-Verkehrsbelastung – größtenteils im Bereich von 60 dB bzw. auch darunter.

Schallimmissionen kleiner als 50 dB werden in der Stadt Salzburg nur vereinzelt in den Naherholungsgebieten im Süden der Stadt sowie beispielsweise an straßenabgewandten Hausfassaden in erweiterten Wohngebieten und abgeschirmten Innenhöfen erreicht.

Fluglärm – Flughafen Salzburg

Der Flughafen Salzburg – als größter österreichischer Bundesländerflughafen – befindet sich flächenmäßig mit Ausnahme eines schmalen Sicherheitsstreifens im Norden zur Gänze innerhalb des Stadtgebietes von Salzburg. Aufgrund seiner Lage – 4 km westlich des Stadtzentrums –

und der unmittelbaren Nachbarschaft zu großen Wohngebieten ist der Betrieb des Flughafens Salzburg sehr stark von der Akzeptanz der BewohnerInnen abhängig.

Nachdem sich der nördliche An- und Abflugbereich des Flughafens Salzburg auf das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland erstreckt, wurde im Jahr 1967 ein Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich über die Auswirkungen der Anlage und des Betriebes des Flughafens Salzburg auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland 1974 unterzeichnet.

Zur Einflussnahme auf die Fluglärmsituation sowie zur Objektivierung der vom Flughafen Salzburg verursachten Schallimmissionen stehen drei bedeutende Regulative bzw. Infrastrukturen zur Verfügung:

- Die technologische Kooperation zwischen dem Flughafen Salzburg, der Austro Control sowie der Stadt Salzburg beim Betrieb des Fluglärm- und Flugwegmesssystems. Durch dieses Messsystem – mit sechs stationären Stationen (Ainring, Freilassing, Liefering, Taxham, Kendlersiedlung und Moosstraße) – erfolgt die kontinuierliche Messung und Beurteilung aller, vom gesamten Flugverkehr des Flughafens Salzburg verursachten Schallimmissionen und die Zuordnung zu Flugzeugtypen und Flugwegen.
- Durch ein Betriebszeitenregulativ (Betriebszeitenbescheid von 1997) erfolgt neben der Festlegung eines Nachtflugverbotes, eine aktive Unterstützung eines lärmarmen Flugbetriebes u. a. durch ein De-facto-Flugverbot für die lauteste Gruppe der lärmarmen Flugzeuge (ICAO-Annex 16, Kapitel-3) in den Tagesrandstunden. Ein solches Flugverbot auf Basis von tatsächlich vor Ort kontinuierlich gemessenen Lärmwerten ist einzigartig im gesamten deutschsprachigen Raum.
- Die Deutsch-Österreichische Fluglärmmmission (auf Basis des Staatsvertrages von 1974) setzt sich unter anderem aus Vertretern der vom Fluglärm betroffenen

Gemeinden, der bayerischen und österreichischen Ministerien sowie dem Flughafen Salzburg zusammen. Im Rahmen der Deutsch-Österreichischen Fluglärmkommission werden unter anderem lärmmindernde An- und Abflugstrecken und -verfahren erarbeitet sowie die Regelungen des Nachtflugverbots auf dem Flughafen Salzburg überwacht.

Betroffenheitsanalysen – objektiv und subjektiv

Basierend auf den flächenhaften Lärmdaten zum Straßen-, Schienen- und Fluglärm und den adressbezogenen Einwohnerdaten wurden im Rahmen einer Studie zu Nachhaltigkeitsindikatoren in der Stadt Salzburg versucht, objektive Zahlen der vom Lärm betroffenen Personen zu ermitteln.

Die Tabelle gibt einen Überblick über die – entsprechend den geltenden Normen – erhobenen Lärmbelastungen und davon betroffenen EinwohnerInnen mit Hauptwohnsitz in der Stadt Salzburg. Beim Vergleich der ermittelten Daten ist zu berücksichtigen, dass für die Berechnungen derzeit für den Straßen-, Schienen- und Fluglärm nur unterschiedliche Beurteilungsparameter zur Verfügung gestanden sind. Die Schallimmissionen des Straßenverkehrs beziehen sich dabei auf den Lday (Tages-energieäquivalente Dauerschallpegel; Bezugszeit 1 Jahr, Basisdaten Jahr 2005), beim Schienenverkehr auf den Lnight (Nacht-energieäquivalente Dauerschallpegel minus 5 dB Schienenbonus; Bezugszeit 1 Jahr, Prognose 2010/2015) sowie beim Flugverkehr auf den LDEN (Tag-Abend-Nacht-energieäquivalente Dauerschallpegel mit 5 dB Zuschlag auf die Abendstunden und 10 dB Zuschlag auf die Nachtstunden; Bezugszeit 6 verkehrsreichste Monate, Prognose 2015).

Die Tabelle als auch die entsprechenden Karten (2.14–2.16) zeigen deutlich, dass Straßenverkehrslärm über das gesamte Stadtgebiet verteilt ist und damit die zahlenmäßig massivste Betroffenheit in der Wohnbevölkerung auch in Bezug auf die Höhe der Lärmbelastung erzeugt.

Lärmbelastung in dB	Straßenverkehr day		Schienenverkehr night		Luftverkehr DEN	
	EW	%-Anteil	EW	%-Anteil	EW	%-Anteil
55–60	43.858	29,2	5.986	4,0	5.001	3,3
60–65	27.396	18,2	1.861	1,2	2.024	1,3
65–70	14.890	9,9	2.100	1,4	100	0,07
70–75	6.183	4,1	0	0	0	0
> 75	1.512	1,0	0	0	0	0

Abb. 3: Überblick über die von Lärmbelastung betroffenen Personen, unterschieden nach Lärmquelle | Quelle: Räumliche Nachhaltigkeitsindikatoren, Wohnstandort-Attraktivität: Integration von Umweltfaktoren, ispace 2008.

Schienenlärm ist hingegen auf die unmittelbare Umgebung der Bahnrouen begrenzt und Fluglärm ist vor allem dort von Bedeutung für Lärmbelastungen, wo sich die Flugzeuge in Bodennähe bewegen. Beide letztgenannten Lärmemitteln wirken sich, im Gegensatz zum Straßenverkehrslärm, in Bereichen von mehr als 70 dB nicht mehr aus.

Gerade im Bereich Lärm ist es wichtig, neben der objektiven Betrachtung auf das subjektive Lärmempfinden einzugehen. Vom Institut für Markt- und Meinungsforschung, Creative Research, Dr. Populorum, wurde im Jahr 2007 die Studie „Lebensqualität in der Stadt Salzburg und einiger Anrainergemeinden unter besonderer Berücksichtigung des Umweltfaktors LÄRM“ veröffentlicht. Die Zielsetzung der Studie war eine Abschätzung der vom Fluglärm des Flughafens Salzburg besonders betroffenen Personen. Neben dem Status quo der momentan empfundenen Lärmbelastung wurde dabei auch die zeitliche Komponente berücksichtigt (subjektive Einschätzung der Lärmentwicklung mit Horizont 2011). Weiters wurde die persönliche Lebensqualität und Zufriedenheit mit dem Wohnort und dem momentanen Wohnsitz analysiert.

Es erfolgte eine regionale Abgrenzung auf einen Bereich, der primär unmittelbare AnrainerInnen und angrenzende Gemeinden des Flughafens Salzburg erfasste. Es wurden insgesamt 701 Interviews in 14 Erhebungsgebieten durchgeführt. Auf das Stadtgebiet von Salzburg bezogen sich dabei 9 Erhebungsgebiete und 447 Interviews. Beim Status quo zeigte sich, dass 103 der 447 befrag-

ten AnrainerInnen in der Stadt Salzburg den Fluglärm als „sehr großes Problem“ oder „großes Problem“ bezeichneten. Insgesamt waren 84% der Meinung, dass der Fluglärm in den nächsten 5 Jahren weiter zunehmen wird.

Ein Ergebnis war auch, dass die Belästigung durch Fluglärm vorwiegend „genereller Art“ ist und nicht weiter ausdifferenziert wird. Die „kleinen Sportflieger“ oder Hubschrauber werden hauptsächlich lokal als störend empfunden. Besonders abends, am Wochenende und im Sommer wird der Fluglärm als störender empfunden, da hier mehr Aktivität im Freien bzw. im eigenen Heim stattfindet.

Fluglärmentwicklung von 1990 bis 2007

Die Entwicklung der vom Flugverkehr verursachten Schallimmissionen (energieäquivalenten Dauerschallpegel LDN der jeweils 6 verkehrsreichsten Monate) in den vergangenen 18 Jahren zeigt, dass die Dauerschallpegel an allen fünf Messstationen von 1990 bis 2007, trotz Zunahme der Flugbewegungen der allgemeinen Luftfahrt um 1,2% und dem kommerziellen Luftverkehr um 60,6%, gegenüber dem Bezugsjahr 1990 zwischen 5 bis 12 dB abgenommen haben.

Diese Entwicklung ist einerseits auf das grundsätzliche Flugverbot von lauten Maschinen (Kapitel-2-Typen) und dem generellen Trend zu lärmarmen Flugzeugtypen zurückzuführen.

Obwohl die Zahl der Passagiere im Steigen ist, nimmt die Anzahl der Flugbewegungen ab. Dies ergibt

sich aus einer höheren Auslastung der Flüge. Abb. B.6. zeigt die Zahl der Passagiere je Flugbewegung im Vergleich der Jahre 1993 bis 2006. Man kann deutlich erkennen, dass die Auslastungen in den letzten 10 Jahren stetig zunehmen.

Fluglärm-schutzzonen Prognose 2015

Im Rahmen der Erstellung des Landesentwicklungsprogramms Bayern wurde 2001 eine Neuberechnung der Fluglärm-schutzzonen des Flughafens Salzburg durchgeführt. Die Berechnungen der grenzüberschreitenden Fluglärm-schutzzonen – Prognose 2015, wurden vom technischen Umweltschutz der Stadt Salzburg auf Basis der deutschen AzB sowie der österreichischen ÖAL-Richtlinie 24 Bl.1 auf Basis von Prognosedaten (Flugzeugtypenmix und Flugwegverteilung) für das Jahr 2015 erarbeitet (siehe Plan 2.15.).

Das gegenüber der Prognose 2000 reduzierte Flächenausmaß der Fluglärm-schutzzonen der Prognose 2015 zeigt, dass durch die bisher getroffenen Maßnahmen trotz Zunahme der Flugbewegungen der Schutz der Bevölkerung gewährleistet ist. Mittlerweile verkehren im kommerziellen Luftverkehr auf dem Flughafen Salzburg bereits mehr als 90% der weltweit lärmärmsten Flugzeugtypen, die dem Kapitel-4-Standard entsprechen.

Schienenverkehrslärm

Im Bereich der Stadt Salzburg verlaufen die Schienenstrecken der ÖBB mit einer Streckenlänge von insgesamt 16,8 km (Westbahn bis Hauptbahnhof und zur Stadtgrenze Richtung Elsbethen 12 km, Bereich Westast – Hauptbahnhof bis zur Staatsgrenze Richtung Freilassing 4,8 km). Zum Schutz der Bevölkerung wurde in Kooperation zwischen der Stadt und dem Land Salzburg sowie dem Bund bzw. der ÖBB in einem ersten Schritt ein Schienenverkehrslärmkataster erstellt, der die Schallmissionen des Schienenverkehrs erfasst (siehe Plan 2.16).

Dabei wurde festgestellt, dass in der Stadt Salzburg bei insgesamt 1.220 Gebäuden und damit 11.262 betroffenen BewohnerInnen der Grenz-

Jahr	Anring	Freilassing	Messstationen		
			Liefering	Taxham	Kendlersiedlg.
1990	46	60	59	67	72
1995	39	54	51	60	64
2000	33	54	52	61	63
2005	33	55	54	63	64
2007	34	55	54	61	64
Veränderung dB	-12 dB	-5 dB	-5 dB	-6 dB	-8 dB
%	-91%	-69%	-69%	-75%	-84%

Abb. B.4.: Energieäquivalente Dauerschallpegel LDN in Dezibel (dB) – 6 verkehrsreichste Monate von 1990 bis 2007 | Quelle: Schalltechnisches Amtsgutachten – Ediktalverfahren Flughafen Salzburg, 2005/2007.

Jahr	allgem. Luftverkehr	kommerz. Luftverkehr	gesamt
1990	34.744	13.646	48.390
1995	29.395	23.559	52.954
2000	29.098	22.136	51.234
2005	42.763	24.529	67.292
2007	35.149	21.918	57.067
Zunahme	1,2%	60,6%	17,9%

Abb. B.5.: Die Flugbewegungen des allgemeinen und kommerziellen Luftverkehrs beim Flughafen Salzburg von 1990 bis 2007 zeigen folgende Entwicklung | Quelle: Schalltechnisches Amtsgutachten – Ediktalverfahren Flughafen Salzburg, 2005/2007.

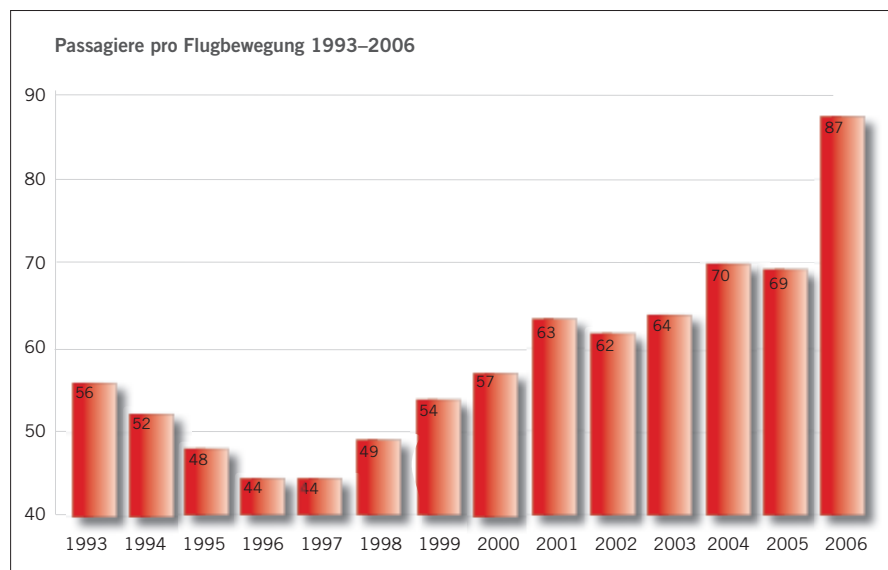


Abb. B.6.: Anzahl der Passagiere pro Flugbewegung von 1993 bis 2006.

	Fläche km ² der Fluglärm-schutzzonen energieäquivalente Dauerschallpegel LDEN in Dezibel (dB). Bezugszeit: 24 h/Tag				
	>55 dB	>60 dB	>65 dB	>70 dB	>75 dB
Prognose 2000 (Ist-Stand)	14,71	7,15	3,02	1,24	0,47
Prognose 2015	13,32	5,32	2,12	0,79	0,28
Vergleich 2000/2015 in %	-9,4%	-25,6%	-29,8%	-36,2%	-41,5%

Abb. B.7.: Prognose 2015 – Flächenausmaß der Fluglärm-schutzzonen | Quelle: Schalltechnisches Amtsgutachten – Ediktalverfahren Flughafen Salzburg, 2005/2007.

wert von 55 dB während der Nachtstunden überschritten wird.

In einem zweiten Schritt wurden unter Berücksichtigung der Schienenverkehrszahlen bis zum Jahre 2015 die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen ermittelt und Lärmschutzwände in einer Länge von 21,1 km (Höhen zwischen 2 m bis 4 m) mittlerweile fast zur Gänze errichtet. Darüber hinaus werden insgesamt 14.200 Lärmschutzfenster in Wohn- und Schlafräumen erforderlich sein.

2.3.2 Luftschadstoffe

Luftschadstoffe werden durch verschiedenste Aktivitäten des Menschen (Verkehr, Hausbrand, Industrie etc.) freigesetzt, beeinträchtigen die Gesundheit von Mensch und Tier und können auch die Vegetation, den Boden und die Gewässer schädigen. Ganz generell konnten während der letzten Jahre durch zahlreiche Maßnahmen z. B. die Belastungen durch Blei, Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid und Benzol reduziert werden.

Im Immissionsschutzgesetz Luft (IG-L) ist der dauerhafte Schutz der menschlichen Gesundheit, des Tier- und Pflanzenbestandes, ihrer Lebensgemeinschaften und Lebensräume sowie von Kultur- und Sachgütern vor schädlichen Luftschadstoffen (§ 1 IG-L) als übergeordnetes umweltpolitisches Ziel festgesetzt worden, ebenso die vorsorgliche Verringerung der Immission von Luftschadstoffen. Die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität, die Grundzüge der Luftgüteüberwachung und der Maßnahmenplanung sind in der Europäischen Union in der Luftqualitäts-Rahmenrichtlinie vorgegeben.

In der Stadt Salzburg werden auf Basis der gesetzlich festgelegten Regulative die Konzentrationen von Luftschadstoffen mit Hilfe des Messsystems SALIS vom Amt der Salzburger Landesregierung ermittelt. In der Stadt Salzburg werden dabei die drei Messstationen Rudolfsplatz, Mirabellplatz und Lehen betrieben,

■ stark verkehrsbelastete Bereiche

Zone	Beurteilungspegel	Betroffene
1	>65 dB	3.263
2	60–65 dB	3.404
3	55–60 dB	4.595

Abb. B.8.: Schienenverkehrslärm | Quelle: Schienenlärmimmissionskataster, 1993

Rudolfsplatz	2000	2001	2002	2003	2004
SO ₂ [ug/m ³]	0	0	0	0	0
CO [mg/m ³]	0	0	0	0	0
NO ₂ [ug/m ³]	5	13	20	36	33
PM10 [ug/m ³]	–	9	33	55	27

Mirabellplatz	2000	2001	2002	2003	2004
SO ₂ [ug/m ³]	0	0	0	0	0
CO [mg/m ³]	0	0	0	0	0
NO ₂ [ug/m ³]	3	4	10	9	0
PM10 [ug/m ³]	–	23	11	18	8

Lehen	2000	2001	2002	2003	2004
SO ₂ [ug/m ³]	0	0	0	0	0
CO [mg/m ³]	0	0	0	0	0
NO ₂ [ug/m ³]	2	2	9	7	0
PM10 [ug/m ³]	–	8	18	27	14

Abb. B.9.: Stadt Salzburg – Luftgütbewertung, Anzahl der Überschreitungstage der Vorsorgewerte von 1999 bis 2004 | Quelle: Jährliche Luftgüteberichte des Landes Salzburg.

(Rudolfsplatz),
 ■ dicht verbaute Siedlungsgebiete (Lehen) und
 ■ das Stadtzentrum mit durchschnittlicher Verkehrsbelastung (Mirabellplatz) repräsentativ erfassen sollen.

Die Analysen der Luftgütbewertung (SALIS) von 1999 bis 2004 sind in den folgenden Tabellen ersichtlich. Dargestellt ist die Anzahl der jährlichen Überschreitungstage der Vorsorgewerte (Tage mit Luftgütbewertung >2a, gemäß Richtwerten der Österreichischen Akademie der Wissenschaften) zum Schutz der menschlichen Gesundheit.

Es zeigt sich folgendes Bild: der Vorsorgewert für Schwefeldioxid (SO₂) und Kohlenmonoxid (CO) ist bis 2004 an keiner der drei Messstationen überschritten worden, wohingegen sowohl bei Stickstoffdioxid (NO₂) als auch beim Feinstaub PM10 die Messungen über den Vorsorgewerten lagen. Im Bundesland Salzburg ist der Kfz-Verkehr für annähernd drei Viertel der Stickstoffdioxid- und Feinstaubemissionen

verantwortlich, 17% trägt die Industrie, 3% die Heizkraftwerke und ca. 7% der Hausbrand bei.

In der folgenden Grafik ist die Entwicklung der Jahresmittelwerte für Stickstoffdioxid NO₂ von 1994 bis 2004 dargestellt:

Bei den Messstationen Lehen und Mirabellplatz sind die Langzeitgrenzwerte plus Toleranzmargen von 60 µg/m³ (ab 2000) und 40 µg/m³ (ab 2005) eingehalten worden. Der Grenzwert plus Toleranzmarge, bei deren Überschreitung vom Landeshauptmann Maßnahmen vorzusehen sind, wird an der Messstation Rudolfsplatz seit 2002 überschritten. Ab dem Jahr 2012 ist gemäß IG-L ein Langzeitgrenzwert von 30 µg/m³ ohne Toleranzmargen festgelegt. Beim Feinstaub PM10 wurden die vorgegebenen Langzeitgrenzwerte in Lehen und dem Mirabellplatz zwischen 2001 und 2004 nicht überschritten, aber auch hier kam es beim Rudolfsplatz im Jahr 2003 zu Überschreitungen (pro Kalenderjahr sind derzeit 30 „Überschreitungstage“ zulässig).

Die Analyse der Luftschadstoffimmissionen zeigt, dass es in der Stadt Salzburg in erster Linie im Nahbereich von Hauptverkehrsstraßen zu Überschreitungen der Langzeitgrenzwerte plus Toleranzmarge bei Stickstoffdioxid (NO₂) kommt.

Unter Berücksichtigung der immer niedriger werdenden Grenzwerte ist davon auszugehen, dass es zukünftig nahezu flächendeckend zu Überschreitungen in der Stadt Salzburg kommen wird. Entsprechend dem UVP-Gesetz 2000 sind Maßnahmen wie die Ausweisung belasteter Gebiete und damit verbundene Einschränkungen für Verkehr, Wirtschaft und Menschen umzusetzen.

Ein Teil der Stadt Salzburg (KG Salzburg Stadt) wurde mittlerweile als belastetes Gebiet gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz ausgewiesen. Der gesamte Zentralraum wurde vom Land Salzburg zum Sanierungsgebiet entsprechend Immissionsschutzgesetz Luft erklärt. Der betroffene Salzburger Zentralraum umfasst folgende 15 Gemeinden: Golling, Kuchl, Bad Vigaun, Hallein, Oberalm, Puch, Anif, Elsbethen, Grödig, Wals-Siezenheim, Stadt Salzburg, Bergheim, Hallwang, Eugendorf und Thalgau.

Bei Umwelterheblichkeits- bzw. Umweltverträglichkeitsprüfungen werden dadurch heute schon strengere Maßstäbe angelegt. Entlang der Autobahnen A1 und A10 treten seit 2002 regelmäßige Grenzwertüberschreitungen vor allem von Stickstoffdioxid auf. In jedem Fall sind in solchen Bereichen mit der Überschreitung von Luftschadstoffgrenzwerten Folgen für die Flächenwidmung und Ansiedlung auch von Gewerbebetrieben verbunden, die im Einzelfall zu prüfen sind.

Als vordringliches Ziel im Bereich der Luftschadstoffimmissionen ist in der Stadt Salzburg die Reduktion von Stickstoffdioxid und Feinstaub anzusehen. Im Bereich des Magistrates der Stadt Salzburg wurde mittlerweile eine ämterübergreifende Arbeitsgruppe eingerichtet, die Konzepte zur Reduktion dieser Luftschadstoffe erarbeiten soll.

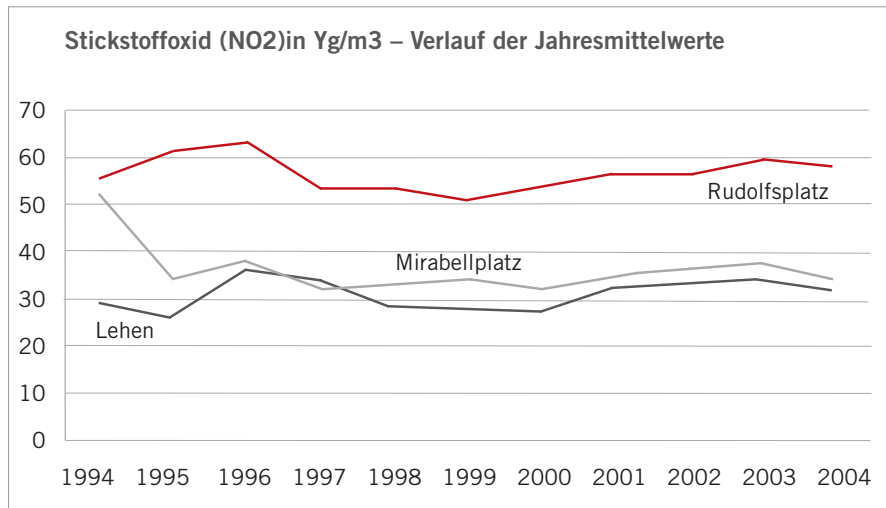


Abb. B.10.: Stickstoffdioxid NO₂-Verlauf der Jahresmittelwerte | Quelle: Luftgüteinformation des Landes Salzburg.

2.3.3 Elektromagnetische Felder – Mobilfunk

Die Entwicklungen neuer Technologien zur Gewinnung und Übertragung von Informationen (elektromagnetische Hochfrequenzfelder) verlaufen immer dynamischer und haben bereits in vielen Lebensbereichen Einzug gehalten bzw. stehen kurz vor der großflächigen Markteinführung. Es ist daher zu erwarten, dass künftig – zu den bereits jetzt in der Umwelt bestehenden elektromagnetischen Emissionen – qualitativ und quantitativ weitere Belastungen hinzukommen werden. Besondere Entwicklungen ergeben sich derzeit in den folgenden Bereichen: Telekommunikationssysteme, Rundfunk- und Fernsehtechnik, Anwendungen im Haushalt und in Büros, Technologien in Verkehrssystemen, Warensicherungs-, Identifikations- und Zugangskontrollsysteme, Anwendungen in Industrie, Handel und Gewerbe, Anwendungen im Gesundheitsbereich sowie hoheitliche Anwendungen (z. B. mit Chip ausgestattete Reisepässe).

Es wird daher mit immer mehr tragbaren Geräten zu rechnen sein und der gleichzeitige Betrieb mehrerer Quellen wird wahrscheinlicher. Auch wenn die Emissionen einzelner Quellen gering sind, könnte deren Anhäufung und Zusammenwirken besonders in reflektierenden Innenräumen nicht mehr vernachlässigbar sein. Neben dem Kopf werden

zunehmend auch andere Körperregionen den elektromagnetischen Feldern ausgesetzt.

Sensible Bereiche

Als sensible Bereiche gegenüber Umweltimmissionen gelten insbesondere Krabbelstuben, Kindergärten und Kinderhorte, Schulen, Seniorenheime und Krankenhäuser.

Mobilfunk

Entscheidend beeinflusst derzeit die Telekommunikation die Anwendungstrends: einerseits im Hinblick auf den mobilen Zugang in das Internet und andererseits auch durch die Steigerung neuer Informationsdienstleistungsangebote. Die Anzahl der MobilfunknutzerInnen in Österreich betrug laut Rundfunk und Telekom RegulierungsGmbH im Dezember 2005 rund 8.563.500 TeilnehmerInnen.

Die Gesamtzahl der Mobilfunkstationen in Österreich (Dach- und Maststationen sowie Mikrozellen) betrug im März 2004 18.141. 2005 befanden sich in der Stadt Salzburg ca. 400 Mobilfunksendeanlagen mit ca. 900 Sendemasten und mehr als 1800 Sendeantennen. Für die Basisversorgung des künftigen UMTS-Netzes in der Stadt Salzburg werden rund 500 neue Sendeanlagen benötigt, 300 können dabei auf bestehenden Anlagen errichtet werden.

In Österreich sind Grenzwerte zum Schutz der Allgemeinbevölkerung vor nachteiligen gesundheitlichen Effekten elektromagnetischer Felder im Telekommunikationsgesetz und in der ÖNORM E 8850 festgelegt. Da die Wirkung elektromagnetischer Hochfrequenzfelder in Fachkreisen nach wie vor umstritten ist und die derzeit festgelegten Grenzwerte nicht die möglichen Wirkungen von athermischen Effekten und Langzeitwirkungen von gepulsten elektromagnetischen HF-Feldern berücksichtigen, wurde von allen politischen Entscheidungsträgern des Landes und der Stadt Salzburg zum vorsorgenden Schutz der Bevölkerung ein verschärfter Vorsorgegrenzwert von 1mW/m^2 gefordert. Dieser Wert wurde bisher bei der Diskussion von möglichen Standorten in der Landeshauptstadt Salzburg als Beurteilungsgrundlage herangezogen.

Bei der Errichtung des UMTS-Netzes in der Stadt Salzburg wurde darüber hinaus ein neuer Weg beschritten. Zum vorsorgenden Schutz der BewohnerInnen der Stadt Salzburg wurde in Kooperation mit den Mobilfunkbetreibern eine Methodik entwickelt, die eine flächendeckende Grundversorgung mit UMTS unter den Voraussetzungen der geringst möglichen Sendeleistung und einem angemessenen wirtschaftlichen Aufwand gewährleistet.

Zur Objektivierung und Abschätzung der künftig zu erwartenden Feldstärken wurde ein digitaler Antennentragmastkataster für das Stadtgebiet aufgebaut, der bei Behördenverfahren, bei der Optimierung von Standorten, Beratungen für Betreiber und Informationen der Bevölkerung eingesetzt werden kann.

Aufgrund dessen ist es nun auch zukünftig möglich, bei der Errichtung von GSM- und UMTS-Mobilfunksendeanlagen, auch unter Berücksichtigung des Ortsbildschutzes und des Schutzes der Bevölkerung, optimale Standorte ermitteln zu können.

2.4 Frei- und Grünräume

Die Vielfalt an Grünräumen bestimmen wesentlich die Lebensqualität einer Stadt: Sie sind Erholungs- und Freizeitraum, Aufenthalts- und Kommunikationsraum, Lebensraum für Tiere und Pflanzen, bieten Orientierung im Stadtgefüge und haben grundlegende Auswirkungen auf das Stadtklima.

Insgesamt sind mehr als die Hälfte des Stadtgebietes „grün“ (siehe Kap. „Durchgrünungsgrad“), wobei sich dieses Grün in unterschiedlicher Qualität zeigt: Neben den großflächigen Stadtlandschaften (siehe Kap. 2.4.3) liegen Parks und Erholungsräume im bebauten Gebiet verstreut und werden durch private Hausgärten ergänzt.

Beim Umgang mit Grün- und Freiräumen ist neben ökologischen Kriterien auch darauf hinzuweisen, dass sie eine historische Vergangenheit besitzen und neben den natürlichen Entstehungsprozessen ihr Aussehen einer Kulturgeschichte verdanken. Integrale Landschafts- und städtebauliche Gestaltungspläne stellen daher beim vorausschauenden und zeitgemäßen Umgang mit der wertvollen Ressource „Landschaft“ eine wesentliche Basis dar und zeigen auch auf, dass Grünland durch seine vielfältigen Funktionen nicht einseitig (z. B. wertvoll – wertlos für Wohnbau) betrachtet werden kann.

2.4.1 Deklaration „Geschütztes Grünland“

Insbesondere in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg stieg die Siedlungsentwicklung in der Stadt Salzburg sprunghaft an. Dabei wurde großflächig wie auch splitterhaft in die bestehende Kultur- und Naturlandschaft eingegriffen. Aufgrund dieses hohen Verlustes an Frei- und Grünraum wurden Proteste in der Salzburger Bevölkerung wach und es kam zur Gründung von Bürgerinitiativen, die einen verstärkten Schutz der noch vorhandenen Landschaftsräume forderten. Das Ergebnis der politischen Dis-

kussion war im Jahr 1985 der Beschluss der Deklaration „Geschütztes Grünland“, eine Selbstbindung des Salzburger Gemeinderates, die verkürzt besagt, dass alle als Grünland gewidmeten Flächen einen dauerhaften Schutz vor weiterer Bebauung genießen sollen. Daneben wird die Anerkennung der Bauern als Bewahrer der Kulturlandschaft festgehalten. Ebenso wurde als Ziel die Schaffung eines regionalen Grüngürtels definiert.

Nach dem erfolglosen Versuch der Landesplanung im Rahmen einer eigenständigen Verordnungsebene einen Grüngürtel für die Stadt Salzburg und ihre Umgebungsgemeinden festzulegen, wurde 1999 durch den Regionalverband (RVS) ein Grüngürtel auf Regionalplanungsebene in einem Grobkonzept („Schraffur“) verordnet.

Im Jahr 2001 wurde das Ziel der Deklaration „Geschütztes Grünland“ dahingehend gestärkt, als sie sowohl textlich als auch planlich – zusammen mit einer parzellenscharfen Abgrenzung des regionalen Grüngürtels für das Stadtgebiet – in das Räumliche Entwicklungskonzept 1994 (REK 94) integriert und damit zur grundsätzlichen Planungsabsicht der Stadt wurde.

Im Rahmen der Stellungnahmen zum REK-Grobkonzept kam es Anfang 2006 zu einer breiten Diskussion über die uneingeschränkte Beibehaltung der Grünlanddeklaration. Um diese Debatte auf eine neutrale Ebene zu bringen, wurde ein externes Büro (Braun&Partner) mit der Aufgabe betraut, die gültige Bauland-Grünland-Grenze, die weitestgehend ident mit dem Deklarationsgebiet ist, auf ihre langfristige Haltbarkeit hin zu überprüfen. Diese langfristige Betrachtung sollte jedenfalls über den im REK festgeschriebenen Baulandbedarf für die nächsten 10 Jahre hinausgehen (Zeithorizont rund 30 Jahre). Das Ergebnis der Überarbeitung ist im Plan B.2.17 festgehalten und zeigt das Deklarationsgebiet „Geschütztes Grünland“.

Basis für die Untersuchung und Abgrenzung waren die bereits erstellten

Studien „Siedlungs-Rand“, „Salzburger Stadt_Landschaften“ und „Städtebauliches Gestaltkonzept“, deren Inhalte sich im Detail in der weiteren Strukturuntersuchung und vor allem im Ziel- und Maßnahmenkatalog wiederfinden (siehe Kap. B.3 und C.2).

Als wesentliche Beurteilungskriterien werden herangezogen:

- städtebauliche und landschaftliche Qualitäten und Defizite
- Bezüge zwischen Bebauung und Landschaft (Silhouette, Rhythmus, Höhenentwicklung der Gebäude, landschaftliche Besonderheiten, Topographie etc.)
- ökologische und kulturlandschaftliche Wertigkeiten
- Eindeutigkeit bzw. Ablesbarkeit des Siedlungs- bzw. des Landschaftsrandes

Ergänzend zu diesen sich ausschließlich aus dem Orts- und Landschaftsbild ergebende Beurteilungsargumenten wurden ergänzende überörtliche Vorgaben und Kriterien berücksichtigt.

Ausgehend von der Betrachtung der Bauland-Grünland-Grenze wurden in den nachstehenden acht Teilräumen unterschiedlich große, langfristige Baulandpotentiale für Wohnen und Gewerbe festgestellt:

Plainberg, Söllheimer Wiesen- und Hügelland/Gnigl-Langwied

Der Raum

Eine heterogene Bebauung bildet die Ränder aus, in denen sich Einfamilienhaussiedlungen mit Gärten entlang der Hangkante mit großmaßstäblichen Gewerbebauten, den prägnanten Zeilenbauten der Goethesiedlung und dem offenen Geschosswohnungsbau bzw. den recht kompakten Ein- und Mehrfamilienhäusern in Langwied abwechseln. In vielen Bereichen wird die Siedlungsgrenze landschaftlich definiert, so z. B. entlang von Alterbach und Söllheimer Bach sowie durch die bewegte Topographie im Norden des Teilraums.

Entwicklungspotential

Sofern Fließgewässer bzw. die Topo-

graphie die Ausbildung des Siedlungsrandes prägen, sind diese Qualitäten zu erhalten oder weiter zu entwickeln. Die offenen Wiesen an den Hängen ebenso wie die Ablesbarkeit ehemals dörflicher Strukturen sind wertvolle, bestehende Merkmale, die eine Ausweitung der Baulandgrenze an Hang- als auch Insellagen ausschließen.

Baulandpotential

- Durch behutsame Arrondierungen im nördlichen Teil von Kasern kann der Siedlungsrand ablesbarer ausgebildet und die landschaftliche Einbindung verbessert werden.
- Verbesserung der Ablesbarkeit der bandartigen Struktur der gewerblichen Siedlungsfläche im Bereich der Carl-Zuckmayer-Straße.
- Schaffung eines prägnanten „Auftakts“ für den Beginn der Stadt im Bereich der Gewerbebauung an der Oberndorfer Landesstraße.
- Im Bereich Sam kann durch die landschaftsgerechte Einbindung des landwirtschaftlichen Betriebes an den Hangflächen ein klarerer Siedlungsabschluss geschaffen werden.

Aigner Parkhänge/Aigen-Parsch

Der Raum

Der gesamte Teilraum wird vor allem durch die Silhouette des Gaisberges als markanten landschaftlichen Blickpunkt im Osten begrenzt, aber auch durch den sich nach Süden und Südwesten weitenden Raum mit Blick auf das Alpenpanorama geprägt.

Der Raum vermittelt zwischen dicht bebauter Stadt und der Mittelgebirgslandschaft. Er ist mit einem dichten Geh- und Radwegenetz durchzogen und wird intensiv für die Naherholung genutzt. Aufgrund des kleinräumig gegliederten, parkähnlichen Charakters mit seiner Vielzahl an historischen Einzelbauten ist vor allem der östliche Teil des Landschaftsraums von hoher Bedeutung für Kulturlandschafts- und Stadtgeschichte, das Landschaftsbild und die Erholung. Mehrere als „Geschützte Landschaftsteile“ eingestufte Wasserläufe, Weiher und Gehölzbestände verdeutlichen dar-

über hinaus den Wert des Gebietes aus naturschutzfachlicher Sicht.

Entwicklungspotential

Entsprechend des stark voneinander abweichenden Charakters der Bereiche westlich und östlich der Aigner Straße bzw. der Bahnlinie ist ihr spezifisches Entwicklungspotential unterschiedlich zu beurteilen. Östlich der Aigner Straße ist eine weitere Ausdehnung aus landschaftsästhetischen als auch ökologischen Gründen auszuschließen. In den dichter bebauten Siedlungsteilen im südwestlichen Abschnitt der Aigner Straße ist eine weitere bauliche Entwicklung auf den verbliebenen inselartigen Freiräumen zum Teil denkbar, die Auswirkung auf den Gesamttraum im Einzelfall aber zu überprüfen.

Baulandpotential

- Eine Ausweitung des Siedlungsbereichs ist nördlich der Olivierstraße möglich, wobei jedoch sowohl die Grünverbindung Richtung Salzach als auch die Fuß- und Radwegeverbindung entlang des Glasbachs erhalten bleiben muss.
- Der Bereich an der Bahnlinie nördlich und südlich der „Gartenstadt Aigen Süd“ weist eine Baulandeignung auf, wenngleich die Bezüge zu den Aigner Parkhängen und dem Gaisberg sowie die Fuß- und Radwegeverbindung erhalten bleiben und eine tendenzielle Erweiterung des vorhandenen Stadtteil-Spielplatzes vorgesehen werden müssen.
- Geringfügige Arrondierungen der Baulandgrenzen am südlichen Ortsrand von Glas im Bereich östlich der Ursulinen sind möglich.

Hellbrunner Parklandschaft/Alpenstraße

Der Raum

Der Landschaftsraum, der aus den beiderseits der Hellbrunner Allee liegenden Wiesen und Äckern besteht, wird von der seit Beginn des 20. Jahrhunderts sich ausbreitenden Bebauung begrenzt. Die Siedlungsränder der Stadtteile Nonntal, Kleingmain und Morzg bestehen größtenteils aus Ein- und Mehrfamilienhäusern mit Gärten, während

im Bereich der Alpenstraße Gewerbebauten die Landschaftskulisse dominieren. Sichtbeziehungen zur Umgebung spielen in diesem sensiblen Raum eine wichtige Rolle.

Entwicklungspotential

Der hohe kulturhistorische, kunstgeschichtliche und landschaftsästhetische Wert der „Hellbrunner Parklandschaft“, der sich auch im Denkmal- und Naturschutz widerspiegelt, verbietet grundsätzlich jegliche bauliche Entwicklung an der Hellbrunner Allee und in ihrem Umfeld.

Baulandpotential

- Die aufgrund der ursprünglich geplanten Südtrasse freigehaltene größere Baulücke westlich der Morzger Straße kann als Arrondierung der Baulandgrenze in erster Reihe herangezogen werden. Die Baulücke ist bereits in Teilbereichen bebaut.
- Der Jakob-Hacksteiner-Weg stellt die südliche Begrenzung für mögliche Baulandausweisungen unmittelbar an der Morzger Straße dar. Auch dieser Bereich ist zum Teil bereits bebaut.
- Die derzeit als Sportplatz ausgewiesene Fläche am Flurweg kann unter Wahrung eines entsprechenden Abstandes zur südwestlichen Baumkulisse sowie unter Bereitstellung eines verfügbaren Flächenäquivalentes zur Spiel- und Sportnutzung zur Bebauung herangezogen werden. Dies soll auch zu einer Verbesserung des Siedlungsrandes im gegenständlichen Bereich beitragen. Gleiches gilt für die südlich gelegene Teilfläche des bestehenden Betriebsareals.

Rückwidmung

- Gerade im sensiblen Landschaftsraum unmittelbar an der Hellbrunner Allee ist die Baulandinsel der Firma Ziegler als besonders kritisch zu beurteilen. Der durch die Festlegungen des Bebauungsplanes bereits freigehaltene westliche Bereich der Baulandinsel sollte durch Rückwidmung in Grünland konsequenterweise langfristig unverbaut erhalten bleiben.

Morzger Wiesen und Wälder Gneis-Morzg

Der Raum

Der Landschaftsraum ist durch die Weite der großflächigen Agrarlandschaft aus Wiesen und Feldern geprägt. Strukturiert wird der Raum durch den Kommunalfriedhof mit seinem alten Baumbestand, dem bewaldeten Morzger Hügel und dem Eichtwald im Süden. Im Westen verläuft der Almkanal.

Aufgrund der ländlichen Umgebung in Verbindung mit der Innenstadtnähe weist der Raum eine hohe Wohnqualität auf, die wiederum zur Zersiedlungstendenz beiträgt.

Entwicklungspotential

Um das für den Raum charakteristische Bild der weiten Agrarlandschaft mit eingestreuten Siedlungsinseln als Qualität zu erhalten, ist insbesondere dem Zusammenwachsen der vorhandenen Bebauung entgegenzuwirken. Arrondierungen der Baugebiete im kleineren Umfang bieten jedoch stellenweise die Möglichkeit einer Verbesserung des Siedlungsrandes.

Baulandpotential

- Durch die Nutzung der durch die ehemals geplante Südtrasse noch vorhandene und durch den Gasthof „Zur Hölle“ bereits teilweise bebauten Baulücke östlich der Berchtesgadener Straße kann eine bessere Ausbildung des Siedlungsrandes erreicht werden. Gleiches gilt im Sinne des Siedlungsrandes für den Bereich zwischen der Tennishalle und dem nördlich angrenzenden Bauernhof.
- Zur Abrundung und Verbesserung des Siedlungsrandes ist eine Erweiterung des Baulandes an der Berchtesgadener Straße nördlich des Dossenwegs aufgrund der dreiseitig vorhandenen Bebauung in Kombination mit der hohen standörtlichen Gunst denkbar.
- Durch die Ausprägung einer neuen Siedlungskante parallel zur Santnergasse, unter Berücksichtigung der wichtigen Sichtachse zwischen Berchtesgadener Straße, „Henkerhof“ und Festung sowie der Verlegung der Nissenstraße im gegenständlichen Bereich, kann die wichtige Landschaftsinsel mit

dem „Henkerhof“ langfristig gesichert werden.

- An der Josef-von-Eichendorff-Straße im Kreuzungsbereich mit der Santnergasse grenzt südlich eine Grünlandfläche an, die im Osten durch den Almkanal, im Süden und Westen durch bestehende Bebauung umgeben ist. Diese Flächen weisen Baulandeignung auf, da sie einerseits entlang der Josef-von-Eichendorff-Straße bereits seit längerem bebaut sind (ca. 40% der Gesamtfläche) und andererseits eine Erweiterung innerhalb des „gewachsenen“ Siedlungsrandes darstellen sowie eine Schließung des vorhandenen Siedlungskörpers bewirken. Voraussetzung für die Bebauung sollte jedoch die Freihaltung eines mindestens 10 m breiten Uferstreifens sein, der als hochwertiger Grün- und Erholungsraum entwickelt werden kann. Aufgrund der anhaltenden Zersiedelungstendenz sollte diese Bebauung aber den absoluten Abschluss der Siedlungsausdehnung in diesem Bereich bedeuten und eine Ausdehnung der Bauflächen über die Josef-von-Eichendorff-Straße ausgeschlossen werden.

Rückwidmung

- Die als landschaftsprägende Wiesenfläche erlebbare potentielle Baulandreserve zwischen Nissenstraße und Süßmayerstraße bzw. Dominicusweg soll bis zur Höhe der bestehenden Bebauung am Dominicusweg als Teil der ortsbildprägenden Landschaft rückgewidmet werden.

Leopoldskroner Moorwiesen und Torfstiche – Leopoldskroner Moos

Der Raum

Die streng geradlinig verlaufende Allee mit den dazu parallel verlaufenden Gräben geben dem Raum seinen besonderen Charakter. Die Straße und die begleitende Einzelhausbebauung teilen den Landschaftsraum in zwei Hälften. Lücken in der Bebauung ermöglichen den Blick in die Tiefe des Landschaftsraums, der mit rechtwinklig verlaufenden Wegen und Entwässerungsgräben durchzogen ist. Einige

Moorwäldchen und charakteristische Gehöfte liegen eingestreut in der Landschaft. Im negativen Sinne markant erscheint der Siedlungssplitter „Hammerauer Siedlung“.

Entwicklungspotential

Leopoldskron-Moos ist für die Stadt ein bedeutender Landschafts- und Siedlungsraum, dessen naturräumliche Entstehungsgeschichte und kulturhistorische Qualität erhalten bleiben muss. Durch das hohe ökologische Potential der Landschaft ist seine Nutzung als „sanfter“ Naherholungsraum sowie für den Naturschutz bedeutsam und soll in diese Richtung entwickelt werden. Das Entwicklungsziel dieses Teilraumes ist daher weniger die Ausweisung neuer Bauflächen als vielmehr die Aufwertung des Naturraumes.

Baulandpotential

- Das „Siedlungsband Moosstraße“ darf nicht vollständig durch Bebauung geschlossen werden, um die den Charakter prägenden „Durchblicke“ auf die Moor- und Wiesenlandschaft zu erhalten. Von einer Verdichtung bzw. die Durchblicke versperrende Bebauung in zweiter und dritter Reihe ist abzuweichen.
- Höfe in Einzellage sollen nicht durch nachverdichtende Bebauung an das Siedlungsband angebunden werden, vielmehr ist der charakteristische vor- und zurückspringende Rand zu erhalten.
- Keine weitere räumliche Ausdehnung oder weiteres Zusammenwachsen der einzelnen vorhandenen Siedlungssplitter.

Maxglaner Zwischenlandschaft Maxglan-Taxham

Der Raum

Aufgrund der engen Durchmischung von Siedlung und Landschaft weist der Teilraum eine heterogene Struktur auf. Unvermittelt stoßen kleinteilige Siedlungsbereiche und historische Ortskerne auf großmaßstäbliche Gewerbeareale. Weite und Offenheit sind die wesentlichen Merkmale des Landschaftsraumes, der von den Siedlungen stark eingeschnitten wird.

Entwicklungspotential

Aus der Heterogenität des Raums kann unter Berücksichtigung der prägenden Strukturelemente eine interessante Vielfalt entstehen, die ein positives Image für den Stadtteil erzeugt. Die sich in den Siedlungsbereich hineinziehenden Landschaften sind als Qualität zu erhalten. Durch die Heterogenität ergibt sich eine Zahl an Flächen, die sich für die städtebauliche Entwicklung anbieten und zur Verbesserung der Stadtrand-situation führen. Auch innerhalb des Siedlungsgebietes liegt eine hohe Anzahl potentieller Bauflächen, deren Entwicklung Siedlungszusammenhänge verbessern und Übergangszonen ausbilden kann.

Baulandpotential

- Erweiterung des Baulandes zwischen der St.-Vitalis-Straße und dem Waldrand zur Schließung des Siedlungsrandes nordwestlich der Kendlersiedlung.
- Die westlich der Kröbenfeldstraße entlang der Innsbrucker Bundesstraße liegenden gewerblichen Flächenpotentiale können durch profilbildende Neubauten den Eingang zur Stadt prägen.
- An der Kendlerstraße, in Verlängerung der Steiner Straße, kann durch eine adäquate Bebauung der undefinierte Siedlungsrand aufgewertet werden.
- Eine Wohnbebauung der Flächen östlich und südöstlich des Pensionistenheims ist vorstellbar, jedoch sind im Zuge einer Neubauplanung die angrenzenden qualitativen Freiräume zu berücksichtigen bzw. zu verbessern.
- Eine neue Siedlungskante nordwestlich der Kendlerstraße, parallel zum Sebastian-Kneipp-Weg bis zum Torschauerweg, ist auch zur Verbesserung des Siedlungsrandes vorstellbar.
- Eine Verbesserung des Siedlungsabschlusses östlich der Hinterfeldstraße, parallel zur Innsbrucker Bundesstraße, ist wünschenswert.
- Die bestehende Baulücke im Kreuzungsbereich Siezenheimer Straße – Otto-von-Lilienthalstraße kann zur Schließung des Siedlungsrandes als Baulandpotential herangezogen werden.

- Die landwirtschaftliche Inselfläche zwischen der ÖBB-Trasse und Isengaustraße stellt eine sinnvolle Siedlungsarrondierung dar.
- Der Solitärcharakter von Glanhöfen ist zu erhalten und durch die Rückwidmung der Richtung Stieglgleis noch vorhandenen „Sonstigen Grünflächen“ zu verbessern. Eine entsprechende Umnutzung der im Bereich der Moserstraße vorhandenen Parkplatzflächen wäre in diesem Zusammenhang sinnvoll.

Erholungslandschaft Salzachseen Liefering-Rott

Der Raum

Der durch das ungeplante Siedlungswachstum geprägte Raum ist durch den Geländesprung der Friedhofterrassen markant definiert. Die Siedlungen folgen dabei linearen Erschließungsstraßen. Ausgehend von den dichten Auwaldbeständen entlang der Salzach liegt eine Erholungslandschaft, die von der Schmiedinger Straße im Westen begrenzt wird. Im Kontrast dazu schließt die weite offene Ebene landwirtschaftlicher Flächen und der darin naturnah verlaufenden Altglan an. Auffallend sind die großmaßstäblichen Gewerbebauten, die teils die alten Ortskerne umgeben, und die Siedlungssplitter, die in den Raum eingebettet sind.

Entwicklungspotentiale

Die bestehenden Baulandpotentiale sollen für die Ausgestaltung einer prägnanten städtebaulichen Struktur herangezogen werden. Der Erhalt der historischen Dorfkerne ist dabei zu berücksichtigen. Das Bachtal der Altglan ist von weiteren Siedlungen oder Siedlungserweiterungen freizuhalten und dient der Landwirtschaft bzw. Erholungsnutzung.

Baulandpotential

- Das nicht in Anspruch genommene Baulandpotential zwischen den prägenden Gehölzstrukturen am Pulvermacherweg und der Saalachstraße soll entsprechend seiner Funktion als wertvoller Grünraum langfristig als Grünland erhalten bleiben.
- Im Bereich der Salzachseesiedlung

ist die Martin-Hell-Straße als Siedlungsgrenze gegen Westen einzuhalten. Geringfügige Arrondierungen von Bestandsbauten im Grünland sind nur im Dreieck Glanbach und Verlängerung der Hugbertstraße möglich.

- Die Flächen nördlich der Autobahn in der Nähe des städtischen Bauhofs bzw. der Autobahnabfahrt können als Siedlungsfläche umgewidmet und für Gewerbe genutzt werden.

Flusslandschaft Salzach

Der Raum

Die räumliche Wirkung verändert sich mit dem Grad der Flussregulierung. Im innerstädtischen Bereich wird der Fluss mit Brücken und Fußgängerstegen zu einem stark urbanen Element, in den Bereichen an der Nord- und Südgrenze der Stadt wirkt der Fluß mit seinen alten Auwaldbeständen hingegen eher naturnah.

Entwicklungspotential

Im Hinblick auf die städtebauliche Entwicklung sind landschaftliche und urbane Abschnitte der Flusslandschaft unterschiedlich zu behandeln. Die Salzach ist jedenfalls als kraftvolle Struktur im Stadtgebiet zu erhalten und sichtbar zu machen. In den naturnäheren Bereichen sind keine weiteren baulichen Entwicklungen vorzusehen.

Baulandpotential

- Eine gewerbliche Nutzung der Fläche zwischen Autobahn und Umspannwerk im Bereich des geplanten Autobahnknotens Hagenau ist möglich. Dabei ist jedoch das bestehende Feldgehölz zu erhalten und ein ausreichend breiter Streifen als Puffer zur Salzach von jeglicher Bebauung freizuhalten.
- Bei den Gewerbeflächen der Firmen Maco und Porsche sind die im Bedarfsfall notwendigen Erweiterungen basierend auf den Prüfflächen des Regionalprogramms besonders sensibel zu beurteilen.
- Die historische Achse vom Hellbrunner Garten über die Salzach hinweg bis zum Schloß Goldstein in Elsbethen muss von jeglicher Form der Bebauung freigehalten werden.

2.4.2 Der Grünraum und seine erlebbare Kulturgeschichte

Festungsberg, Mönchsberg und Rainberg

Um 715 gründete Rupert das Stift Nonnberg, das weltweit älteste christliche Frauenkloster mit ununterbrochener Tradition, das heute weithin einsehbar das Bild der Stadt prägt. Nach 1077 entstanden die ältesten Teile der Festung. Ausgebaut wurde sie vor allem von 1465 bis 1526 (Bauernkriege, Türkengefahr). Damals wurde auch landschaftlich sehr dominant die alte Bürgerwehr errichtet. Die Vorwerke der Festung samt Katze, die Wehrmauern des Mönchsberges und die Müllner Schanze wurden weitgehend im Dreißigjährigen Krieg gebaut. Die Festung samt Vorwerken, die Bürgerwehr, die Müllner Schanze, die Zwinger der Richterhöhe und jene sie verbindenden Wehrmauern bestimmen heute wesentlich den parkartigen Landschaftscharakter von Mönchsberg und Festungsberg, der so weithin einzigartig ist.

Kapuzinerberg

Um 1280 wurde das Trompeterschlösschen errichtet, welches 1594–1602 zum Kapuzinerkloster umgebaut wurde. Der Grünraum des Berges wird neben dem Kloster, das ähnlich wie das Nonnbergkloster landschaftlich dominant auf die Altstadt blickt, vor allem durch das zentrale Franziskischlössl, durch den über 2 km langen Wehrmierzug samt den zugehörigen 14 Türmchen geprägt, sowie durch die vielen historischen landschaftlich markanten Geschützbastionen, die vielfach als Aussichtspunkte dienen bzw. dienen könnten. Der besondere Charakter des waldreichen Berges kann durch Restaurierung und Freistellung der eindrucksvollen Wehrbauten weiter aufgewertet werden.

Von Freisaal nach Hellbrunn

1612 begann Markus Sittikus mit der Planung einer neuen „Villa suburbana“, dem Lustschloß Hellbrunn samt zugehöriger Parkanlagen. Die Anlage stammt aus der Spätrenaissance (Mannerismus). Schloß und Garten von

Hellbrunn sind heute nach dem Denkmalschutzgesetz geschützt.

Nachfolgende Kunststile und gestalterische Entwicklungen haben ihre Spuren hinterlassen. Wasserspiele, Schloß und Park sind historisches Erbe, Fremdenverkehrsattraktion und ein wichtiges Naherholungsgebiet für die Stadt Salzburg und das Umland. Die historische Hellbrunner Allee und die daran angrenzenden Freiflächen samt Herrensitze stellen eine Verbindung bis an die Grenze der Altstadt her und bilden gemeinsam mit dem Schloß selbst den architektonisch gestalteten Landschaftsgarten von Hellbrunn.

Der Leopoldskroner Park

Der Weiher gehörte im 16. Jahrhundert zum bäuerlichen Weiherhäusl und entstand vermutlich aus einem Torfstichweiher. 1736 kaufte Erzbischof Firmian Weiher und Umfeld und ließ 1740 für seinen Neffen das Schloß Leopoldskron samt Parkanlage errichten. Seither hat der Weiher seinen heutigen Namen. Zwei Inseln sind Teil der großräumigen Parkanlage und waren einst Ruherorte. Ab 1829 bestand am Weiher eine Schwimmschule, die um 1970 ins Leopoldskroner Bad verlegt wurde.

Der Almkanal

Nach dem Stadtbrand 1127 wurden Möglichkeiten gesucht, rascher löschen zu können. 1136 bis 1143 bauten Domkapitel und Kloster St. Peter den Altstadtarm des Almkanals, der vom Überlauf des Leopoldskroner Moores gespeist wurde. Der Kanal und seine Arme wurden auch für Gewerbe, Landwirtschaft, Mühlenbetrieb und zur Abwasserentsorgung genutzt. Um 1160 wurde der Almkanal bis zum Rosittenbach, 1286 bis zur Königseeache weitergeführt. Diese Ache hieß früher Albe (Alm), der Kanal daher folgerichtig Almkanal. Die hier stockenden eindrucksvollen Kopfweiden sind ebenfalls ein sehr altes Kulturrelikt. Bis um 1640 zurück wuchsen hier stets Kopfweiden, der Bestand dürfte aber älter sein. Die Kopfweiden (einschl. Jungbäumen heute über 400 Stück) sind österreichweit auch wegen der hier beheimateten seltenen Kleintierwelt einzigartig.

Die Moore der Stadt

Die Kultivierung des Schallmooses westlich des Alterbaches begann mit der Anlage eines Fürstenweges (heute Vogelweiderstraße) um 1635. Infolge der langen Tradition der Trockenlegung ist das Moor heute verschwunden. Östlich des Alterbaches erfolgte die Trockenlegung großteils ab 1930 mit der Anlage eines neuen Söllheimerbaches. Das Samer Mösl blieb hier als Moorrest erhalten. Das einstige Parscher und das Kasernmoos sind heute durch Entwässerung zerstört und großteils verbaut. Im Leopoldskroner Moos begann die Planung der Moorkultivierung nach 1740. Erst durch die Regulierung der Glan zwischen 1932 bis 1950 und die nun tief eingeschnittenen Entwässerungsgräben wurde das Leopoldskroner Moor aber tiefgründig trockengelegt. Eine Erhaltung des Moores ist nur durch flächige Stilllegung von Entwässerungsgräben möglich. Die zentrale Moosstraße ist eine spätbarocke Moorhufensiedlung, deren Charakter bis heute teilweise erhalten blieb.

Villen in Aigen und ihre Parks

Nach 1750 wurde der Gaisberg zunehmend als Erholungsraum entdeckt. Am Hangfuß in Aigen baute Fürst Schwarzenberg um 1800 den Raum um den Glasbach zu einem berühmten touristischen Zentrum aus. Teiche wurden aufgestaut, Schluchten, Wasserfälle und Wasserläufe mit Wegen und Brücken erschlossen, die weiter zu Eremitagen und Aussichtsterrassen führten. Um 1800 entstanden die ersten Villen in Aigen, vor allem aber im Zug der Aufbruchstimmung nach 1850 samt den stets dazugehörigen charakteristischen Parkanlagen.

Gaisberg, Heuberg, Nussdorf und Plainbergfuß

Der Gaisberg und der Heuberg sind alter Kulturräum. Die tradierten Hofformen am Gaisberg und die Rodungsinseln (Schwaigen) sind im Charakter oft gut erhalten wurden einst primär als Weiden genutzt. Das Hügelland von Nussdorf (Berg-Sam) und Plainbergfuß ist ebenfalls bäuerlich geprägt. Die frühere Einheit der Landschaft ist hier zwar durch

die Autobahn zerschnitten, trotzdem ist die dortige Kulturlandschaft samt den Bauernhöfen, einsichtig am Hang errichtet, noch gut erlebbar. Der bäuerliche Kulturräum ist dabei auch als Erholungsraum von Bedeutung.

Öffentliche und private Gärten:

Mirabellgarten, Furtwänglergarten, Minnesheimpark, Baron-Schwarz-Park, Robinighof, Rauchenbichlerhof

Viele kleinere Herrensitze mit ihren Parkanlagen und Grünanlagen prägen den Grünraum der Stadt. Der Mirabellgarten ist heute beliebtes touristisches Zentrum, dessen Schutzwürdigkeit im Denkmalschutzgesetz 1999 festgeschrieben wurde. Der heutige Furtwänglergarten war früher Erholungsraum der Universität. Der Minnesheimpark geht auf Wolf-Dietrich zurück. Als Rest des Parkes des Unternehmers Carl Schwarz ist der Baron-Schwarz-Park erhalten, dessen Villa anstelle eines alten Herrensitzes errichtet wurde. Die historischen Gärten von Robinighof und Rauchenbichlerhof vervollständigen das Bild.

Sichtachsen

Der Erhalt von Sichtachsen auf kulturgeschichtliche Sehenswürdigkeiten besitzt gerade in der Altstadt hohen Stellenwert. Hier gehen Sichtachsen und Blickbeziehungen (Müllner Kirche, Kapuzinerkloster, historische Wehranlagen etc.) teilweise durch aufkommendes Gehölz und durch die Verwaldung historischer Freiflächen verloren.

Einzigartig sind die Landschaftsachsen im Raum Hellbrunn. Die stadtseitige Hauptachse führt von Hellbrunn nach Freisaal, die Schloßachse über den Fürstenweg zur Salzach und die Gartenachse nach Schloß Goldenstein. Auch zahlreiche Nebenachsen gestalten den Landschaftsraum (siehe Karte 2.18 „Kulturgeschichtlich wichtige Grünräume und Bauten“).

2.4.3 Stadtlandschaften

Das enge Verhältnis zwischen Stadt- und Landschaftsraum ist das wesentliche Identitätsmerkmal der Stadt Salzburg. Die Sicherung und

Weiterentwicklung der Frei- und Grünräume ist für den Erhalt einer hohen Freiraum- und damit einhergehenden Lebensqualität für die Stadtbevölkerung von großer Bedeutung.

Ursprünglich hat sich das Erscheinungsbild von Siedlungen immer im engen Bezug zur landschaftlichen Umgebung entwickelt, wobei Form, Ausstattung und Nutzbarkeit des Naturraumes ausschlaggebend waren. Dieser Bezug zwischen Landschaft und Siedlung ist heute oftmals nur noch schwer erkennbar: Siedlungsränder ohne Übergangsstrukturen ufern in den Landschaftsraum aus, Landschaft und Siedlung verschwimmen konturlos ineinander.

Das Herausarbeiten bestehender Landschaftsraumtypen und die deutliche Abgrenzung gegenüber dem Siedlungsraum sind grundlegende Bausteine für den Erhalt eines harmonischen Stadt- und Landschaftsbildes. Das Wachsen der Stadt muss sich auch in der Ausbildung der Siedlungsränder ableben lassen.

Basierend auf den naturräumlichen Grundlagen, dem bestehenden Charakter und der Kulturgeschichte wurden elf Landschaftsräume – die Salzburger Stadtlandschaften – abgegrenzt. Jede dieser Stadtlandschaften hat ihre Eigenart, die sich in raumbildenden Elementen (z. B. offene Moorlandschaft, von Alleen geprägte Landschaft, bewaldete Berghänge), ökologischen Wertigkeiten und/oder historischen Qualitäten ausdrückt. In ihrer Gesamtheit sind es jene Räume, die das Salzburger Stadtbild entscheidend prägen (siehe Plan 2.02 „Salzburger Stadtlandschaften“).

Basierend auf den folgenden Leitprofilen, die um zentrale Funktionen, Potentiale und Schwächen ergänzt werden, sollen im Rahmen von konkreten Projekten künftig die individuellen Stärken gesichert und die Landschaftsräume wieder zu gleichwertigen Partnern gegenüber der gebauten Stadt entwickelt werden.

Erholungslandschaft Salzachseen

Leitprofil: „Ruhe und Bewegung – Intensivieren“

Der in zwei gegensätzliche Landschaften gegliederte Raum integriert gleichermaßen Ruhe und Aktivität: die landwirtschaftlichen Flächen im offenen Raum des Glanbachtals für Spaziergänge und die Salzachseen samt parkartiger Umgebung als Orte des Sports und der Bewegung.

Zentrale Funktionen

- Naherholung und Ökologie
- Landwirtschaft
- Klimaschutz/Frischluftschneise

Potentiale

- vielfältig strukturierte Teilräume im Bereich der Altglan
 - die Salzachseen als einheitlicher Raum mit prägnanten Strukturen (Lichtungen)
 - gute Erschließung durch Fuß- und Radwege entlang der Salzach und im Ostteil gute ÖPNV-Anbindung
- Schwächen

Schwächen

- fehlende Durchwegung im Bereich der Altglan sowie teilweise Verriegelung der Durchblicke
- fehlende Attraktivität des Uferbereichs der Salzachseen
- fehlende Anbindung der Salzachseen an die Salzach durch Fußwege

Der Landschaftsraum reicht vom Saalachspitz bis zur Lieferinger Au und zur Itzlinger Au am Messezentrum. Die östliche Grenze bildet die Salzach, im Westen begrenzt die Kante der Friedhofterrasse am Follenweg den Landschaftsraum.

Wesentliches Merkmal sind die zwei unterschiedlichen Teilräume: Das westlich gelegene Glanbachtal ist durch eine offene Landschaft mit Wiesen- und Ackerflächen geprägt. Flächen für den Erwerbsgartenbau

sowie kleinteilige Siedlungs- und Sportflächen liegen darin eingestreut. Der östliche, an die Salzach heranreichende Teil ist großflächig mit Gehölzen bewachsen und beherbergt die Salzachseen samt ihrer umgebenden Parklandschaft.

Im Zuge des Autobahnbaus wurde der einst weiträumige Auwaldsaum gravierend verändert, die Salzachseen sind dabei als Folge des für den Autobahnbau notwendigen, massiven Schotterabbaus hervorgegan-

gen. Um 1965 wurde mit Müllablagung unter den heutigen Hallen des Ausstellungszentrums begonnen, ab 1970 wurde auch im Bereich der Salzachseen und nordwestlich davon systematisch Müll abgelagert (im Durchschnitt 4 m mächtig). Nach dem Ende der Deponierungen wurde im Rahmen der Ausgestaltung der Deponiekörper in den Jahren 1981/1982 ein neuer parkartiger Erholungsraum geschaffen, der in das großflächige Landschaftsschutzgebiet integriert wurde.

Plainberg, Söllheimer Wiesen- und Hügelland

Leitprofil: „Idyll im Söllheimer Tal – Stabilisieren“

Der Landschaftsraum wird zwar durch die Auto- und Eisenbahn in mehrere Teilräume zerschnitten, die weiterhin den gleichen Charakter aufweisen. Der Eindruck der „Idylle“ im Söllheimer Tal, in Nussdorf sowie zwischen Rauchenbichlerstraße und Gaghamerweg bleibt erhalten. Die Strukturelemente des Landschaftsraumes sind Wiesen, Bachläufe, Baumgruppen und vereinzelt Gehöfte. Die vorhandene Kleinteiligkeit soll in diesem Landschaftsraum erhalten und stabilisiert werden.

Zentrale Funktionen

- Erholung/Tourismus
- Landwirtschaft (Wiese, Weide)
- Naturschutz (Samer Mösl)

Potentiale

- durchgängiger Talraum (Söllheimer Tal) mit naturnaher Wiesenlandschaft
- klarer Siedlungsrand entlang des Söllheimer Bachs (ausgenommen die Fehlentwicklung – Baulandsplitter Firma Heinrich)
- Erschließung über Wirtschaftswege (Ischler Trasse, Möslweg) nach Söllheim

Schwächen

- der landschaftsräumliche Zusammenhang zum Plainberg ist nicht wahrnehmbar
- zerschnittener Landschaftsraum
- teilweise „übererschlossen“ durch parallel verlaufende asphaltierte Wirtschafts- und Wanderwege
- wenig attraktive Übergänge zur Bebauung am Möslweg und Gewerbegebiet in Kasern

Der Landschaftsraum Plainberg, Söllheimer Wiesen- und Hügelland setzt sich aus unterschiedlich großen, durch Autobahn und Bahntrasse voneinander getrennten Teilräumen zusammen. Das Söllheimer Tal zwischen Söllheimer Bach und

Autobahn bildet dabei den größten Teilraum, nördlich endet der Teilraum an der Stadtgrenze, südlich am Siedlungsgebiet. Wesentliches Merkmal ist einerseits das Gefühl der Abgeschiedenheit von der restlichen Stadt und ander-

seits die Kleinteiligkeit der einzelnen Teilräume: Bachläufe, Bauernhäuser, Baumgruppen und kleinere Waldflächen verteilen sich in der Wiesenlandschaft. Die Kuppen des Plain- und Heuberges, deren unterste Hangfüße in den Landschafts-

raum hineinreichen, sind Bestandteil des Alpenvorlandes. Von den ehemals weiträumigen Moorflächen ist heute nur noch das Samer Mösl erhalten geblieben.

Der Landschaftsraum wird seit Mitte des 19. Jahrhunderts durch den Bau von Verkehrswegen geprägt:

- 1873 bis 1875 Bau der Bahnstrecke

von Salzburg nach Wörgl, wodurch der Landschaftsraum zwischen Itzling/Kasern und Langwied/Sam geteilt wurde

- 1890 Bau der „Ischler Bahn“ durch das Söllheimer Tal, seit 1975 als Radweg genutzt
- 1896 Eröffnung der Salzburger Lokalbahn, die bis heute den

Landschaftsraum von der Salzach trennt.

Der letzte Einschnitt erfolgte durch den Bau der Westautobahn in und nach dem Zweiten Weltkrieg, die heute eine gravierende Barriere vor allem für den Fuß- und Radverkehr darstellt.

Äußere Berge

Leitprofil: „Waldungen – Akzentuieren“

Der Wald ist für den Landschaftsraum der Äußeren Berge kennzeichnend und bildet auch heute den wichtigsten Naherholungsraum für die StadtbewohnerInnen (über 1 Million BesucherInnen pro Jahr). Durch die Faktoren Klima, Relief und Boden haben sich verschiedene Waldtypen ausgebildet, durch die Bewirtschaftung als ehemalige Weideflächen entstand darüber hinaus ein vielfältiges Mosaik an offenen und bewaldeten Räumen.

Zentrale Funktionen

- ökologischer Schwerpunkt: Klimaschutz, Arten- und Biotopschutz
- Naherholung, insbesondere Wochenenderholung
- prägnantes, unverwechselbares Landschaftsbild

Potentiale

- großer zusammenhängender Landschaftsraum, der in weiten Teilen unzerschnitten ist
- vergleichsweise gute fußläufige Erschließung
- vorhandene Gastronomie und schöne Aussichtspunkte

Schwächen

- stark befahrene Gaisbergstraße
- hoher Siedlungsdruck am Küh- und Heuberg
- Rückgang der Magerwiesen (teilweise Verwaltungstendenz)
- derzeit unattraktives Umfeld auf der Gaisbergspitze

Die Äußeren Berge östlich des Salzburger Stadtgebietes reichen von Langwied bis nach Glas. Markant tritt neben dem Heu- und Kühberg der Gipfel des Gaisberges aus der Mittelgebirgslandschaft hervor. Wesentlich geprägt wird der Raum auch durch die eingestreuten Höfe mit den umgebenden Rodungsinseln.

Der Landschaftsraum zählt zu den Ausläufern der Kalkvoralpen und wird durch den Taleinschnitt des Alterbaches vom angrenzenden Alpenvorland getrennt.

Die Äußeren Berge werden vom Stadtgebiet aus als eine geschlossene Einheit betrachtet, deren dominierende Strukturen Wald und die darin eingestreute Wiesen- und Weidenflächen sind. Bereits ab dem aus-

gehenden 18. Jh. wurde der Gaisberg als stadtnaher Aussichtsbereich zur Erholung genutzt, vor allem nach der Fertigstellung der Westbahnlinie stieg die Zahl der Besucher stark an. 1887 nahm die Zahnradbahn auf den Gaisberg den Betrieb auf, bis sie nach dem Bau der Gaisbergstraße 1929 wieder eingestellt wurde.

Aigner Parkhänge

Leitprofil: „Aigen Art – Nobilitieren“

Die Gehölze und Großbäume sind die strukturierenden Elemente dieses Landschaftsraumes und bilden ein relativ kleinräumiges Mosaik an gerahmten Wiesenflächen. Durch das Einschneiden einzelner Siedlungsbänder und Siedlungssplitters in die Landschaft entsteht ein neuer Typ von Landschaftspark, der nach ästhetischen Gesichtspunkten gestaltet werden kann.

Zentrale Funktionen

- Erholungsnutzung/Landschaftsbild
- Klimaschutz
- Arten- und Biotopschutz

Potentiale

- vergleichsweise kleinräumige Abfolge von Teilräumen
- gut ausgebildetes Wegenetz
- Wald-/ Bergkulisse als durchgängiges, verbindendes Element mit historischen Villen als bauliches Gerüst

Schwächen

- Querverbindungen sind nicht ausreichend vorhanden
- unstrukturierte Siedlungsentwicklung an den Hängen, wodurch keine klare Grenze des Teilraumes ablesbar ist

Der Landschaftsraum erstreckt sich in Nord-Süd-Richtung von Parsch über Aigen bis zur Hellbrunner Landesstraße an der Stadtgrenze zu Elsbethen-Glasenbach. Die westliche Grenze bildet, ausgenommen die

zusammenhängenden Freiflächen zwischen Rettenbacherstraße und Guggenbichlerstraße, großteils die Bahntrasse selbst. Östlich sind es die Kreuz- und Schwarzenbergpromenade bzw. der bewaldete Hangfuß

des Gaisberges. Wesentliches Merkmal des Landschaftsraumes ist das auf dem leicht geneigten Hang liegende, bandförmige Mosaik an Teilräumen, die durch dichte Gehölzstreifen vonein-

ander getrennt werden. Die in Allein- oder Randlagen stehenden Villen, eingestreuten Parkanlagen sowie das Schloß Aigen verleihen dem Raum eine besondere, historisch anmutende Ausstrahlung.

Bis zur Eingemeindung 1935 und 1939 war Aigen eine eigene Gemein-

de, die vor allem im 19. Jahrhundert durch zahlreiche herrschaftliche Sommervillen samt ihren großzügigen Park- und Gartenanlagen geprägt war. Der Aigner Park selbst war als englischer Garten bzw. als großräumiger Landschaftsgarten angelegt. In den 1970er-Jahren entwickelten sich diese Stadtteile zu

bevorzugten Wohngegenden, womit eine starke Zersiedelung vor allem durch Einfamilienhaus-Wohnbau einhergingen.

Hellbrunner Park- und Kulturlandschaft

Leitprofil „Spiegel der Geschichte – Inszenieren“

In der klaren Raumstruktur spiegeln sich gesellschaftliche Hierarchien und Machtverhältnisse ihrer Entstehungszeit wider. Der Landschaftsraum ist bewusst komponiert und gestaltet, gleicht damit dem Prototyp der idealen Parklandschaft. Raumgliedernde Inseln und Alleen in unterschiedlichen Ausprägungen bilden sein Leitthema.

Zentrale Funktionen

- bedeutendes historisches Ensemble/Gartendenkmal und damit unverwechselbares Landschaftsbild
- Tourismus und Naherholung, besonders Feierabend- und Wochenenderholung
- Klimaschutz/Frischluftschneise
- Grünlandnutzung

Potentiale

- klare Lesbarkeit der Landschaft – prägnantes, bewusst gestaltetes Landschaftsbild
- bedeutende Kulturlandschaft mit vielfältiger Raumstruktur
- gute Erreichbarkeit über Rad- und Fußwege sowie den ÖPNV
- breite Nutzungsmöglichkeiten für die Naherholung (Bewegungsarten unterschiedlicher Geschwindigkeit sind möglich)
- große Bedeutung der zahlreichen alten Bäume für den Naturschutz

Schwächen

- unbefriedigende Ausbildung des Siedlungsrandes in einigen Abschnitten (insbesondere im Nonntal und Morzg)
- Einzelobjekte sind in dem historisch geprägten Raum nur mangelhaft integriert

Die Hellbrunner Parklandschaft erstreckt sich über das Nonntal im Norden bis zum Hellbrunner Berg im Süden. Westlich bilden die „Friedhofterrasse“ und der Siedlungsrand des Stadtteils Morzg, östlich ebenfalls Siedlungsråder und die Salzach im Bereich der Hellbrunner Au die Grenze.

Wesentliches Merkmal des lang gestreckten Landschaftsraumes ist die fast mittig verlaufende Hellbrunner

Allee, die eine historische Verbindung zwischen dem Hellbrunner Schloß mit seiner berühmten Parkanlage und dem inneren Nonntal nächst der Altstadt herstellt. Mit den rechts und links der Allee angelagerten Schlössern, die zum Teil in historische Gartenanlagen eingebettet sind, prägt dieses teilweise denkmalgeschützte Ensemble auf besondere Art den Raum. Die dazwischen liegenden Wiesen und Äcker reichen im Norden bis fast an den Fuß des

Festungsberges heran und halten so den Blick auf die Festung frei. Reste eines ehemals großflächigen Auwaldgebietes sind hier ebenfalls zu finden. Am Fuße des Hellbrunner Berges hatte sich schon im 15. Jahrhundert ein adeliger Jagdwildpark befunden, wo zu Beginn des 17. Jahrhunderts im Auftrag Erzbischof Marcus Sittikus das neue Jagd- und Lustschloß Hellbrunn errichtet wurde. Zeitgleich entstand die zweieinhalb Kilometer lange Hellbrunner Allee.

Morzger Wiesen und Wälder

Leitprofil: „Agrarkultur – Profilieren“

Mit der Wiederbelebung der historischen Parkanlage des Montforter Hofes und der Rekonstruktion von Alleen und Baumreihen kann dem südlichen Teil des Raumes eine besondere Charakteristik verliehen werden. Im nördlichen Teilraum fehlt es an strukturgebenden Elementen, wodurch der Eindruck der Ausgeräumtheit entsteht. „Grüne Inseln“ als Aufenthaltsräume, die durch ein Netz von Obstbaumalleen verbunden sind und sich dabei an die rechtwinkelige Struktur landwirtschaftlicher Flächen anlehnen, können zur Identitätsschaffung beitragen.

Zentrale Funktionen

- Naherholung
- Land- und Forstwirtschaft
- Klimaschutz/Frischluftschneise

Potentiale

- ländlich geprägter, offener Raum mit Waldkulisse als Erholungsraum
- gute Erreichbarkeit über Rad- und Fußwege sowie den ÖPNV
- hohe Freiraumqualität des Kommunalfriedhofs

Schwächen

- fehlende Strukturierung des nördlichen Teilraums und dadurch Ausufernde Siedlungen
- Unterversorgung mit attraktiven Wegeverbindungen zwischen dem Eichtwald und dem angrenzenden Landschaftsraum „Leopoldskroner Wiesen und Torfstiche“
- eingeschränkte ökologische Wirkung und geringer Erholungswert des Waldes durch großflächige Fichtenwälder, die sich zum Teil aber bereits in einem sanften Umbau hin zu Mischwald befinden
- zum Teil mangelhaft ausgebildete Siedlungsränder

Der Landschaftsraum Morzger Wiesen und Wälder reicht von der Georg-von-Nissen-Straße über die Stadtgrenze hinaus bis ins Anifer Ackerland. Die Grenze wird im Osten durch die Kante der Friedhofsterrasse, im Westen durch den Almkanal gebildet. Die bewaldete Kuppe des Morzger Hügels gliedert den Raum in einen Nord- und einen Südteil.

Aufgrund der guten Bodenentwicklung, seinen großen Abstand zum

Grundwasser und der damit verbundenen hohen Bodenbonität wird er überwiegend landwirtschaftlich genutzt.

Der Süden des Landschaftsraums ist durch Felder, Wiesen und inselartig eingelagerte Höfe charakterisiert und zeigt ein in sich ruhendes Bild bäuerlicher Kulturlandschaft. Eine Sehenswürdigkeit des Raums bildet der Montforter Hof, der ursprünglich in Adelsbesitz war und zeitweise auch als landwirtschaftlicher

Meierhof bewirtschaftet wurde. Reste seiner historischen Parkanlage sind noch erkennbar.

Der nördliche Teilraum, der auch den Kommunalfriedhof integriert, verliert hingegen durch die intensive Verzahnung mit dem Siedlungsraum und dem Fehlen natürlicher Strukturelemente seine Eigenständigkeit. Zur Identitätsschaffung des Raumes braucht es ein prägnantes, unverwechselbares Landschaftsbild.

Leopoldskroner Gartenlandschaft

Leitprofil: „Schön und Nützlich – Etablieren“

Dieser Landschaftsraum stellt gleichzeitig Park und Garten dar, bietet einerseits Möglichkeiten der Erholung und sportlichen Aktivität und andererseits die Möglichkeit der wirtschaftlichen Nutzung. Diese Verbindung des „Schönen“ mit dem „Nützlichen“ führt zu einem hohen „Gebrauchswert“ der Fläche, der durch ein Gesamtkonzept unter dem Motto des „Gärtnerischen“ erhalten und verstärkt werden soll. Ein Netz von Alleen und Wegen verbindet dabei die verschiedenen Teilräume miteinander und gibt Orientierung.

Zentrale Funktionen

- Naherholung, vor allem Kurz- und Feierabenderholung
- Naturschutz zum Erhalt der Feuchtlandschaftsreste

Potentiale

- strukturelle Vielfalt im Landschaftsraum
- Almkanal als Orientierungslinie
- Leopoldskroner Weiher als Glanzpunkt
- historische Nutzungselemente (Almkanal mit Kopfweiden, ehemalige Fischteiche)

Schwächen

- mangelnde Orientierung und schwere Lesbarkeit
- mangelhafte Durchwegung aufgrund geschlossener, privater oder halböffentlicher Anlagen

Die Leopoldskroner Gartenlandschaft liegt südlich von Mönchs- und Rainberg, am nordöstlichen Rand des einstigen Leopoldskroner Moores. Westlich wird sie durch den Göttschenweg und die Rosittengasse, östlich durch die Tauxgasse begrenzt.

Charakteristisch für diesen Raum sind seine Vielzahl gärtnerischer Gestaltungs- und Nutzungsformen: vom Schloßpark Leopoldskron, dem Sonnenbergpark samt Garten des Seniorenheimes über Kleingärten bis hin zum Freibad Leopoldskron. Daran anschließend liegen die

Glashäuser und Beetanlagen der Stadtgärtnerei. Weiteres prägendes Element für diesen Landschaftsraum sind die Gewässer: der Leopoldskroner Weiher mit dem Königswäldchen, der Almkanal sowie die St. Peterteiche samt Weingartenteich als ehemalige Fischteiche. Das Königswäldchen westlich des Weihers ist der Rest eines randlichen Moorwaldes.

Der Landschaftsraum zwischen Schloß und dem Südhang des Festungsberges war Jahrhunderte lang landwirtschaftlich genutzt. Die Ab-

lässe des Almkanals dienten Gerbereien, der Kanal selbst dem Mühlenbetrieb – zwei davon kann man hier heute noch am Kanal finden: die „Pulvermühle“, die heute noch Strom für die Stieglbrauerei liefert, und die „Reindlmühle“, die in ein Wohnhaus umgenutzt ist.

Torfstecherei war auch hier bis ins frühe 20. Jahrhundert von Bedeutung, danach entwickelte sich der Raum um das Leopoldskroner Schloß mit seinem Park und den angrenzenden Wiesen zunehmend zum Wohnort.

Leopoldskroner Moorwiesen und Torfstiche

Leitprofil „Landschaft im Prozess – Extensivieren“

Wasser hat seit jeher das Landschaftsbild des Leopoldskroner Moores geprägt und damit auch dessen Geschichte bestimmt. Die Entwässerungen des Moores im Zuge des Torfbaus als auch die Regulierung der Glan haben den Wasserhaushalt wesentlich beeinflusst und zu Verlandungen im Moor geführt. Veränderte Rahmenbedingungen bieten heute die Möglichkeit, den Prozess der Landschaftsentwicklung wieder zu dynamisieren. Eine gezielte Deregulierung des Wassers eröffnet die Möglichkeit, ausgewählte größere Bereiche wieder zu vernässen und einen neuen Prozess der Landschaftsentwicklung anzustoßen.

Zentrale Funktionen

- Ökologie, Arten- und Biotopschutz, Bodenschutz
- Kulturlandschaftsschutz (Moorrenaturierung)
- Naherholung
- prägnantes, unverwechselbares Landschaftsbild

Potentiale

- hohes ökologisches Potential für die Extensivierung und Wiedervernässung von Moorstandorten, Biotope für feuchtigkeitsliebende Tiere und Pflanzen
- prägnantes Landschaftsbild mit Hochmoorresten und Moorwäldchen, das die Ebene im Kontrast zu den Inselbergen und besonders dem Untersberg erlebbar macht
- stadträumlich gute Erreichbarkeit über Rad- und Fußwege sowie ÖPNV

Schwächen

- Verbauung bzw. Zuwachsen der Durchblicke entlang der Moosstraße und Zersiedelung im offenen Landschaftsraum auch durch landwirtschaftliche Objekte
- eingeschränkte Erlebbarkeit der Landschaft aufgrund einer geringen Dichte öffentlich zugänglicher Wege
- für diesen Standort zu intensive landwirtschaftliche Nutzung

Der Landschaftsraum des Moores südlich von Leopoldskron erstreckt sich heute in Ost-West-Richtung weitgehend zwischen Glan und Almkanal. Er wird im Norden durch den Siedlungsrand am Haselbergerweg begrenzt und reicht südlich der Tauernautobahn bis an den Hangfuß des Untersberges.

Ein wesentliches Merkmal des Landschaftsraums ist seine Weite, die durch zunehmend strukturarme Fettwiesen mit eingelagerten Restflächen von Streuwiesen und Wäldchen geprägt ist. Das vorhandene Wegesystem orientiert sich weitgehend an der kammförmigen Struk-

tur der Entwässerungsgräben. Prägnant ist neben dem schmalen Zuschnitt der Flurstücke die fast spiegelsymmetrische Teilung der Landschaft durch die Bebauung entlang der Moosstraße. Lücken in der straßenbegleitenden, hufenartigen Bebauung bilden „Sehschlitze“, die den Blick in die Ferne freigeben. Diese einprägsame Struktur und die enge Verschränkung von Siedlung und Landschaft verleihen dem Landschaftsraum des Moores seine eigene Identität. Mitte des 19. Jahrhunderts begann mit der Entdeckung der Heilwirkung des Torfes das Kurwesen in Leopoldskron. Der Torf aus dem Moor

wird auch heute noch für medizinische Zwecke (Moorbäder und Moorpackungen) genutzt. Der Torfabbau (historisch vorrangig als Brennmaterial verwendet) wurde dabei bis auf wenige Ausnahmen eingestellt. Dennoch schwindet die Torfsubstanz des Moores auch heute noch infolge der flächigen Entwässerungen weiter. Die letzten größeren zusammenhängenden naturnahen Moorflächen befinden sich im Naturschutzgebiet Hammerauer Moor und im Bereich des Kneisslmoores.

Die landwirtschaftlichen Flächen werden fast durchwegs als Wiesen bewirtschaftet.

Maxglaner Zwischenlandschaft

Leitprofil: „Die ständige Veränderung – Transformieren“

Die Maxglaner Zwischenlandschaft ist ein Hybrid zwischen Stadt und Landschaft mit einem Gemisch aus Flughafen, Firmenarealen, Wohngebieten und Resten landwirtschaftlicher Flächen. Seine besonderen Merkmale sind Dynamik, Offenheit der Landschaft, Vielfalt an Nutzungen und das Ineinandergreifen von Stadt und Land. Vorrangiges Ziel ist daher die Verbesserung der Nutzbarkeit des Landschaftsraums und der Freiräume sowie die Aufwertung des Landschaftsbildes.

Zentrale Funktionen

- Naherholung
- „Pausengrün“ für Beschäftigte
- Landwirtschaft
- Chance für Umsetzungen neuer Formen von Stadt- und Landschaftsentwicklung

Potentiale

- die Dynamik ermöglicht neue Nutzungs- und Gestaltungsformen
- Strukturvielfalt ermöglicht die Integration spezieller Nutzungen
- intensive Verzahnung von Bebauung und Freiraum ermöglichen eine gute Grünversorgung
- stadträumlich gute Erreichbarkeit über Rad- und Fußwegenetz sowie ÖPNV

Schwächen

- die Siedlungsdynamik wird als unkontrollierter Prozess wahrgenommen
- die ausgeräumte Flughafenlandschaft erscheint eintönig, die Vielfalt der Nutzungen, Strukturen und Formen wird hingegen als unübersichtliches Durcheinander empfunden
- verschwommene Übergänge zwischen Stadt und Landschaft
- Beeinträchtigung durch den Fluglärm

Die Maxglaner Zwischenlandschaft umfasst den gesamten Raum um den Salzburger Flughafen – von der Autobahn im Norden bis zum Glanbach im Süden, von der westlichen Stadtgrenze bis zum Siedlungsrand von Maxglan im Osten.

Wesentliches Merkmal dieser Landschaft sind seine Weite und Offenheit, die sich durch das Fehlen strukturierender Elemente im Be-

reich des Flughafens und der landwirtschaftlich genutzten Flächen ergibt. Kontrastierend dazu steht die zerklüftete Linie des Maxglaner Siedlungsrandes gegenüber.

Das ehemalige Bauerndorf wuchs zu Beginn des 20. Jahrhunderts rasant an und war vor seiner Eingemeindung 1935 die zweitgrößte Gemeinde des Landes. Über die Stadt hinaus bedeutsame Einrichtungen wie die Landesnervenklinik und der

Flughafen, die im Stadtgebiet Salzburgs keinen Platz fanden, ließen sich hier bereits vor der Eingemeindung nieder. Dieser Trend setzte sich auch nach dem Krieg fort und führte zu einer heterogenen Ansammlung von Nutzungen, die sich auf Grund ihrer besonderen Dimension oder Emission nicht im engeren Stadtgebiet integrieren ließen.

Innere Berge

Leitprofil „Mühsal und Lust – Pointieren“

Die ausgeprägte Topographie der Inselberge macht diesen innerstädtischen Landschaftsraum weithin sichtbar. Die Festung prägt das Bild westlich der Salzach, der Kapuzinerberg wirkt durch seine dichten Waldbestände sehr kompakt. Die Lust an der Vogelperspektive, der Betrachtung der Stadt von oben und das Mühsal beim Erklimmen der Berge charakterisieren diesen Landschaftsraum.

Zentrale Funktionen

- Tourismus/Erholungsnutzung
- Kulturgeschichte/Denkmalpflege
- Arten- und Biotopschutz

Potentiale

- prägnante Landschaftsräume mit hohem Wiedererkennungswert
- Lagegunst in der Innenstadt und historisch interessante Strukturen: Festung, Schlösser, Wehranlagen
- gute Erschließung und attraktive innerstädtische Aufstiegsunkte sowie touristische Infrastruktur (Gastronomie) am Mönchsberg sind vorhanden

Schwächen

- die Aufstiege auf den Kapuzinerberg von der Steingasse und der Linzer Gasse sind schwer zu erkennen, der Aufstieg von der Fürbergstraße ist nicht attraktiv
- einige desolate und gesperrte Wege
- oftmals fehlen Sichtverbindungen zwischen den beiden Bergen
- Ausblicke vom Kapuzinerberg sind stark zugewachsen
- historische Anlagen sind zum Teil desolat und nicht zugänglich

Der Landschaftsraum umfasst westlich der Salzach den Mönchsberg mit Festungs- und Nonnberg sowie den Rainberg, östlich der Salzach den Kapuzinerberg.

Wesentliche Merkmale dieses Landschaftsraumes sind die weithin sichtbaren Kuppen als naturräumliche Kulisse des Altstadtkerns, die historischen Wehranlagen und das unterschiedliche Erscheinungsbild

der Berge. Aufgrund ihrer Geologie erscheinen sie als Gegensatzpaar „steinern/bewaldet“: Die Berge westlich der Salzach sind geprägt durch Felswände (vor allem Konglomeratwände), der Kapuzinerberg ist hingegen geprägt durch eine dichte Bewaldung.

Die ältesten Befestigungsanlagen Salzburgs sind die mittelalterlichen steinernen Stadtmauern aus dem 12.

Jahrhundert, die im Laufe der Jahre erweitert und erneuert wurden. Nach dem Wiener Vorbild wurde im 19. Jh. eine Verbauung der Befestigungsbereiche samt Stadterweiterung beschlossen, wodurch die Bastionen und die meisten Stadttore abgetragen wurden. Lediglich die Befestigung auf den Stadtbergen ist bis heute weitgehend erhalten.

Flusslandschaft Salzach

Leitprofil „Sequenzen – Integrieren“

Die Raumwirkung der Salzach, die tief in ihrem regulierten Flussbett „versenkt“ ist, ist weitgehend von der direkten Umgebung abhängig. Der innerstädtische Abschnitt wirkt aufgrund seiner unbestockten Ufer offen und weit, außerhalb schirmen abschnittsweise dichte Ufergehölze gegen die angrenzenden Bereiche ab. Der Fluss wird hier nicht mehr so stark als prägender Teil des Stadtbildes wahrgenommen. In Abschnitte geteilt, soll die Verschiedenartigkeit (urban, städtisch und naturnah) des Flusses herausgearbeitet und erlebbar werden. Insbesondere im urbanen und städtischen Bereich steht die Integration in das Stadtgefüge im Vordergrund.

Zentrale Funktionen

- Naherholung
- Frischluftschneise
- Stadtgliederung
- Hochwasserableitung

Potentiale

- Landschaftsraum von großer Bedeutung für das Landschaftsbild innerhalb des Stadtgebietes
- abwechslungsreiches Landschaftsbild
- gute Erschließung

Schwächen

- in vielen Bereichen besteht kein Blickbezug zum Wasser
- die Ufer sind überwiegend für die Erholung nicht nutzbar, womit eine eingeschränkte Erlebbarkeit des Flussraumes einhergeht
- fehlender räumlicher Bezug zwischen Stadt und Fluss im innerstädtischen Bereich
- starke flussbautechnische Überformung

Die Salzach durchfließt die Stadt in Süd-Nord Richtung, wobei nur noch an einigen wenigen Stellen im äußersten Norden und Süden der ursprüngliche Aucharakter der Flusslandschaft zu erahnen ist.

Prägend für den Landschaftsraum sind das regulierte Flussbett und seine gesicherten Ufer. Die Art der Befestigung steht dabei in enger Abhängigkeit zur Umgebung: in der Altstadt sind die Uferbereiche mit Rasenböschungen offen gehalten, in den nördlichen (Glanspitz) und südlichen Abschnitten (ab Josefiaw/Aigner Au) mit Gehölzen bestockt. Geh- und Radwege, die entlang der Salzach verlaufen, sind die wichtig-

sten Verbindungen für Fußgeher und Radfahrer in die Stadt.

Seit dem 15. Jhdt. wurde die Salzach immer wieder kleinräumig aufgrund des stärker werdenden Siedlungsdrucks reguliert. Nach 1859 wurde der Fluss letztendlich großräumig eingeengt sowie begradigt und damit seine Breite auf rund 10% des ursprünglichen Wertes reduziert. Fließgeschwindigkeit, Transportkapazität und Geschiebetransport haben sich dadurch verringert, sodass sich die Flusssohle bis heute immer weiter eintieft, was zu erheblichen Folgeproblemen führt.

Leitprofil „Sequenzen - Integrieren“
Die Raumwirkung der Salzach, die

tief in ihrem regulierten Flussbett „versenkt“ ist, ist weitgehend von der direkten Umgebung abhängig. Der innerstädtische Abschnitt wirkt aufgrund seiner unbestockten Ufer offen und weit, außerhalb schirmen abschnittsweise dichte Ufergehölze gegen die angrenzenden Bereiche ab. Der Fluss wird hier nicht mehr so stark als prägender Teil des Stadtbildes wahrgenommen. In Abschnitte geteilt, soll die Verschiedenartigkeit (urban, städtisch und naturnah) des Flusses herausgearbeitet und erlebbar werden. Insbesondere im urbanen und städtischen Bereich steht die Integration in das Stadtgefüge im Vordergrund.

Grünverbindungen herstellen – Lückenschluss	rund 6 km	Hier gilt es, bestehende Lücken zu schließen und eine durchgängige Verbindung herzustellen. Die Lage kann sich im Einzelnen dabei an vorhandenen Grünstrukturen, Freiflächen und bestehenden Wegen orientieren.
Grünverbindungen herstellen – Lückenschluss	rund 11 km	Die ökologische und gestalterische Funktion wird bei diesen Abschnitten zumindest teilweise erfüllt, es fehlt allerdings an Erholungswegen, die für die Schließung des Netzes erforderlich und wünschenswert wären.
bestehende Grünverbindung aufwerten	rund 46 km	Die jeweils wesentliche Funktion der Verbindung ist z. B. durch Grünelemente oder die Anlage von Geh- und Radwegen aufzuwerten und damit zu verbessern. Die Festlegung der notwendigen Maßnahmen erfolgt in Detailplanungen.
Straßenraum aufwerten	rund 11 km	Im Grünen Netz werden nur jene Hauptverkehrsstraßen aufgenommen, die über einen gewissen räumlichen Spielraum für die gestalterische Aufwertung durch Grünelemente verfügen. Die Ausgestaltung mit Grünelementen hebt dabei nicht nur die Gestaltungsqualität der Straßenräume, sondern verbessert auch die klimatischen Bedingungen entlang der Straßenzüge. Es handelt sich um folgende Hauptverkehrsstraßen: Alpenstraße, Sterneckerstraße, Rainerstraße und Mirabellplatz, Vogelweiderstraße, Innsbrucker Bundesstraße, Aighlofstraße, Siesenheimer Straße, Straßenabschnitt Münchner Bundesstraße und Ignaz-Harrer-Straße bis zur Glan.
Grünverbindung mit ökologischer Funktion sichern	rund 52 km	Hier gilt es vorrangig die bestehenden ökologischen Wertigkeiten zu erhalten, in Teilbereichen sind Verbesserungen möglich.
Grünverbindungen mit Erholungsweg sichern	rund 219 km	Der Bestand ist zu sichern, Verbesserungsmaßnahmen sind in einigen Abschnitten wünschenswert.
„Grauen Weg“ sichern	rund 14 km	Die Grauen Wege dienen vorrangig der verkehrlichen Verbindung. Verbesserungen für den nicht motorisierten Verkehr sind teilweise notwendig, wobei die konkreten Maßnahmen durch die Verkehrsplanung (Geh- und Radwegeplanung) ausgearbeitet werden.

Abb. B.11.: Die Maßnahmen zu den Grünverbindungen lassen sich in sechs Kategorien unterteilen (siehe Plan 2.21): |
Quelle: Das Grüne Netz, Studie im Auftrag der Stadt Salzburg, 2003.

Der Grüne Ring

Der Grüne Ring verbindet die Salzburger Stadtlandschaften miteinander und macht sie damit als eine Einheit erfahrbar. Der östliche Halbkreis ist charakterisiert durch Hügel- als auch Berglandschaft samt Wäldern, der westliche Halbkreis wird hingegen durch eine Tallandschaft mit hoher Dynamik geprägt.

Ein Leitsystem (z. B. wiederkehrende Symbole oder farbige Markierung), das je nach Charakter des jeweiligen Landschaftsraumes unterschiedlich ausgebildet werden kann, soll den Grünen Ring markieren. „Besondere Orte“ entlang des Weges dienen als Hinweise für die spezifische Schönheit der Landschaft und machen auf ihre jeweilige Besonderheit, ihre Geschichte und ihr Entwicklungspotential aufmerksam (siehe Plan 2.21).

Der Verlauf des Grünen Ringes orientiert sich dabei zum überwiegenden Teil nach bereits vorhandenen Wegen, in Abschnitten sollen künftig vorhandene Lücken im Rahmen von Detailprojekten geschlossen werden.

2.4.4 Durchgrünungsgrad – der Grünanteil der Stadt

Grünflächen in der Stadt nehmen aus ökologischen und klimatischen Gründen eine bedeutende Rolle ein: Sie sind Versickerungsflächen und damit verantwortlich für den Wasserrückhalt sowie Lebensraum für Tiere und Pflanzen. Darüber hinaus sind sie für die in der Stadt lebende Bevölkerung von hoher sozialpsychologischer Relevanz. Die Wahrnehmung von „Grün“ spielt eine wichtige Rolle für das subjektive Wohlbefinden, wodurch der Durchgrünungsgrad als ein wichtiger Faktor für die Attraktivität der Stadt Salzburg als Wohn- und Arbeitsort gilt. Sein Erhalt und die qualitative Weiterentwicklung ist ein wichtiges Ziel im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung.

Durch die zunehmende Versiegelung von Flächen, insbesondere durch Bautätigkeiten oder zu Verkehrszwecken, nimmt der Anteil an Grünflä-

chen stetig ab. Sein Erhalt und die qualitative Weiterentwicklung stellt aber ein wichtiges Ziel im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung dar, weshalb künftig erhöhtes Augenmerk auf dessen Erhalt gelegt werden soll.

Basierend auf einer Satellitenbildanalyse wurde der Durchgrünungsgrad im Juni 2005 gesamtstädtisch erhoben. Er gibt Auskunft über den Anteil der mit Vegetation bedeckten Flächen („Grünflächen“ – städtisches Grün), wobei unter dem Begriff „Grün(flächen)“ nicht nur Grünland im Sinne der Flächenwidmung verstanden wird, sondern auch beispielsweise Grünstreifen oder Baumreihen entlang von Straßenzügen, Gewässer, Dachbegrünungen oder private Gärten. Der Durchgrünungsgrad trifft dabei keine Aussagen über exakte Größe und Qualität von Grünflächen (siehe Plan 2.20 „Durchgrünungsgrad“).

In der Stadt Salzburg beträgt der gesamtstädtische Grünanteil 58,4% (exkl. Gewässer), auf das Bauland gerechnet liegt er bei rund 31%.

Um detaillierte Aussagen zu den Entwicklungsmöglichkeiten des Durchgrünungsgrades im Bauland zu ermöglichen, wurden die Werte im Bauland auf Baublockebene (statistische Einheit) erneut berechnet, analysiert und künftig angestrebte Grünanteile festgelegt (siehe Plan 2.03).

Der empfohlene Grünanteil je Bau-feld wird im Folgenden in vier Klassen eingeteilt:

1. Geringer Grünanteil (5–20%)

Die erste Klasse entspricht Bereichen in der Stadt, die vorrangig durch Bebauung geprägt sind. Die „steinerne“ Stadt, die von einer hohen baulichen Dichte im Kontrast zu verhältnismäßig kleinen „grünen Inseln“ lebt.

Dazu zählen die Altstadt sowie die Baufelder entlang der stark gewerblich bzw. durch Dienstleistungen geprägten Straßenzüge („Kerngebiet“) von stadtweiter Bedeutung.

Ausgewählte Bereiche in Gewerbegebieten werden ebenfalls zu

dieser Gruppe gezählt.

Die untere Grenze ist mit 5% festgelegt, um ein Mindestmaß an „Grün“ als Planungsziel festzuschreiben.

2. Mittlerer Grünanteil (20–40%)

Die zweite Klasse umfasst urban geprägte Bereiche, in denen ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Durchgrünung und Bebauung angestrebt wird. Sie sollen in weiten Teilen den Eindruck eines durchgrünerten Stadtquartiers vermitteln.

In dieser Gruppe finden sich Bebauungstypologien wie beispielsweise Zeilenbauten oder mehrgeschossige Einzelhäuser. Hinzu kommen große Teile der Gewerbegebiete, deren Grünanteil eher an der unteren Grenze dieser Klasse liegt.

3. Hoher Grünanteil (40–60%)

In der dritten Klasse werden Bereiche der Stadt zusammengefasst, in denen ein vergleichsweise hoher Grünanteil angestrebt wird. Hierbei handelt es sich um Stadträume, die im Regelfall als intensiv durchgrünte Wohnquartiere empfunden werden. Sie sind deutlich vom gärtnerischen oder landschaftlichen Grün geprägt und befinden sich vorrangig in den äußeren Stadtlagen.

4. Sehr hoher Grünanteil (> 60%)

Die Gebiete in der vierten Klasse mit einem ausgesprochen hohen Grünanteil besitzen eine parkartige „Ausstrahlung“. Es handelt sich dabei in erster Linie um erhaltenswerte Villengrundstücke und andere Einzelhäuser im landschaftlich geprägten Raum. Diese städtebaulichen Randlagen mit parkartigen Gärten prägen den umgebenden Landschaftsraum, der hier dominant in Erscheinung treten soll.

Unter Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten ist es grundsätzlich geboten, den Grünanteil innerhalb der Stadt in seiner Gesamtbilanz so hoch wie möglich zu halten. Das heißt, dass bei zusätzlicher Versiegelung entweder auf der Par-

Typ	Charakterisierung	Beispiele
Erholungsgebiet >300.000 m ²	großräumig, landschaftlich geprägt, regionale Bedeutung, Landschaftsbezug großflächig, Erholungsinfrastruktur	Salzachseen, Hellbrunner Schloßpark
Stadtwald	Waldgebiete innerhalb des Siedlungsbereiches, Kulturlandschaftsreste in der Stadt, Vorrang der Erholungsnutzung, ausgeprägtes Wegenetz	Kapuzinerberg, Mönchsberg, Josefiaw, Aigner Au, Königswaldchen
Stadtteilpark >10.000 m ²	räumlich differenziertes Angebot für verschiedene Aktivitäten und Nutzergruppen mit eingelagertem Spielbereich, eigenständiger Charakter; beinhaltet teilweise das Spielangebot eines Spielparks, teilweise historische Entwürfe	Lehener Park, Donnenbergpark, Volksgarten, Kurgarten Mirabell, Minnesheimpark (Gnigler Park), Preuschenpark
Abenteuerspielplatz	unterschiedliche Spielbereiche, differenziertes Angebot mit umfangreichem Bauspielbereich räumlich gegliedert, Nischenbereiche, Wasserbereich, pädagogisch ganzjährig betreut	ASP Taxham (9.100 m ²)
Stadtteilspielplatz >3.000 m ²	großzügige Ausstattung mit Freiflächen, Spielgeräten und Infrastruktur (WC-Anlagen, Wasser)	Umwelttunnel Lieferung, Spielpark Süd (Frohnburgweg), Dr.-Hans-Lechner-Park
Wohnviertelspielplatz > 600 m ²	Einzugsbereich bis 400 m, Standardausstattung mit Spielgeräten und Infrastruktur	restliche Spielplätze: Schumacherstraße, Strubergasse; >60 Stück
wohnungsnaher Spielplatz >150m ²	Einzugsbereich bis 200 m, in Rufweite von Wohnanlagen = Nahversorgung	Michael-Pacher-Straße, Spielplatz Veronaplatz, Röcklbrunnstraße
Ballspielwiese	Rasenfläche, die von Größe und Ausstattung (Tore) klar auf das Ballspiel ausgerichtet ist, auch im Spielplatzverbund; öffentlich zugänglich	Gorlicegasse, Firmianstraße, Offingerweg/Friedhof, Frohnburgweg Süd; >31 Stück
historische Anlagen	entsprechend der gartenkünstlerischen Leitbilder der jeweiligen Bauepoche; öffentlich zugänglich	Mirabell, Hellbrunn
grüner Vorplatz	Plätze vor Kirchen und öffentlichen Gebäuden, markanter Grünanteil, repräsentativer Charakter; Gebäudenutzung dominiert Freiraumnutzung	Vinzenz Palotti-Platz, Kernpark, Erhardplatz
grüner Platz	räumlich gefasster Platzcharakter (markanter) Grünanteil	Veronaplatz, Graf-Zeppelin-Platz, Makartplatz, Hanuschplatz, Martin-Luther-Platz
sonstige Klein-grünflächen		Bärengässchen
Verkehrsgrünflächen	Flächen zur Gliederung und Begrünung der Verkehrsfläche (Pkw-, Rad- und Fußverkehr)	Rudolfsplatz, Dr.-Franz-Rehrl-Platz, Kreuzung Alpenstraße/Michael-Pacher-Straße: >2.000 Stück

Abb. B.12.: Die öffentlich zugänglichen Freiraumtypen in der Stadt Salzburg | Quelle: Daten der MA 7/04 – Gartenamt und Friedhofsverwaltung, 2006.

zelle, innerhalb des Baufeldes oder an anderer Stelle im Nahbereich eine entsprechende Erhöhung oder qualitative Aufwertung des Grünanteils angestrebt wird. Dies hat zwangsläufig zur Folge, dass stadtentwicklungspolitisch sinnvolle Stadtumbaumaßnahmen bzw. Nachverdichtungen mit einem sowohl quantitativen als auch qualitativen Ausgleich im privaten und halböffentlichen Grün einhergehen soll, womit auch dem Ausgleichsgedanken des Naturschutzgesetzes entsprochen wird.

2.4.5 Freiraumverbundsysteme – Grünes Netz

Das Grüne Netz hat zum Ziel, die großflächigen Landschaftsräume mit den zahlreichen kleineren und größeren Grünflächen, den Sport- und Freizeiteinrichtungen, aber auch mit den wichtigen öffentlichen Einrichtungen und Zentren der Stadt über grüne, annehimliche Wege zu verbinden.

Daneben kann es weitere Funktionen erfüllen:

- **Erholungsfunktion:** Das Spazieren gehen auf grün gestalteten Wegen oder der Aufenthalt auf kleinen, in das Netz integrierten Flächen ist vor allem für ältere Personen oder für Eltern mit Kleinkindern im wohnungsnahen Bereich von großer Bedeutung (siehe auch Kapitel 2.5.2 „Erholungsflächen in der Stadt – Freiraumversorgung“).
- **Gestaltfunktion:** Das Grüne Netz trägt wesentlich zur Stadtgestalt bei – je nach seiner Ausprägung kann es Identifikation mit dem jeweiligen Stadtteil schaffen (z. B. Alleen, markante Grünelemente entlang von Straßen).
- **ökologische Funktion:** Das Grüne Netz ist selbst Lebensraum für Tiere und Pflanzen (Biotopverbund) und trägt zu einem ausgeglicheneren Kleinklima der Stadt bei.

Das Grüne Netz steht aufgrund seiner vorrangigen Verbindungsfunktion sehr eng im Zusammenhang mit den Geh- und Radwegen sowie mit den Erholungswegen der Stadt, wodurch sich ein erhöhter Koordinie-

rungsbedarf dieser Inhalte ergibt. In jenen Abschnitten, wo die ökologische Funktion der Grünstruktur in den Vordergrund tritt, sind vor allem auch die Belange des Natur- und Umweltschutzes zu berücksichtigen.

Grünkorridore

Grünkorridore verlaufen über das gesamte Stadtgebiet, erfüllen dabei alle vier Funktionen (Ökologie/Verbindung/Erholung/Gestaltung) und bilden das Rückgrat des Grünen Netzes (siehe Plan 2.27).

Grünkorridor Salzach

Als prägender Freiraum der Stadt ist die Salzach das bedeutendste Grünelement im Grünen Netz. Neben dem Flusslauf zählen auch direkt angrenzende Böschungen und die angrenzenden Grün- und Freiflächen zum Korridor.

Grünkorridor Saalach

Die Saalach, als Grenzlinie zu Deutschland, streift das Stadtgebiet nur im Norden. Von Bedeutung sind die an den Fluss anschließenden Waldbestände.

Grünkorridor Glankanal

Vom südlich gelegenen Landschaftsraum Moos führt der Glanbach in das dicht verbaute Stadtgebiet und mündet im Stadtteil Lehen in die Salzach. Die Breite des Korridors reduziert sich vor allem im bebauten Gebiet auf den Bach und dessen Ufer.

Die langfristige Sicherung der vorhandenen Frei- und Grünflächen, das Herstellen einer durchgehenden, attraktiven Fuß- und Radwegeverbindung und die Renaturierung und Umgestaltung des Bachbettes der Glan im landschaftsnahen Bereich sind vorrangige Ziele in diesem Raum.

Grünzüge

Grünzüge sind von Stadtteil-weiter Bedeutung und erfüllen, soweit wie möglich, ebenfalls sämtliche Funktionen des Grünen Netzes. Sie verknüpfen dabei in erster Linie die Grünkorridore untereinander und stellen die Verbindung zur umgebenden freien Landschaft her.

Grünzug Schallmoos

Der Grünzug ist in der Realität noch nicht vorhanden, die Sicherung der künftigen Entwicklung ist zum Teil aber durch Festlegungen im Flächenwidmungsplan gegeben. Seine Funktion liegt überwiegend in der Gestaltung des Stadtteils, er soll zum Identifikationselement von Schallmoos werden.

Die gestalterische Aufwertung des Grünzugs durch Alleen oder Baumreihen, die Anbindung an Dr.-Hans-Lechner-Park und Wiefler-Gründe, die Schaffung einer sicheren Fuß- und Radwegeverbindung, die Verbesserung von Übergängen über die Sterneckstraße und Schallmooser Hauptstraße und das Aufweiten durch Miteinbezug oder Anlage angrenzender, unbebauter Flächen sind dabei die vordringlichsten Maßnahmen.

Grünzug Taxham/Maxglan

Der Grünzug besteht derzeit nur fragmentarisch und muss erst im Zuge von langfristig stattfindenden Nutzungsänderungen entsprechend vorhandener Detailplanungen entwickelt werden.

Grünzug Almkanal

Der Kanal ist im Mündungsbereich in die Salzach großteils verrohrt. Unverbaute Flächen wären derzeit noch vorhanden, eine Einbindung in den Grünzug ist aufgrund des hohen Nutzungsdrucks aber schwierig. Alternativ könnte eine Variante im Bereich der Lindhofstraße geprüft werden.

Im südlichen Abschnitt werten punktuelle Verbreiterungen der Fuß- und Radwegeverbindung und eine generelle Ausweitung des Grünzuges in den umgebenden Landschaftsraum diese Verbindung auf. Zur Absicherung und Verbesserung der ökologischen Funktionen ist die langfristige Sicherung der vorhandenen Frei- und Grünflächen im Bereich Maxglan – Riedenburg anzustreben.

Grünzug Hellbrunner Allee

Dieser Grünzug ist weitgehend vorhanden und als „Geschützter Landschaftsteil“ ausgewiesen. Im Rahmen des Projektes „Unipark“ wird der derzeit bis zur Akademiestraße

Anlage	Eigentümer	Größe	Gärten	Widmung
im Landesverband der Kleingärten Salzburg				
Thumegg, 1940	Stadt Salzburg	2,71 ha	68	GL-KGG
Leopoldskron, 1956	Stadt Salzburg	2,35 ha	54	GL-KGG
Kasern, 1964	Stadt Salzburg	4,2 ha	96	GL-KGG
Taxham, 1971	Pfarre Siezenh. u. Zentralverb.	1,09 ha	35	GL-KGG
Liefering-Herrnau, 1982	Privat	5,4 ha	125	GL-KGG
Kendlersiedlung, 1988	Privat	1,56 ha	42	GL-KGG
Pulvermacherweg, 1991	Privat	1,55 ha	37	GL-KGG
An der Glan, 1998	Privat	1,14 ha	34	GL-KGG
Bundesbahn-Gärten				
Alterbach, 1945	ÖBB	0,19 ha	10	GL-KGG
Grüner Wald – Sam, 1945	ÖBB	0,27 ha	14	VF
Parsch, 1945	ÖBB	0,19 ha	9	VF
Lehen, 1945	ÖBB	0,29 ha	8	GL-KGG
Maxglan, 1950	ÖBB	0,18 ha	6	GL-KGG
Aigen, 1979	ÖBB	0,26 ha	9	VF
Chiemgaustraße, 1981	ÖBB	0,31 ha	8	GL-KGG
W.-Mastnak-Anlage, 1983	ÖBB	0,49 ha	29	GL-KGG
Nicht organisierte Kleingartenanlagen				
Robinighof, 1970	St. Peter	1,82 ha	62	GL-KGG
Summe		24 ha	646	

Abb. B.13.: Struktur und Anzahl vorhandener Kleingärten in der Stadt Salzburg | Quelle: Die Kleingärten der Landeshauptstadt Salzburg, 2005.

heranreichende Grünkeil bis zum Rand der Altstadt weitergezogen und im Bereich der Erzabt-Klotz-Straße entsteht eine neue Geh- und Radwegeverbindung.

Die Sicherung des Bestandes dieser ökologisch und gestalterisch besonders wertvollen Grünstruktur sowie die gestalterische Aufwertung im Bereich der Erzabt-Klotz-Straße samt Anbindung an den Rudolfsplatz stellen das wesentliche Entwicklungsziel in diesem Bereich dar.

Grünzug Aubach

Der bestehende Grünzug verläuft entlang des Aubaches, wobei abschnittsweise Verbesserungsmaßnahmen notwendig sind. Dazu zählen die Herstellung einer durchgehenden Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Guggenbichlerstraße und A.-Kolig-Straße sowie der Erhalt und Sicherung der landwirtschaftlichen Flächen im Bereich Überfuhrstraße als Teil der Grünverbindung.

Grünzug Aigen

Der Grünzug Aigen folgt in großen Teilen dem Felberbach und verbindet den Gaisberghang mit der Salzach. Er besitzt hohe ökologische und gestalterische Wertigkeit und bildet gemeinsam mit dem Schloß Aigen ein wichtiges Ensemble für das Stadtbild. Die vorrangigen Maßnahmen bilden den Erhalt dieser wertvollen Grünstruktur und eine ökologische und gestalterische Aufwertung des Grünzuges im Bereich der Bahnlinie.

Grünzug Alterbach/ Söllheimer Bach

Dieser hochwertige Grünzug verbindet den Heuberg und die umgebenden landwirtschaftlichen Flächen mit der Salzach. Er verläuft zunächst entlang des Alterbaches und teilt sich dann in Alter- und Söllheimer Bach auf. Durch die angrenzenden Flächen wird er aufgeweitet. In den meisten Abschnitten übernimmt der Grünzug bereits sämtliche Funktionen des Grünen Netzes, der Erhalt des Bachlaufes und der umgebenden, freien Landschaft sind oberstes Ziel.

Grünzug Altglan

Entlang des Flusslaufs der Altglan verlaufend, besteht der Grünzug im Wesentlichen aus dem Ufergehölz und den angrenzenden land- und forstwirtschaftlichen Flächen. Er bildet das grüne Rückgrat von Liefering. Durch die umliegenden Nutzungen ist die Entwicklung eines Begleitweges nicht immer möglich, der Schwerpunkt liegt daher in der ökologischen Funktion.

Der Erhalt des Bachlaufes und der umgebenden, freien Landschaft sowie die Schaffung weiterer Querungsmöglichkeiten über die Altglan für FußgängerInnen und RadfahrerInnen können diesen Grünzug aufwerten.

Grünverbindungen

Die Grünverbindungen sind die feinen Verästelungen im Stadtgebiet und damit von lokaler Bedeutung. Sie folgen oft bereits bestehenden Straßen und Wegen, die über grüne Elemente wie Alleen, Baumreihen oder zumindest angrenzende durchgrünte Bereiche (z. B. Hausgärten) verfügen. Grünverbindungen müssen nicht alle vier Funktionen erfüllen. Beim Typus des „Grauen Weges“ reduziert sich die Aufgabe auf die Verbindungsfunktion.

2.5 Erholungs-, Spiel- und Sportnutzung

Die ausreichende Versorgung mit Flächen für die Erholungs- und Freizeitnutzung ist ein wichtiges

Ziel nachhaltiger Stadtplanung. Grün in der Stadt fördert den körperlichen und seelischen Ausgleich vom Berufsleben und macht – in unterschiedlicher Qualität – die Natur für den städtischen Menschen wahrnehmbar.

Neben der „klassischen“ Erholung hat sich ein vielfältiger Bereich kreativer Aktiv-, Erlebnis- und Vergnügungsaktivitäten entwickelt. Die Gliederung des Kapitels soll diesen beiden Zugängen zum Frei- und Grünraum entsprechen: Die Erholung im ursprünglichen Sinne ist die Regeneration von Kräften (vor allem nach überwiegend geistiger Arbeit) und ist mit entspannenden Aktivitäten verknüpft. Spiel-, Sport- und Freizeitaktivitäten sind hingegen mit höherem körperlichen Einsatz und auch organisatorischem Aufwand verbunden.

Räumlich betrachtet unterscheiden sich die beiden Zugänge vor allem im Platzbedarf und ihrer räumlichen Verortung. Die Nutzung von Sportanlagen ist außerdem spezifischer (z. B. Kletterhallen, Fußballfelder etc.) und spricht damit jeweils bestimmte Nutzergruppen an.

2.5.1 Erholungsflächen in der Stadt – Freiraumversorgung

Die Versorgung mit einem fußläufig erreichbaren Freiraumangebot zur täglichen Naherholung, auch in der Mittagspause, ist ein bedeutendes Kriterium für städtische Wohn- und Umweltqualität. Gerade im Zuge nachhaltiger Siedlungsentwicklung nach innen muss darauf geachtet werden, dass Frei- und Grünräume in ausreichendem quantitativen, aber auch qualitativen Ausmaß erhalten bleiben oder neu entstehen. Der von Karl Paul Filipzky geprägte Begriff des „Minutengrün“ steht für Gelegenheiten im Tagesablauf, für kurze Zeit im Freien zu verweilen. Die Möglichkeit der Nutzung des sogenannten „Minutengrüns“ an möglichst vielen Stellen im Stadtgebiet ist, neben den größeren Park- und Erholungseinrichtungen, von hoher planerischer Relevanz. Die Summe aller Phasen einer Kurz- und Naherholung sei mehr und entscheiden-

der von Einfluss für das allgemeine Wohlbefinden als die Wochenend-Erholung mit all ihren Nebenerscheinungen.

Die Nutzbarkeit der Erholungsflächen hängt wesentlich von ihrer Lage und Erreichbarkeit ab. Eine Unterversorgung mit wohnortbezogenen Naherholungsmöglichkeiten verursacht zusätzlichen Erholungsverkehr samt den damit verbundenen Belastungen wie Lärm und Luftschadstoffe und schließt zum Teil sozial benachteiligte Gruppen oder in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen aus. Gerade Erwachsene und ältere Personen messen der Erholung eine hohe Bedeutung zu.

Die Frei- und Grünräume in der Stadt Salzburg

Zu den Frei- und Grünräumen in der Stadt Salzburg zählen die bauliche Kulturlandschaft mit ihren Äckern, Wiesen und Wäldern, Gewässer, grüne Erholungswege (Grünes Netz), Parks, aber auch beispielsweise Baulücken oder Gewerbeflächen, die für temporäre Erholungs- oder Freizeitnutzung zur Verfügung stehen können.

Stadtnahe Kulturlandschaft mit den Äußeren und Inneren Stadtbergen

Die land- und forstwirtschaftlichen Flächen machen den größten Teil der Naherholungsgebiete aus. Die Land- und Forstwirte leisten dabei einen erheblichen Beitrag zum Landschaftsbild und damit zum Erholungswert der Kulturlandschaft. Nutzungskonflikte treten dann auf, wenn durch die Erholungssuchenden Bewirtschaftungsbehinderungen und Ertragseinbußen verursacht werden. Auch an sich sanfte Formen der landschaftsgebundenen Erholung, wie Spazierengehen, Radfahren und Reiten, können Schäden verursachen, sobald sie abseits der vorgesehenen Wege stattfinden. Erholungskonzepte haben hier auf die Erfordernisse der Land- und Forstwirtschaft einzugehen und müssen Rahmenbedingungen schaffen, die Nutzungskonflikte künftig minimieren und Synergien zwischen gepflegter Landschaft als Produkt wirtschaftlicher

Nutzung und der Erholungsnutzung herstellen. Eine verstärkte Bewusstseinsbildung in der Bevölkerung oder Konzepte zur Besucherlenkung können hier Wege zu einem guten Miteinander aufzeigen.

Der Gaisberg mit gut 1 Million BesucherInnen pro Jahr stellt – neben den innerstädtischen Stadtwäldern und Parkanlagen – das wichtigste Naherholungsgebiet der Stadt Salzburg dar. Er ist Ausgangspunkt und Ziel von Freizeitaktivitäten wie Wandern, Schitourengehen oder auch Paragleiten. Ein Problemfeld stellt der motorisierte Ausflugsverkehr dar, der zu einer relativ hohen Verkehrsbelastung der Gaisbergstraße führt und damit störend auf den Naturhaushalt, aber auch auf die Erholungssuchenden selbst wirkt.

Innerstädtisch besitzen die Inneren Berge mit dem Mönchs- und Festungsberg sowie dem Kapuzinerberg eine große Bedeutung für wohnungs- und arbeitsplatznahe Erholung. Detailkonzepte sollen künftig zu einer noch besseren Erschließung führen (siehe Kap. Stadtlandschaften).

Beliebte Spazierstrecken entlang der Gewässer finden sich vor allem an der Salzach, aber auch am Alterbach, Glan, Maxglaner Mühlbach, Altglan, Almkanal oder Gersbach (siehe auch Grünes Netz). In der Rückführung der Gewässer in einen naturnahen Zustand liegt ein hohes Potential für die Erholungsnutzung. Gerade Kinder fühlen sich durch das Element Wasser sehr stark angezogen, je nach Ausgestaltung der Gewässer kann hier naturnaher Spiel- und Erlebnisraum entstehen.

Allgemein öffentliche Grünflächen, Parks und Friedhöfe

Die öffentlichen Grünflächen und Parks stehen im Eigentum und damit auch in der Pflege der Stadt Salzburg. Durch die, im Vergleich zu ländlichen Gemeinden, hohe Bevölkerungsdichte werden vielseitige Ansprüche an die städtischen Freiräume gestellt:

- flächendeckende Versorgung im fußläufigen Einzugsbereich der

	0–300 M	300–<700 M	>700 M
gute Naherholungsqualität	gute Versorgung	versorgt	eing. Versorgung
Ø Naherholungsqualität	versorgt	eing. Versorgung	eing. Versorgung
eingeschr. Naherholungsqu.	eing. Versorgung	eing. Versorgung	eing. Versorgung

Abb. B.14.: Distanzschwellwerte zur Festlegung der Einzugsbereiche | Quelle: ispace, 2005.

Erholungsflächen	EW m. Hauptwohnsitz	%-Ant. EW m. Hauptwohns.
gut versorgt	38.485	26,20%
versorgt	77.411	52,71%
eingeschränkt versorgt	30.970	21,09%
Summe	146.866	100%

Abb. B.15.: Der Versorgungsgrad mit Erholungsflächen für die Stadt Salzburg | Quelle: ispace und Statistik Austria, 2005.

- Wohn- und Arbeitsbevölkerung
- alters-, sozial- und geschlechtssensible Gestaltung im Wechselspiel von fixem Freizeitangebot und Nutzungsoffenheit
- Erfahrbar machen der Natur in der Stadt.

Daneben sind sie Orte der Entspannung, der sportlichen Betätigung, der Kommunikation und des künstlerischen Ausdrucks. Besonders betont soll ihre Rolle als ökologische Nischen und Trittsteine für die Pflanzen- und Tierwelt sowie für das Stadtklima werden.

Alle diese Aspekte unter einen Hut zu bekommen, gelingt nur durch die Zusammenarbeit mit den NutzerInnen selbst. Seit einiger Zeit werden daher beispielsweise bei neuen Spielplatzgestaltungen Prinzipien der Bürgerbeteiligung berücksichtigt, wenn dabei auch eine Gratwanderung zwischen einzuhaltenden Normen, der Anforderung an langlebige und pflegeleichte Geräte sowie den Wünschen der NutzerInnen gegangen wird. Eine solche Herangehensweise wäre künftig auch für die Gestaltung von Grün- und Freiräumen anzustreben.

Friedhöfe

Eine besondere Art von Erholungsraum stellen Friedhöfe dar. Sie sind Orte der Ruhe und Besinnung, wo die Auseinandersetzung mit der Vergangenheit stattfindet: Sinngebung im Leben, der Glaube, aber auch Mystik spielen hier eine wichtige Rolle. Ein sehr grüner, parkartiger Friedhof kann dabei eine Atmos-

phäre der Hoffnung und des Trostes schaffen.

Daneben sind sie urbane Grünräume und städtischer Lebensraum für Tiere und Pflanzen.

In Salzburg gibt es zwölf Friedhöfe, die nach ihrem historischen Wert und Erholungswert unterschieden werden können. Zu den historischen Friedhöfen, die vor allem auch touristische Anziehungspunkte darstellen, zählen der Friedhof St. Peter und der Friedhof St. Sebastian. Einen hohen Erholungswert, dessen Anziehung auch über den eigenen Stadtteil hinausgeht, besitzen der Kommunalfriedhof, der Friedhof Aigen und der Friedhof Maxglan. Daneben gibt es noch jene Friedhöfe, deren Erholungswert vor allem für den jeweiligen Stadtteil oder für bestimmte Gruppen von Bedeutung sind:

- Friedhof der Gnigler Kirche
- Friedhof der Morzger Kirche
- Friedhof der Lieferinger Kirche
- Friedhof der Kirche Leopoldskron-Moos
- Jüdischer Friedhof
- Soldatenfriedhof (Donnenbergpark)
- Müllner Friedhof
- Klosterfriedhof Nonnberg

Freiflächenreserven für neue Gräber weisen der Kommunalfriedhof, Friedhof Aigen und der Jüdische Friedhof auf. Aufgrund der steigenden Nachfrage an Feuerbestattungen ist der künftige Flächenbedarf rückläufig und kann damit aus heutiger Sicht für die nächsten 10 Jahre

auf den bestehenden Friedhöfen abgedeckt werden.

Kleingärten

Derzeit gibt es in der Stadt Salzburg 18 Kleingartenanlagen, die insgesamt eine Fläche von ca. 24 ha (knapp 0,5% der Stadtfläche) ausmachen.

Ursprünglich waren Kleingärten zur Sicherung und Verbesserung der Nahrungsgrundlagen vor allem für die städtische Bevölkerung von Bedeutung. Nach dem wirtschaftlichen Aufschwung und dem Erblühen der Kaufhauskultur haben die Kleingärten zunehmend ihren Nutzwert verloren. Stattdessen sind sie zunehmend Ausgleichsflächen für Mängel geworden, die sich im Lebensalltag eingestellt haben: z. B. Wohnverdichtung ohne qualitätsvolle Außen-gestaltungen und fehlende nutz-bare Grünflächen, starke Lärmbelästigungen durch Verkehrsstraßen, zunehmende Individualisierung im Wohnumfeld etc.

Sie sind heute daher

- Ausgleichflächen zum verdichteten Geschosswohnungsbau ohne entsprechende Freiräume
- wichtiges Element zur Durchgrünung der Bebauung im innerstädtischen Bereich und – sofern sie öffentlich zugänglich sind – Erholungsflächen für die Bevölkerung
- Flächen mit kleinklimatischer Funktion im innerstädtischen Bereich
- innerstädtischer Lebensraum von Tieren und Pflanzen
- Begegnungsstätte vor allem auch für ältere Menschen

Mit dem Betreiben von Kleingartenanlagen sind aber auch Nachteile wie eine zusätzliche Versiegelung von Flächen durch den Bau von Hütten und Pkw-Abstellplätzen, ein zusätzliches Verkehrsaufkommen und ein überdurchschnittlich hoher Düngemittel- und Pestizideinsatz auf den Grünflächen verbunden. Ein Trend der langsamen Umformung von Kleingärten zu Zweitwohnsitzen, der in anderen österreichischen Städten bereits stattfindet, ist in der Stadt Salzburg derzeit auch aufgrund einer strengen Verordnung

nicht erkennbar. Allerdings ist diese derzeitige Situation nicht an das ROG gebunden, sondern stellt eine eigene, auch ohne ROG-Konnex änderbare Rechtsmaterie dar.

Die Auswirkungen auf das Landschaftsbild sind jeweils abhängig von der Ausgestaltung der Gartenanlagen und der naturräumlichen Umgebung. Gerade aber in Natur- und Landschaftsschutzgebieten stellen sie eine unzumutbare Verschlechterung des Landschaftsbildes dar.

Das Bestreben der Stadt ist es, die bestehenden Kleingärten in ihrer vor allem sozialen Funktion anzuerkennen. Hauptaugenmerk liegt aber in der qualitativen Aufwertung der Grün- und Freiflächen im verdichteten Geschosswohnungsbau mit Konzepten zur Aneignung für deren BewohnerInnen (z. B. Mietergärten), um bestehende Defizite in der Versorgung vor Ort zu verbessern. Anzumerken ist dabei, dass die Stadt Salzburg generell – im Gegensatz zu anderen Städten – über einen hohen Grünanteil im Siedlungsbereich und einen hohen Anteil an Ein- und Zweifamilienhäusern (>50%) mit Privatgärten verfügt.

Folgende Kriterien sind bei der künftigen Neuanlage oder Erweiterungen von Kleingartenanlagen zu beachten:

- Errichtung einer Anlage nur dort, wo ein örtlicher Bedarf gegeben ist – das betrifft in der Stadt Salzburg vor allem den verdichteten Norden.
- Eindeutige Zuordnung der Kleingartenanlage zu Wohnstandorten des verdichteten Geschosswohnungsbaus mit einer fußläufigen Erreichbarkeit innerhalb von maximal 10–15 Minuten.
- Keine Ausweisung in Natur- oder Landschaftsschutzgebieten oder landschaftlich sensiblen Bereichen wie den Hängen der Inneren und Äußeren Berge oder gewässerbegleitend.
- Integration der Anlagen ins Grüne Netz, in die Grünzüge der Stadt sowie Verknüpfung mit bestehenden Landschafts- und Erholungsräumen.
- Anschluss an die öffentliche tech-

nische Infrastruktur (Straße, Kanal, Trinkwasser).

Darüber hinaus sind die Richtlinien des Amtes für Stadtplanung und Verkehr (als Ergänzung der Kleingartengebiets-Verordnung der Salzburger Landesregierung), die Kleingartenverordnung des Landes selbst und die Bestimmungen des ROG zu beachten.

Im Leopoldskroner Moos bestehen derzeit drei Kleingartengebiete (Schwarzgrabenweg, Kräuterhofweg und Kneisslweg), die weder gewidmet noch einem Verband zugehörig sind und zudem im Landschaftsschutzgebiet Leopoldskroner Moos liegen. Aufgrund ihrer Lage weitab der dicht bebauten Stadtteile inmitten eines naturräumlich sensiblen Gebietes sind sie aus naturschutz- und raumordnungsfachlicher Sicht auf diesen Standorten nicht positiv zu beurteilen und sollen daher mittel- bis langfristig aufgelassen werden.

Camping

In der Stadt gibt es derzeit vier private Campingplätze:

- Camping Kasern
- Camping Nord-Sam
- Camping Panorama Stadtblick Rauchenbichl
- Camping Schloß Aigen

Die durchschnittliche Verweildauer beträgt meist nur wenige Tage. In Winter sind die Anlagen zumindest für einige Wochen geschlossen.

Obwohl das Übernachten außerhalb von Campingplätzen entsprechend der Campingverordnung des Gemeinderates aus dem Jahr 1991 verboten ist, treten immer wieder Konflikte mit Campingwägen auf Parkplätzen in der Stadt auf. Beliebter Übernachtungsort ist dabei auch der Parkplatz vor dem Schloß Hellbrunn.

Mögliche Erweiterungen oder Neuausweisungen von Campingplätzen sind nur im Rahmen von Einzelgutachten unter Abwägung der Ziele des REKs möglich.

Versorgung mit Frei- und Grünflächen

Frei- und Grünräume sind nicht

gleichmäßig über das Stadtgebiet verteilt, sondern je nach historischer Nutzung und städtebaulicher Entwicklung in unterschiedlicher Menge und Qualität vorhanden. Eine Analyse der bestehenden Freiräume zeigt die gut versorgten, aber auch die unterversorgten Stadtgebiete auf.

Begrenzende und bestimmende Faktoren für die Nutzung von Freiräumen zur täglichen Naherholung sind:

- Erreichbarkeit: Wege, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad mehr als 10 Minuten in Anspruch nehmen, werden kaum in Kauf genommen.
- Größe des Freiraumes: Grundsätzlich werden größere Grünräume stärker angenommen als kleine.
- Sicherheit durch Übersichtlichkeit: z. B. durch ausreichende Beleuchtung der Wege und Vermeidung „dunkler Ecken“.
- Attraktivität: Spielmöglichkeiten, Sitzgelegenheiten mit der Möglichkeit, etwas zu beobachten (Umfeldattraktivität) etc.

Bei der bisherigen Herangehensweise nach reinen m²-Durchschnittswerten (m²/Einwohner) werden die Flächen nicht näher nach Art (z. B. Wiese, Wald oder Weide), Ausstattung und möglichem Erholungswert differenziert. In einer Analyse der Erholungsflächen der Stadt Salzburg wurde daher versucht, über die reine quantitative Berechnung hinauszugehen und den Versorgungsgrad mit Hilfe qualitativer Merkmale zu vertiefen.

Von den begehbaren Wegen aus erfolgte eine Bewertung der Erholungsräume nach folgenden Kriterien:

- freier Zugang des Weges („private“ oder halböffentliche Grün- und Erholungsflächen sind in dieser Bewertung nicht berücksichtigt)
- ausreichende Länge (mindestens 100 m) des Weges
- Ausstattung mit Sitzmöglichkeiten
- ausreichende Breite für konfliktfreie Begegnungen unterschiedlicher NutzerInnen
- qualitative Bewertung des umgebenden Landschaftsraumes entlang der Erholungswege (naturna-

he, kulturlandschaftliche und kulturhistorische Elemente).

In der Analyse wurden dabei nur jene Wege bewertet, die sich außerhalb des Baulandes befinden und auch nicht an dieses anschließen. Eine Ausnahme stellen die „Begleitwege“ entlang der Salzach dar, die ebenfalls in die Bewertung miteinbezogen wurden.

Zusätzlich wurden die Erholungsgebiete Schloßpark Kleßheim und Maria Plain mitberücksichtigt, die zwar außerhalb des Stadtgebietes liegen, für die Stadtbewohner aber von hoher Bedeutung für die Erholungsnutzung sind.

Jene Parks, die eine geforderte Mindestgröße für wohnungsnaher Erholung von mehr als 0,5 ha aufweisen, werden ebenfalls in den Bewertungen berücksichtigt. Es handelt sich dabei um Aigner Park, Baron-Schwarz-Park, Donnenbergpark, Gnigler Park, Hans-Lechner-Park, Schloßpark Hellbrunn, Lehener Park, Mirabellgarten, Preuschen Park, Erholungsgebiet Salzachsee, Stölzlpark und Volksgarten.

Die erfassten Kriterien wurden zusammengefasst und auf ein detailliertes Wege- und Straßennetz übertragen. Das Ergebnis zeigt ein Bild von Wegen mit unterschiedlicher Erholungsqualität (gute, durchschnittliche, eingeschränkte) auf. Darauf basierend erfolgte die Berechnung eines flächenhaften Indikators zur Versorgungsqualität unter Berücksichtigung der Distanzschwellwerte von 300 und 700 Metern.

Schon ein erster Blick auf die Karte 2.22 zeigt ein deutliches Nord-Süd-Gefälle in der Versorgungsqualität, wobei sich auch im Detail ein nochmals differenzierteres Bild ergibt: vor allem in den Stadtteilen Maxglan, Taxham, Lehen und Schallmoos sind große Bereiche mit einer Unterversorgung an Frei- und Erholungsflächen vorhanden, aber auch im Leopoldskroner Moos liegt – trotz vorhandener, großflächiger Landschaftsräume – aufgrund der fehlenden, öffentlich begehbaren Wege ein Versorgungsdefizit vor.

Die Sicherstellung einer guten Versorgung mit allgemein zugänglichen und vielfältig nutzbaren Frei- und Grünräumen ist für alle Stadtteile anzustreben. Dabei soll die fußläufige Erreichbarkeit wesentliche Planungsgrundlage gelten.

Die weiterführende Integration von „Aufnahmekapazitäten“ (Größe von Erholungsflächen sowie Länge und Breite von Wegen in Relation zur potentiellen Nachfrage), aber auch Faktoren wie Umweltbelastungen (Lärm), sichere Erreichbarkeit der Erholungsräume oder die Differenzierung der Nutzbarkeit für verschiedene Gruppen wird angestrebt.

2.5.2 Spiel, Sport- und Freizeitunterhaltung

Eine bedarfsorientierte und attraktive Ausstattung des Wohnumfeldes mit Spiel- und Sportflächen ermöglicht eine optimale Freizeitgestaltung vor Ort, macht das Wohnumfeld gerade für Kinder besser erfahrbar und minimiert den motorisierten Freizeitverkehr.

Insgesamt hat sich in den letzten Jahren ein breites Feld an Freizeitaktivitäten entwickelt, die hier in drei Bereiche untergliedert werden:

- (Kinder-)Spiel
- Sport
- Freizeitunterhaltung

Die drei Bereiche sind dabei in Bezug auf die Altersgruppen von unterschiedlicher Bedeutung: Für Kinder sind Spiel und Sport sehr wichtig, wohingegen Jugendliche der Freizeitunterhaltung wie Kino oder Diskothek eine größere Bedeutung zusprechen. Planungsziel der kommenden Jahre ist die Sicherstellung einer annähernd flächendeckenden „qualitätsorientierten“ Versorgung mit Spiel- und Sportflächen.

(Kinder-)Spiel

Für Kinder und Jugendliche ist die fußläufige Erreichbarkeit von Flächen, die nach ihren Bedürfnissen gestaltet sind, von großer Bedeutung. Im Rahmen einer Studie (in enger Zusammenarbeit mit der MA 7/04) wurden daher die Spielplätze der Stadt Salzburg nach deren Spielwert (gering, mittel, hoch) und nach Altersgruppen (unter 6 Jahre,

6–12 Jahre, 12–20 Jahre) differenziert erhoben. Darauf basierend wurde ein Versorgungsgrad (gut versorgt, versorgt) errechnet, wobei die Altersklassen von 0–6 Jahren und 6–12 Jahren in der planlichen Darstellung (siehe Plan 2.23) zusammengefasst betrachtet werden.

Mit diesen Aussagen können bestehende Defizite angesprochen und entweder durch die Neuanlage von Spielplätzen oder durch die Steigerung des Spielwertes vorhandener Flächen – etwa in Form einer Umgestaltung – behoben werden.

Bei der Analyse der fußläufigen Erreichbarkeit ist auf die altersspezifischen Aktionsradien zu achten: Für Kleinkinder und Kinder sollte sich die Distanz zwischen Freiraum und Wohnung im Bereich von 300 m befinden, für Jugendliche kann diese Distanz auf 500 m ausgedehnt werden.

Insgesamt stehen in der Stadt Salzburg über 80 Spielplätze zur Verfügung, die von der MA 7/04 (Gartenamt und Friedhofsverwaltung) betreut werden. Es ergibt sich dabei folgendes Bild:

Die Altersgruppe bis zu 6 Jahren

Die Versorgung dieser Altersgruppe mit öffentlichen Spielplätzen ist in vielen Bereichen der Stadt mangelhaft. Berücksichtigt man jedoch, dass Gebiete mit Einfamilienhäusern oder lockerer Siedlungsstruktur meist über ausreichende Spielflächen für diese Altersgruppe verfügen (z. B. Parsch – Bereich Schloßstraße, Aigen, Bereich Moosstraße, Thumegger Bezirk), sind es die dicht besiedelten Gebiete, die dieser Mangel am härtesten trifft (Riedenburg, Itzling – Bereich Bahnhofstraße).

Die Altersgruppe ab 6 und bis zu 12 Jahren

Für diese Altersgruppe ist das Versorgungsbild sehr ähnlich. Diese Altersgruppe stellt im Vergleich zu Kleinkindern bereits erhöhte Ansprüche an die Spielflächen. So ist beispielsweise der Flächenbedarf für das Spiel wesentlich erhöht, da körperbetonte Bewegungsspiele in den Vordergrund treten. Auch in

Kleinkinderspielflächen	Anz. > 6-Jährigen	%-Anteil > 6-Jährigen
gut versorgt	1.117	14,2%
versorgt	3.080	39,1%
eingeschränkt versorgt	3.683	46,7%
Summe	7.880	100%

Abb. B.16.: Die Versorgung mit Kleinkinderspielflächen für bis zu 6-Jährige in der Stadt Salzburg | Quelle: isapce, MA 7/04 und Statistik Austria, 2005.

Kinderspielflächen	Anz. 6- bis 12-Jährige	%-Anteil 6- bis 12-Jährige
gut versorgt	1.123	14,1%
versorgt	3.283	41,1%
eingeschränkt versorgt	3.577	44,87%
Summe	7.983	100%

Abb. B.17.: Die Versorgung mit Kinderspielflächen für 6- bis 12-Jährige in der Stadt Salzburg | Quelle: isapce, MA 7/04 und Statistik Austria, 2005.

Jugendspielflächen	Anz. 12- bis 20-Jährige	%-Anteil 12- bis 20-Jährige
gut versorgt	3.165	27,7%
versorgt	5.921	51,8%
eingeschränkt versorgt	2.341	20,5%
Summe	7.983	100%

Abb. B.18.: Die Versorgung mit Jugendspielflächen für 12–20-Jährige in der Stadt Salzburg | Quelle: isapce, MA 7/04 und Statistik Austria, 2005.

dieser Gruppe ist in den bereits genannten Stadtbereichen (Riedenburg, Itzling – Bereich Bahnhofstraße) eine mangelhafte Versorgung mit Spielflächen gegeben.

Die Altersgruppe ab 12 bis zu 20 Jahren/Jugendliche: Durch die erhöhte Mobilität dieser Altersgruppe ist auch der Einzugsbereich je Spielplatz größer. Größer ist auch deren Platzbedarf für sport- und kraftbetonte Bewegungsabläufe (Radfahren auf dem Spielplatz), sowie für diverse Ballspiele (Fußball, Streetball, Volleyball). Berücksichtigt man, dass Jugendliche ein anderes Zeitverhalten aufweisen (Anwesenheit bis spät in die Nacht), und das Ballspielen wie auch das gesellige Zusammensein einen bestimmten Lärmpegel erzeugen, sind neue großzügige Flächen (> 3.000 m²) erforderlich, die wegen der sich ständig ändernden Trendsportarten entsprechend adaptierbar sein sollen. Diese Flächen müssen unbedingt eine entsprechende Lagegunst aufweisen, um Nutzungskonflikte zu vermeiden (Entfernung zu Wohnbauten). Die Versorgungssituation zeigt nur für kleine Bereiche eine „gute Versorgung“ für Jugendliche auf, große Be-

reiche in Riedenburg und Aigen/Glasenbach, im südlichen Bereich von Liefering, entlang der gesamten Moosstraße, Gneis, Gnigl und Nonntal sind entweder nur „versorgt“ oder „eingeschränkt versorgt“ (siehe Plan 2.24 „Sport-, Freizeiteinrichtungen und Jugendspielplätze“).

Der Entwicklungsplan „Versorgungsbedarf für Spielflächen und Naherholung“ (Plan 2.04) zeigt jene Lagen auf, wo die Wohn- und Arbeitsbevölkerung keine optimale Versorgung mit Spiel- oder Erholungsflächen vorfindet.

Bei genauerer Betrachtung der Ergebnisse muss allerdings beachtet werden, dass die ausgewiesenen Entwicklungsflächen noch keinen Bezug zur tatsächlichen Dichte und Altersstruktur der anrainenden Bevölkerung herstellen. Diese sind in einem nächsten Bearbeitungsschritt zu untersuchen und in die konkrete Planung miteinzubeziehen.

Während größere Gewerbegebiete beim Versorgungsbedarf mit Kinderspielflächen von der Analyse ausgenommen sind, wurden sie bei den Naherholungsflächen sehr wohl berücksichtigt.

Vereinsport	Der Vereinssport nimmt noch den überwiegenden Teil im Sportbetrieb der Stadt ein. Er beginnt sich aber immer stärker auch für Nichtvereinsmitglieder zu öffnen.
Universitäts-/Hochschulsport	Der Universitätssport nimmt eine Vorreiterrolle bei der Entwicklung neuer Trends ein, da Inhalte und Innovationen, die auf den Breiten- und Freizeitsport zusteuern, hier zunächst „erprobt“ werden.
Volkshochschulsport	Das Bewegungsangebot läuft hier unter dem Begriff der „Gesundheitsbildung“. Es wird dabei versucht, das Gesundheitsbewusstsein der Bevölkerung nachhaltig zu beeinflussen.
kommerzieller Sport	Sport- und Fitnessstudios erfüllen neue Bedürfnisse der individuellen Sportausübung und bieten daneben ein Ambiente, das Sportvereine bisher nicht in ihrem Angebot inkludieren.
unorganisierter Sport	Diese Form der aktiven Freizeitgestaltung gewinnt immer mehr an Bedeutung. Der Trend geht dabei in Richtung individuell und unverbindlich, spontan organisierbare Sportarten, wodurch ein Bedarf an Sportanlagen mit größerer Nutzungsoffenheit entsteht.

Abb. B.19.: Angebotsformen für den Sport in der Stadt Salzburg | Quelle: MA 2/00 – Sportreferat, 2005.

Mit der Information und Beteiligung von künftigen Nutzern und Anrainern im Planungsprozess von Spielplätzen wurde ein Schritt zur qualitätsvollen Spielplatzgestaltung gesetzt. Qualitative Ansprüche in der Fachplanung sind dabei die Sicherstellung einer guten fußläufigen Erreichbarkeit und eine anregende, naturnahe, abwechslungsreiche, sichere und abenteuerliche Gestaltung der Spielflächen.

Weiterhin wird die Stadt daran festhalten, ein räumlich differenziertes Angebot von Spielflächen in allen Wohngebieten durch Sicherung, Sanierung oder Ausbau des bestehenden Angebotes vorzusehen. Der dafür notwendige Flächen- und Finanzmittelbedarf ist daher vorzusehen.

Sport

In den letzten Jahrzehnten hat sich das Freizeitverhalten, gerade im aktiven Bereich, stark verändert. Spontane, individuelle Freizeitbetätigungen ohne feste Organisationsprinzipien – die Individualisierung des Freizeitverhaltens – werden immer wichtiger.

Bisher wurden allgemeine Richtwerte für die Versorgung der Bevölkerung mit Spiel- und Sportanlagen als Hilfestellung für die Planung festgelegt. Diese Richtlinien reichen künftig aber für die Befriedigung der immer flexibler werdenden Nut-

Sporteinrichtungen	2007	Veränd. 94–04
Fußballplätze	38	-2 Plätze
Tennisanlagen (Plätze)	22 (91)	-2 Anlagen, -5 Plätze
Beachvolleyball	11	11 Plätze
Freibäder	3	keine Veränderung
Hallenbäder	1	keine Veränderung
Eis- und Asphaltstockbahn	11	-1 Bahn
Minigolf	3	-1 Anlage
Kunsteisbahn	1	keine Veränderung
Fitnessstation	3	
Turnhallen	59	keine Veränderung
Squash	3	keine Veränderung

Abb. B.20.: Die Sporteinrichtungen der Stadt Salzburg | Quelle: MA 2/00, 2005 und MA 7/04, 2007.

zungsansprüche des Breiten- und Freizeitsportes nicht mehr aus.

Der Bedarf an normierten und nicht normierten Spiel- und Sportflächen soll daher in Zukunft gleichberechtigt behandelt werden, wobei Aktivitäten, die auf nicht normierten Flächen erfolgen, ebenso hohe Platzansprüche aufweisen, in ihrer Pflege aber weniger aufwendig sind. Gleiches gilt für die technische Ausstattung.

Ein weiterer Aspekt ist die Berücksichtigung linearer Sportflächen wie Gehwege/Laufstrecken, Radwege oder Wege fürs Inline-Skaten. Sie finden im öffentlichen Raum in der Regel auf Verkehrswegen statt, wobei hier auf ihre gesonderte Bedeutung als Sportfläche aufmerksam gemacht werden soll.

Die Gesamtfläche der Fußballplätze und auch die Anzahl der Fußballan-

lagen reduziert sich durch die Auflassung des Leherer Stadions, dem Wegfall des Spielfeldes der UNION sowie durch die Verkleinerungen der Anlage des ASV ASKÖ Salzburg im Volksgarten. Im Gegenzug wurden innerhalb der letzten zehn Jahre 11 Beachvolleyballplätze errichtet, um damit der Trendsportart Rechnung zu tragen. Aufgrund nicht zu lösender Haftungsfragen wurden die ehemaligen Fitnessparcours aufgelassen.

Frei- und Hallenbäder

Die drei Freibäder (Freibad Leopoldskron, Ayabad und Volksgartenbad) liegen schwerpunktmäßig südlich des Stadtzentrums, im Norden ist lediglich der Badensee Lieferung als Freibadeanlage vorhanden. Das größte Defizit weist die Stadt im Bereich der Hallenbäder auf, wo derzeit nur das zentral gelegene Paracelsusbad vorhanden ist. Hier gilt es,

die vorhandenen Kapazitäten durch die Anlage eines neuen Hallenbades, vorzugsweise im dichter besiedelten Norden der Stadt, zu erweitern. Seitens der Stadtpolitik hat man sich derzeit einvernehmlich auf den Standort Lieferung, Sportanlage Theodostraße, verständigt. Das Hallenbad sollte neben den zeitgemäßen Anforderungen (Erlebnis- und Wellnessbereiche) auch auf die Bedürfnisse des Schwimmsports sowie des Schwimmunterrichts Rücksicht nehmen und idealerweise eigene Wasserbereiche für diese Aktivitäten aufweisen. Als Ersatz für die zur Errichtung des Hallenbades erforderliche Fläche von ca. 30.000 m² (die Fläche der Sportanlage Theodostraße würde durch die Hallenbaderrichtung in etwa halbiert werden) wäre eine Strukturbereinigung und insbesondere eine qualitative Verbesserung auf der gesamten Sportanlage Salzachseen (Theodostraße und Panoramasportanlage) anzustreben. Derzeit sind zwei weitere Großprojekte im Sport- und Freizeitbereich in der Planungs- bzw. bereits in der Realisierungsphase:

Sportzentrum Mitte

Im Zuge des Projektes Unipark im Nonntal erfolgte die Umgestaltung der bestehenden Sportflächen zum Sportzentrum Mitte, das künftig sowohl von den Sportvereinen UNION und SAK als auch von den Bundesschulen im Nonntal genutzt wird. Es entstanden dabei eine Sporthalle und ein Hauptspielfeld mit Tribüne, nach Abriss der derzeitigen Universitätsbauten werden ein zweites Hauptspielfeld mit Rundlaufbahn und weitere Leichtathletikanlagen folgen.

Erweiterung Volksgartenbad

Das derzeit bestehende Bad wird durch die Integration des angrenzenden Fußballplatzes erweitert. Dabei sollen schrittweise zunächst die Liegewiese, danach auch die Beckenanlagen vergrößert und die Ausstattung, speziell für Kinder und Jugendliche, verbessert werden.

Ergänzend zum Freizeitkonzept der Stadt Salzburg wurde ein Arbeitsprogramm zur Realisierung der vor-

dringlichsten Umsetzungsmaßnahmen in diesem Bereich erstellt. Dabei wurden bisher die Umsetzung folgender Punkte angestrebt:

- Erstellung eines Sportentwicklungsplanes [SEP]
- Erstellung einer Infobroschüre unter dem Titel „Freizeitfibel“
- Herstellung und Verbesserung von Wegverbindungen am Pilotprojekt „Freizeitlandschaft Lieferung“
- Konzept zur Verbesserung der Erlebbarkeit der Stadtberge

Ziel aus Sicht der Stadt ist die bestmögliche Förderung von Sport- und Freizeitaktivitäten, womit der Erhalt der vorhandenen Einrichtungen in ihrem derzeitigen Flächenbestand und die Erweiterung mit vielfältigen Angeboten einhergehen. Dazu zählen auch die Sicherstellung des Bestandes und gegebenenfalls Erweiterungsmöglichkeiten in Übereinstimmung mit den weiteren Zielen und Maßnahmen des REKs durch Ausweisung im Flächenwidmungsplan. Um genaue Aussagen treffen zu können, ist die Weiterverfolgung des angestrebten Sportentwicklungsplanes in Zusammenarbeit der betroffenen Stellen innerhalb und außerhalb des Magistrats an vorrangiger Stelle. Dabei sollen Angebot und Auslastung bestehender Anlagen, Sportverhalten der Bevölkerung und der Bedarf an organisierten und unorganisierten Einrichtungen untersucht sowie Handlungsleitlinien für künftige Planungen abgeleitet werden.

Freizeitunterhaltung

Diese Freizeitaktivitäten umfassen Unternehmungen außerhalb des Sportbereiches. Zum einen sind darunter die kulturellen Freizeiteinrichtungen wie Tiergärten oder Museen zu verstehen, zum anderen handelt es sich dabei um den Aufenthalt in Cafés und Lokalen, in Shoppingcentern oder – speziell bei Jugendlichen – in Diskotheken.

Zoo Salzburg

1965 wurde der heutige Zoo Salzburg in Nachfolge des ehemaligen Jagdparks des Schlosses Hellbrunn am Fuß des Hellbrunner Berges in bewusst naturnaher Umgebung gegründet. In seiner heutigen Form

stammt er bereits aus dem Jahr 1615 (unter Markus Sittikus). Das ursprüngliche Ziel war das Näherbringen der Vielfalt an Tieren aus der heimischen Bergwelt. Heute beherbergt der Zoo über 400 heimische und exotische Tiere. Jährlich werden rund 350.000 Besucher gezählt, was seine stadt- und regionalweite Bedeutung unterstreicht.

Durch seine Lage zwischen Hellbrunner Berg und Anifer Landesstraße sind seine räumlichen Ausdehnungsmöglichkeiten begrenzt. Hier gilt es, künftig Lösungen zu finden, welche die kulturhistorische Substanz bewahren und die Ansprüche eines zeitgemäßen Tiergartenbetriebes in Einklang bringen.

Soziale Infrastruktur für Jugendliche/junge Erwachsene

Auf die recht heterogene Gruppe der Jugendlichen ist künftig besonderes Augenmerk zu legen. Zum einen treten in den verschiedenen Alterstufen zwischen 12–20 Jahren („junge“ Jugendliche, Jugendliche und junge Erwachsene) unterschiedlichste Nutzungsansprüche auf, zum anderen ist bisher insgesamt noch wenig Bewusstsein über ihre Bedürfnisse vorhanden.

Rund ein Drittel der Jugendlichen und jungen Erwachsenen zwischen 14 und 20 Jahren verbringen ihre Freizeit im Outdoor-Bereich, davon wiederum die Hälfte im direkten Wohnumfeld bzw. Stadtteil. Es braucht daher künftig verstärkt Nutzungskonzepte speziell für die Ansprüche Jugendlicher:

- Freiflächen mit flexiblen Nutzungsänderungen, da sich Bewegungstrends häufig ändern
- Stätten für (alternative) Jugendkultur
- Orte der Kommunikation und zum „Abhängen“

Immer mehr werden in dieser Altersgruppe Shoppingcenter zu Orten des Freizeitaufenthalts, vor allem bei Schlechtwetter. Dabei reizt die Vielfalt an Einkaufsmöglichkeiten und Lokalen, neuerdings auch die Möglichkeit der Kulturunterhaltung (z. B. das Veranstaltungszentrum Oval im Europark).

Bei einer Befragung von Jugendlichen und jungen Erwachsenen (1998) wurden unter anderem folgende Defizite im Freizeitinfrastrukturbereich aufgezählt:

- keine attraktive Diskothek für Jugendliche mit Tanzgelegenheiten in der Stadt
- zu wenig jugendgemäße Lokale für den Abend
- Konzentration von Abendlokalen am Rande der Altstadt ohne geeignete Aufenthalts- und Wartebereiche im Straßenraum
- zeitlich und räumlich beschränkte Erreichbarkeit von Freizeitunterhaltungsangeboten mit dem ÖV
- Shoppingcenter liegen vielfach am Rande der Stadt mit unzureichender Anbindung an den öffentlichen Verkehr und schlechter Erreichbarkeit mit dem Fahrrad

Es zeigt sich sehr deutlich, dass dem Wunsch nach sozialen Kontakten untereinander eine sehr hohe Bedeutung zukommt, diese aber nicht in Vereinen oder Institutionen ausgelebt werden. Integrative (Nutzungs-)Konzepte für die Ansprüche Jugendlicher/junger Erwachsener, die den Freiraum bis hin zur baulichen Infrastruktur betreffen, werden benötigt. Dabei ist sehr darauf zu achten, dass sich Jugendliche nicht in eine selbst gewählte oder sogar aufgrund planerischer Vorgaben resultierende Isolation begeben, sondern durch die Förderung einer altersgruppenübergreifenden Kommunikation Konflikte reduziert werden.

2.6 Kulturlandschaft – Landnutzung

Der gestaltete Nutzgarten ist oftmals eine Kulturlandschaft im Kleinen, die strukturreiche Kulturlandschaft ist hingegen vielfach ein Garten im Großen – eine Synthese von Natur und Kultur, die sich gegenseitig beeinflussen. Die Landwirtschaft gestaltet und prägt entscheidend auch die Kulturlandschaft der Stadt Salzburg (siehe Plan 2.09, Kulturlandtypen). Sie ist heute aber auch jene großräumige Nutzungsform, die

Viehbestand in Stück	1981	1991	1995	1999	Veränderung 81–99 in %
Pferde	299	308	299	328	10
Rinder	2.086	2.049	1.886	1.744	-16
Kühe	1.134	1.078	948	956	-16
Schweine	630	288	151	92	-85
Schafe und Ziegen	269	142	138	110	-59
Geflügel	7.549	4.937	3.577	3.174	-58
Summe	11.967	8.802	6.999	6.404	-46

Abb. B.21.: Zeitreihe über den Viehbestand der landwirtschaftlichen Betriebe in der Stadt Salzburg | Quelle: Statistik Austria, 1981, 1991, 1995, 1999.

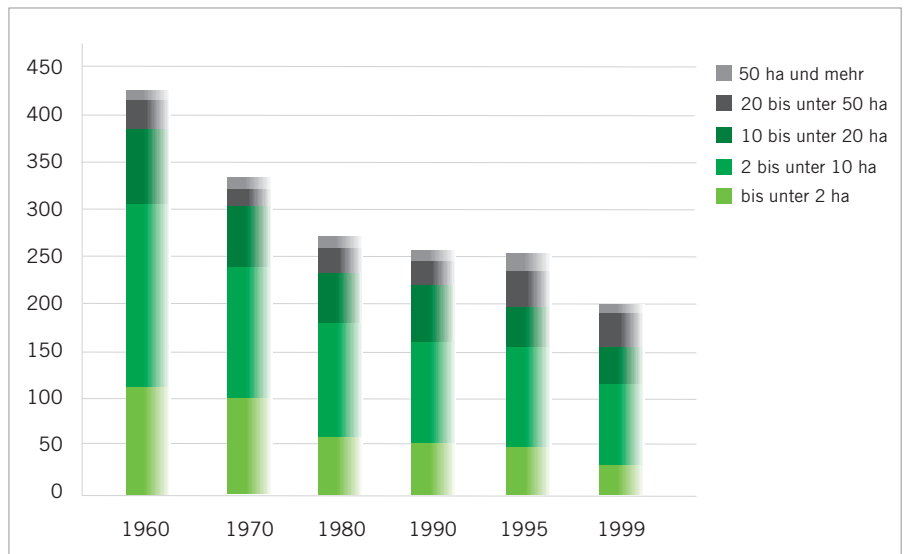


Abb. B.22.: Zeitreihe über die Zahl der land- und forstwirtschaftlichen Betriebe nach Größenklassen 1960–1999 | Quelle: Agrarstrukturerhebung, Stat. Austria.

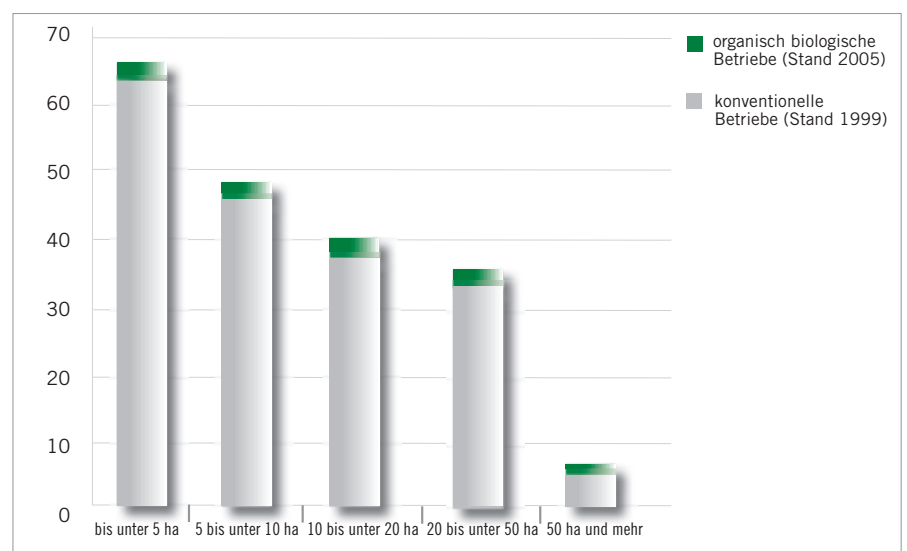


Abb. B.23.: Anteil biologisch wirtschaftender Betriebe 1999 nach Größenklassen | Quelle: Agrarstrukturerhebung, Statistik Austria und Datenbank der SLK, 2005.

infolge der Mechanisierung, des zunehmenden Wettbewerbs und des Strukturwandels hauptverantwortlich ist für den zunehmenden Verlust

an landschaftlicher Vielfalt, an tierischen und pflanzlichen Lebensräumen. (Wirtschaftliche Aspekte der Land-

und Forstwirtschaft werden in Kapitel 1.3.2 behandelt.)

2.6.1 Landwirtschaft

Rund 28% der Fläche der Stadt Salzburg (laut Biotopkartierung) werden landwirtschaftlich genutzt, der größte Teil davon liegt im südlichen Stadtgebiet (Leopoldskron, Morzg und Aigen). Dabei überwiegt die mehrmähdige Fettwiesennutzung (68%), die Ackernutzung ist dagegen (vor allem im Raum Aigen, Morzg und Liefering) mit 11% deutlich weniger ausgeprägt. Die Äcker werden entweder für den Anbau von Getreide (6,1%), von Mais (1,6%) oder von verschiedenen Hackfrüchten (3,3%) genutzt. Im Grünraum von Liefering befinden sich auch einige Erwerbsgärtnereien. Der Anteil an Fettweiden (3,8%), einmähdigen Wiesen (3,2%) und Aushageungsflächen (3,1%) ist im Stadtgebiet sehr gering. Aus naturschutzfachlicher und landschaftsästhetischer Sicht (vielfältiges strukturiertes Landschaftsbild, Artenschutz) ist eine gezielte Zunahme ungedüngter einmähdiger Wiesen (d. h. artenreicher Blumenwiesen) und von extensiv genutzten Weiden – gekoppelt mit einem tragfähigen Bewirtschaftungskonzept – aber von hoher Bedeutung.

Der Viehbestand hat von 1981 bis 1999 um rund 46% abgenommen, auch die Geflügelhaltung ist nur noch für die Eigenversorgung von Bedeutung. Wie die Tabelle zeigt, hat es nur im Bereich der Pferdehaltung eine Zunahme an Tieren gegeben, was die wachsende Bedeutung des Reitsports als Freizeitaktivität unterstreicht.

Im Jahr 1999 gab es 195 land- und forstwirtschaftliche Betriebe (Agrarstrukturhebung Statistik Austria), wovon 5% in biologischer Bewirtschaftungsweise geführt werden (Salzburger Landwirtschaftliche Kontrolle, 2005).

Bei den Betriebsgrößen dominieren – trotz eines kontinuierlichen Rückgangs – immer noch Betriebe mit einer Größe zwischen 2 und 10 ha, zugenommen haben hingegen Be-

triebe in der Größenklasse von 20 bis 50 ha (gegenüber 1960 plus 7 Betriebe). Bei den biologisch wirtschaftenden Betrieben liegt der Schwerpunkt bei Betriebsgrößen bis 20 ha, was darauf schließen lässt, dass viele der Betriebe im Nebenerwerb geführt werden.

Insgesamt ist der Anteil an Haupterwerbsbetrieben von 52% (1980) auf 36% (1999) gesunken. Hauptgrund dafür sind die immer schwieriger werdenden Bedingungen für die Landwirtschaft im europäischen und weltweiten Kontext und die Nähe attraktiver städtischer Arbeitsplätze. Es bestehen dadurch gute Möglichkeiten, einer Erwerbstätigkeit nachzugehen, ohne den landwirtschaftlichen Betrieb zur Gänze aufgeben zu müssen.

Ein weiterer Grund für die abnehmende Attraktivität der Stadtlandwirtschaft ist die Tatsache, dass die Bewirtschaftung der Flächen im Stadtgebiet im Vergleich zu den ländlichen Gebieten aufgrund der geringeren durchschnittlichen Parzellengrößen, der Erschließung über teils stark frequentierte Straßen und der Konflikte mit angrenzenden Siedlungsräumen bzw. den dortigen Freizeitaktivitäten teilweise schwieriger ist.

Rund 130 land- und forstwirtschaftliche Betriebe in der Stadt Salzburg nehmen am Österreichischen Programm zur Förderung einer umweltgerechten, extensiven und den natürlichen Lebensraum schützenden Landwirtschaft (ÖPUL) teil. ÖPUL ist ein komplexes Programm mit 31 Maßnahmen, dessen Ziel unter anderem die Verbesserung der Umwelt, der Erhalt der Kulturlandschaft und die Sicherung landwirtschaftlicher Betriebe zum Ziel hat. Es können dabei einzelne Maßnahmen oder auch mehrere Maßnahmen gleichzeitig gefördert werden. Eine besondere Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang der biologischen Landwirtschaft zu. Sie berücksichtigt die größte Anzahl an Maßnahmen aus dem ÖPUL-Programm und garantiert dadurch die höchste Sicherheit für die Umwelt. Biologische Landwirtschaft steht in enger Wechselwirkung mit dem

Landschafts- und Naturhaushalt und berücksichtigt verstärkt den Struktureichtum sowie die Vielfalt von Tier- und Pflanzenarten, da sie die Idee des ganzheitlich vernetzten Denkens verfolgt (Schließen von Stoffkreisläufen und Fördern vielfältiger ökologischer, aber auch sozialer und ökonomischer Strukturen). Die genannten Ziele machen diese Form der Bewirtschaftung zur umweltschonendsten, wodurch sie mit den Zielen des Naturschutzes verstärkt im Einklang stehen. Daneben „produziert“ eine naturverträgliche Land- und Forstwirtschaft ein strukturreiches und ästhetisches Landschaftsbild, das auch für die Erholungsnutzung von hohem Wert ist.

2.6.2 Forstwirtschaft – Wald

16,5% der Fläche der Stadt Salzburg (rund 1085 ha) sind Wald. Entsprechend des seit 1990 gültigen Waldentwicklungsplans für das Stadtgebiet von Salzburg tritt die Holzproduktion gegenüber der Schutz-, Wohlfahrts- und Erholungsfunktion in den Hintergrund. Gut die Hälfte der Flächen befindet sich auf den Westhängen des Gaisberges, wobei es sich hier auch um die bedeutendsten Flächen mit Schutz- und Wohlfahrtswirkungen handelt.

Bedingt durch die Siedlungsentwicklung bzw. aufgrund natürlicher Standortfaktoren besteht in den Tal-lagen eine deutliche Unterbewaldung; die bei weitem waldärmsten Katastralgemeinden sind Maxglan, Itzling und Leopoldskron.

Die Waldflächenausstattung hat in den letzten zehn Jahren insgesamt um knapp 1% (ca. 8 ha) zugenommen. Während im Talbereich entlang der Salzach der Anteil leicht sinkend ist, nimmt er im waldreichen Gaisbergareal weiter zu.

Immissionsbelastungen

Der zum Stadtgebiet gehörende Westteil des Gaisberges ist als Prallhang nach wie vor verschiedenen Immissionen ausgesetzt. Der über der Inversionsschicht gelegene Gipfelbereich ist dabei vor allem durch Fernemissionen belastet, die unter

1000 m liegenden Hänge vorwiegend durch städtische Nahemissionen. Am Gipfel des Gaisberges sowie am Nordabfall des Kühberges sind klima- und standortbedingt (seichtgründige Böden) etwas stärkere Waldimmissionsbelastungen festzustellen, wobei sich Erscheinungsbild und Bodenhaushalt in den letzten zehn Jahren deutlich verbessert hat.

Waldbewirtschaftung

Die im Jahr 1870 erstmals erfolgte Erklärung zum Bannwald und die mangelnde forstwirtschaftliche Attraktivität führten zu einer starken Bestandesüberalterung, großen Pflügerückständen und damit verbunden zu einer Minderung der Schutz- und Wohlfahrtswirkungen des Waldes am Gaisberg. Dieser negativen Entwicklung entgegnetend, hat die Stadt Salzburg im Jahr 1990 die Gründung der Waldpflegegemeinschaft Gaisberg und die Durchführung eines Schutzwaldsanierungsprojektes initiiert. Mit Hilfe von Förderungsmitteln von Stadt, Land und Bund im Gesamtausmaß von 90% der anfallenden Kosten und der Beistellung eines eigenen forstlichen Betreuungsorganes (Gaisbergförsters) ist es in den letzten 15 Jahren gelungen, eine standortbezogene Schutzwaldpflege umzusetzen.

Nutzungskonflikte

Nur 15% der Wälder im Gemeindegebiet stehen im Eigentum der Stadtgemeinde Salzburg. Das forstgesetzlich verankerte, allgemeine Betretungsrecht des Waldes für Jedermann zu Erholungszwecken führt zwangsläufig zu Nutzungskonflikten. Das Befahren von Waldwegen durch RadfahrerInnen bedarf zwar gesetzlich der Zustimmung des Waldeigentümers/der Waldeigentümerin, in der Praxis aber wird es oft als „Selbstverständlichkeit“ eingefordert.

Wild bildet einen festen Bestandteil des Ökosystems Wald. Probleme entstehen dann, wenn der Wildstand nicht mehr im Einklang mit den Lebensraumbedingungen steht, etwa wenn das vorhandene natürliche Äsungsangebot nicht ausreicht, den Nahrungsbedarf abzudecken. Die Folge sind massive Wildschäden mit

Katastralgemeinde	Waldanteil absolut in ha	Waldanteil in %
Gaisberg I	274 ha	63,72%
Aigen I	234 ha	28,05%
Morzg	211 ha	21,51%
Heuberg II	6 ha	19,71%
Hallwang II	52 ha	17,79%
Gnigl	36 ha	12,81%
Salzburg	98 ha	11,14%
Wals II	5 ha	9,57%
Siezenheim II	19 ha	9,30%
Liefering II	55 ha	8,30%
Bergheim II	11 ha	7,30%
Leopoldskron	60 ha	6,92%
Itzling	14 ha	5,21%
Maxglan	8 ha	1,28%
Gesamt	1.084 ha	16,51%

Abb. B.24.: Waldanteile je Katastralgemeinde | Quelle: Eigene Auswertungen MA 5/03, 2007.

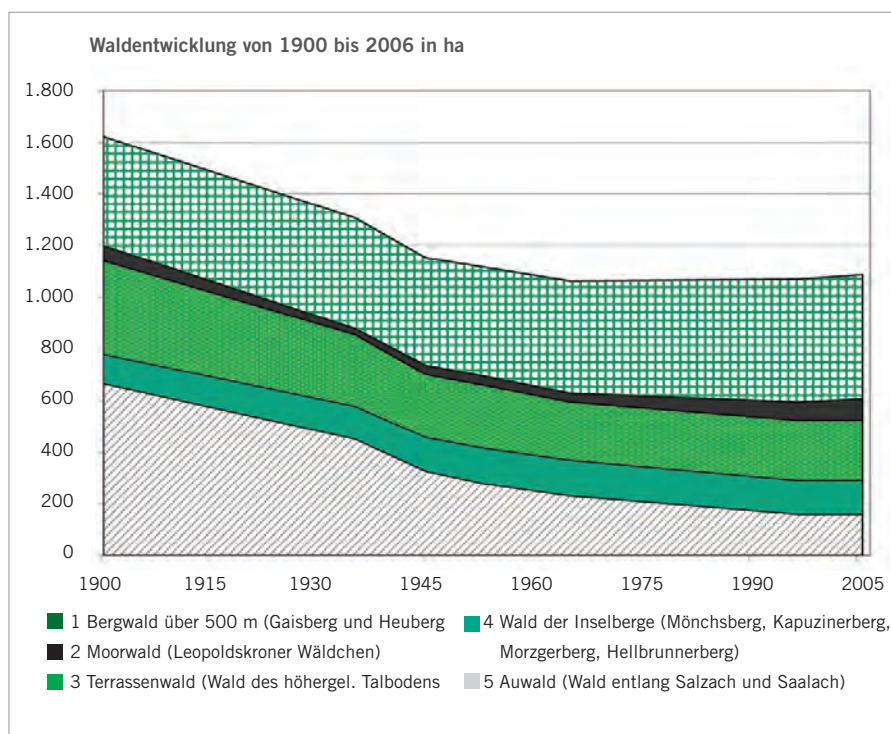


Abb. B.25.: Entwicklung des Waldes nach Waldart in den letzten 100 Jahren | Quelle: Eigene Auswertungen MA 5/03, 2006

einem Ausfall bestandesstabilisierender Baumarten (etwa Tanne und Bergahorn). Besonders in den Schutzwaldbereichen ist die Erhaltung einer standortoptimierten Waldbestockung die Voraussetzung zur Sicherung der Schutzwirkungen.

Wald als Erholungsraum

Stadtwälder bilden bevorzugte Naherholungsräume. Je nach Erreichbarkeit und Gelände werden diese derzeit von unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen angenommen:

Touristisch werden vor allem der Mönchsberg-Festungsberg und der Kapuzinerberg, für die Naherholung daneben auch der Bürglstein, die Josefiu, die Aigner Au, der Morzger Hügel und teilweise auch das Hammerauer Moor genutzt. Daneben finden vielfältigste sportliche Aktivitäten (Joggen, Radfahren, Schitouren etc.) in den Wäldern Salzburgs statt.

Nachhaltige Erholungswaldpflege

Bereits im Jahr 1984, also vor nunmehr 20 Jahren, wurden für alle

stadtgemeindeeigenen Wälder detaillierte Waldpflegepläne erstellt. Diese haben keine forstwirtschaftlichen Zielsetzungen, es stehen vielmehr ökologische, kulturgeschichtliche und erholungsbezogene Überlegungen im Vordergrund.

Aktive Waldpflege bedeutet gezielte Steuerung der Entwicklung zum Aufbau eines verschiedenartigen, mehrschichtigen Bestandes. Dabei werden Edellaubbaumarten gefördert, dominante Nadelholzarten zurückgenommen und standortfremde Bäume gezielt ausgeschieden.

Totholz spielt eine wichtige ökologische Rolle, weshalb grundsätzlich der Baumbestand an seine natürliche Altersgrenze herangeführt werden soll.

2.6.3 Wasserwirtschaft

Die wesentliche rechtliche Grundlage für den künftigen Umgang mit Wasser (sowohl Oberflächengewässer als auch Grundwasser) ist die seitens der Europäischen Union im Jahr 2000 beschlossene Wasserrahmen-Richtlinie, die eine gemeinsame europäische Wasserpolitik zum Ziel hat. Ihre Umsetzung in nationales Recht erfolgte in der Novelle 2003 zum Wasserrechtsgesetz (siehe dazu auch Kapitel 2.2.4 Gewässer). Mit der Übernahme in nationales Recht sind folgende Maßnahmen verbunden:

- Jedes Land hat dafür zu sorgen, dass die Gewässer in einem guten Zustand erhalten bzw. bis 2015 in diesen Zustand überführt werden.
- „Verschlechterungsverbot“: Es dürfen keine Maßnahmen gesetzt werden, die zu einer Verschlechterung des Gewässerzustandes führen.

Grundwasserschutz-, Wasserschutz- und Wasserschongebiete

Das Salzburger Becken wurde von Eiszeitgletschern ausgeräumt und anschließend mit Seetonen sowie mit darüber gelagerten 10 bis 20 m mächtigen Flussschottern aufgefüllt, wobei das Grundwasser an exponierten Stellen an die Oberfläche tritt.

Der grundwasserführende Schotterkörper des Salzburger Beckens er-

streckt sich im Süden vom Tennengebirge bis zu den Moränenhügeln nördlich von Oberndorf. Die Grundwassererneuerung erfolgt am linken Ufer der Salzach durch unterirdische Bergwässer des Untersberges, den Grundwasserstrom der Königsseeache und durch Versickerung von Oberflächenwässern. Im Osten der Salzach erfolgt sie durch den unterirdischen Gewässerstrom von Gaisberg und Heuberg und durch den Grundwassereintrag der dortigen Fließgewässer. Der Grundwasserstrom verläuft dabei im Stadtgebiet beiderseits der Salzach großteils in einem Winkel zwischen etwa 45 und 60 Grad (rechtsufrig in nordöstlicher, linksufrig in nordwestlicher Richtung) zur Salzach hin.

Die problematische Eintiefung der Salzachsohle wurde durch die Errichtung der Sohlstufe Lehen im Großteil des Stadtgebietes gestoppt. Nördlich der Sohlstufe schreitet die Eintiefung jedoch weiter voran.

Der Tiefenbrunnen von St. Leonhard, wesentlich gespeist aus Karstwässern des Untersberges, liefert heute den weitaus größten Teil des Trinkwassers der Stadt, aber auch Quellen aus Quellhorizonten des Untersberges (Fürstenquelle) und Gaisberges (Gniglerbergquellen, Gersbergquellen etc.) tragen mit zur städtischen Wasserversorgung bei.

Die Grundwassergüte wird in regelmäßigen Abständen vom Referat Gewässerschutz des Amtes der Salzburger Landesregierung untersucht. In großen Bereichen ist die Grundwasserqualität gut. Belastungen weist vor allem das Gebiet westlich des Flughafens auf. In diesem Bereich wird der derzeit gültige Vorsorgewert für Nitratbelastungen von 45 mg/l zeitweise überschritten. Die restlichen Messstellen der Stadt liegen überwiegend im unauffälligen Bereich von unter 20 mg/l. Grund dafür ist vor allem die intensive Ackerbaunutzung (Gemüsebau) im Raum Wals. Durch optimierte Düngung und weniger intensive Bewirtschaftungen, die auch von Förderprogrammen (ÖPUL) unterstützt werden, hat sich die Gewässergüte im letzten Jahrzehnt bereits verbessert. Der Salzburger Flughafen hat in den letzten Jahren den größeren

Teil des Harnstoffes zur Schnee- und Eisfreihaltung der Start- und Landebahn durch Kaliumacetat ersetzen können und so zur Verbesserung der Grundwasserqualität nordöstlich des Flughafens beigetragen.

Ein zweites Problem stellt die Chloridbelastung des Grundwassers dar, die ausschließlich durch die intensive Salzstreuung im Winter bedingt ist. An vielen Messstellen konnte eine Erhöhung des Chloridwertes festgestellt werden.

Wasserschutz- und Schongebiete

Das Wasserrechtsgesetz sieht die Ausweisung entsprechender Schutzgebiete für Quellen zum Schutz vor Verunreinigung oder Beeinträchtigungen vor. Die Wasserschutzgebietsausweisung betrifft dabei das Quellgebiet selbst und ist mit strengen Auflagen bei Eingriffen aller Art belegt.

Die Wasserschutz- und Wasserschongebiete der Stadt Salzburg liegen durchwegs in den Randbereichen des Gemeindegebietes. Die drei großen Flächen liegen am Kühberg/Gersberg (Gersbergquellen), westlich des Flughafens und an der nordöstlichen Stadtgrenze in Berg-Sam. Kleinere Wasserschutzgebiete finden sich in der Schlachthofsiedlung nächst Bergheim, westlich des Gaglhamer Weges am Plainbergfuß und am südlichen Ende der Moosstraße. Vereinzelt Hofbrunnen am Gaisberg sind sehr kleinräumig ebenfalls als Wasserschutzgebiete ausgewiesen.

Nach Fertigstellung der städtischen Kanalisation konnte ein Anschlussgrad von 99,5% erreicht werden, wodurch auch im unmittelbaren Siedlungsbereich die Grundwasserqualität gesichert wird. Mit dem Ziel einer ausreichenden und langfristigen Vorsorge soll gemeinsam mit dem Kanal- und Gewässeramt sowie der Salzburg AG – Wasserwerke angedacht werden, ob Ausweitungen der bestehenden Schutzzonen erforderlich sind.

Hochwasserschutz

Durch die Regulierung der Salzach in den 50er- und 60er-Jahren des 19. Jahrhunderts wurde die Hochwassergefahr insbesondere der Salzach für weite Teile des Stadtgebietes

stark reduziert. Trotzdem gibt es auch heute noch größere Bereiche im Norden und Süden der Stadt, die im Hochwasserfall gefährdet sind. Die Glan ist auf ihre gesamte Länge HW30-sicher, jedoch nicht in allen Bereichen HW100-sicher. Der Alterbach ist weitgehend für ein 100-jährliches Hochwasser ausgebaut. Im Söllheimer Bach ist der Schutz gegen ein 100-jährliches Hochwasser noch nicht gegeben, solange die Rückhaltebecken der WLW nicht vollständig realisiert sind.

Aufgrund des stattfindenden Klimawandels ist davon auszugehen, dass diese Ereignisse künftig häufiger stattfinden werden. In Anbetracht dessen sind weiterhin Maßnahmen zu treffen, die den größtmöglichen Schutz für das bebaute Stadtgebiet gewährleisten.

Nach dem letzten Stand der Technik ist es allgemein üblich, für Siedlungsräume einen Hochwasserschutz gegenüber 100-jährlichen Ereignissen und für landwirtschaftliche Flächen in der Regel einen Schutz gegenüber 30-jährlichen Ereignissen anzustreben. In Kern- und Industriezonen (Gewerbezone) kann unter besonderen Umständen auch ein höherer Schutz erforderlich sein bzw. angestrebt werden.

Für das Stadtgebiet wurde im Projekt „Hochwasserschutz Stadt Salzburg“ für den städtischen Abschnitt der Salzach ein Hochwasserschutz gegenüber 100-jährlicher Ereignisse (HQ 100) zuzüglich 50 cm „Freibordsicherheit“ festgelegt. Die Erreichung dieses Zieles ist in mehreren Bauetappen vorgesehen: zwischen Nonntaler Brücke und Leheiner Brücke bis 2008, für die restlichen Salzachabschnitte nördlich und südlich dieser Kernzone bis 2022. Im Zusammenhang mit der Wiederherstellung des Maiburgerkais nach dem Kanaleinbau, mit der Errichtung des Radweges am Rudolfskai und der Neugestaltung des Elisabethkais wurden bereits die ersten Hochwasserschutzbauten berücksichtigt (siehe Plan 2.26 „Naturräumliche Gefährdungsbereiche“). Für die übrigen Gewässerabschnitte im Stadtgebiet gilt als Schutzmaßnahme im Falle von Siedlungsgebiete-

ten HQ 100 und bei landwirtschaftlichen Flächen in der Regel HQ 30. Die Gewässer Saalach, Glan und Almkanal, Gersbach-Unterlauf und Alterbach-Unterlauf mit Söllheimer Bach gelten derzeit als hochwassersicher. Am Söllheimer Bach-Oberlauf, dem Hellbrunner Bach sowie den Gaisbergbächen sind mittelfristig noch Verbesserungen erforderlich.

Die örtlichen Gefährdungs- und Überflutungsbereiche im Stadtgebiet sind derzeit in vier umfassenden Flächenplanungen enthalten. Es sind dies der Projektplan Hochwasserschutz Stadt Salzburg und die drei Wildbachgefahrenzonenpläne (Aigen-Gersbach, Alterbach mit Söllheimer Bach und Gaisbergbäche mit Kapuzinerberg). Der Gefahrenzonenplan Alterbach erfasst auch den Alterbachunterlauf bis zur Mündung in die Salzach sowie den Schleiferbach.

Der bauliche Hochwasserschutz kann aber nur eine sinnvolle Ergänzung in jenen Bereichen sein, wo aufgrund der historischen Entwicklung die Bebauung bis an die Gewässer heranreicht. Eine wesentlich größere Rolle kommt Maßnahmen zu, die solche Hochwassersituationen erst gar nicht entstehen lassen. Das betrifft einerseits eine restriktive Raumordnungspolitik, die Baulandausweisungen innerhalb der Hochwasser-Gefährdungsbereiche und damit zusätzliche Versiegelungen, die zu einer Abflussverschärfung führen, verhindert. Künftige Bauvorhaben, die innerhalb von HQ100-Abflussbereichen stattfinden, müssen dahingehend überprüft werden, ob mit dem Bauvorhaben verbundene Versiegelungen eine Verschiebung der Außengrenzen des HQ100-Bereiches zur Folge haben.

Andererseits besteht die Forderung, dass dem Wasser genügend Raum für ein gezieltes Ausufernd außerhalb von Siedlungsgebieten gegeben werden muss (Retentionsräume). Für die Stadt Salzburg betrifft das vor allem Maßnahmen am Oberlauf der Salzach, die außerhalb des Gemeindegebietes liegen. Auch jene Potentiale, die innerhalb der Stadt vorhanden sind – wie die Erhaltung und Verbesserung der vorhandenen Moore als

Retentionsräume, die Bestandeseerhaltung von Waldflächen als Wasserpuffer oder die Renaturierung von Fließgewässern – müssen dafür gezielt entwickelt und genutzt werden.

Bereits im REK 1994 wurde die Berücksichtigung eines gewässerbegleitenden Grünstreifens festgehalten. Dieser Grünstreifen soll garantieren, dass der Bewegungsraum der Gewässer gesichert wird und mögliche Konflikte zwischen (Grund-) Wasser und möglichen Bebauung hintangehalten werden. Diese Festlegungen haben sich in der Praxis bewährt und sollen weiterhin im Flächenwidmungsplan ausgewiesen werden.

3 Siedlungs- und Ortsbildkonzept

Dem Siedlungs- und Ortsbildkonzept kommt eine wichtige Rolle für die nachhaltige Entwicklung und räumliche Verteilung der Funktionen der Stadt, für die Erhaltung und Schaffung einer gestalterisch hochwertigen Siedlungsstruktur, für die Stärkung und Revitalisierung von Ortskern- und Stadtkernbereichen und für die Pflege erhaltenswerter Kulturgüter zu. Denn neben den sonstigen Belangen der Ortsentwicklung ist eine positive Entwicklung in diesen Bereichen eine wesentliche Voraussetzung für die Zufriedenheit und Identifikation der BewohnerInnen einer Gemeinde.

Die Inhalte des Siedlungs- und Ortsbildkonzepts stellen weiters u. a. die Grundlage für die Flächenwidmungs- und in weiterer Folge für die Bebauungsplanung sowie für die Sachverständigentätigkeit im Rahmen der Architekturbegutachtung dar. Demnach werden unter dem Titel „Siedlungs- u. Ortsbildkonzept“ folgende Teilkonzepte behandelt:

- Funktionelle Gliederung der Stadt
- Dienstleistungs- und Einzelhandelsagglomerationen und Nahversorger
- Städtebauliche Gestaltung und Bebauungsdichte
- Wohnanteilkonzept
- Konzept historischer Bauten und Ensembles

3.1 Funktionelle Gliederung der Stadt

3.1.1 Stadtgliederung

Die funktionelle und städtebauliche Gliederung der Stadt mit ihrer Festlegung künftiger Zentrumsbereiche und Entwicklungsschwerpunkte stellt eine wesentliche Beurteilungsgrundlage für die Flächenwidmungsplanung sowie die Bestimmung



der Wohnanteile im Rahmen der Bebauungsplanung dar. Demnach wird die Stadt Salzburg in folgende vier Zonen untergliedert (siehe Plan 3.02):

Innenstadt

Die Innenstadt prägt das Identitätsbild der Stadt und steht für das Wesen Salzburgs. Sie gliedert sich in die historische Altstadt beidseits der Salzach, deren wesentlicher Teil im Zuge der Entwicklung der Residenzstadt stark verändert wurde, sowie in die Neustadt. In der Innenstadt konzentrieren sich wichtige zentralörtliche Funktionen der Stadt. Aufgrund der zentralen Lage spielen hier Infrastruktureinrichtungen und öffentliche Einrichtungen sowie Dienstleistungseinrichtungen eine bedeutende Rolle. In diesem Stadtbereich liegen mitunter auch die höchsten Dichtewerte der Stadt mit GFZ-Werten von überwiegend über 3,0. Dabei korrespondiert die städtebauliche Struktur mit den vergleichsweise hohen Dichten. Dominiert wird diese dichte Bebauungsstruktur durch eine überwiegend homogene (Anm.: „Homogenität“ =

Gleichartigkeit, Einheitlichkeit, Geschlossenheit) und geschlossene Bebauung, wobei die stadtbildprägende Villenbebauung z. B. entlang des Giselakais oder auch an den Hängen der Stadtberge geringere Dichten aufweist (siehe dazu vertiefende Ausführungen im Kapitel 3.3 „Städtebauliche Gestaltung und Bebauungsdichte“).

Die Innenstadt soll ihre zentralörtlichen Funktionen weiter stärken, wengleich neben der Arbeitsplatz- und Versorgungsfunktion künftig verstärkt auch die Wohnfunktion forciert werden soll. Die städtebaulich hochwertige Stadtstruktur der Innenstadt ist wegen ihres prägenden Charakters zu erhalten. Bauliche Entwicklungen haben sich hinsichtlich der Bebauungsstruktur am Bestand zu orientieren, wengleich eine behutsame bauliche Weiterentwicklung durch eine zeitgemäße Architektur angestrebt wird.

Urbaner Kern

Der die Innenstadt umgebende Urbane Kern ist vielfach durch seine

städtische Struktur ablesbar. Prägend für diesen Stadtbereich sind eine überwiegend dichte Bebauung, die vielfach durch Geschosswohnungsbauten in offener Bauweise dominiert wird, sowie eine hohe Funktionsdurchmischung. Das Antlitz des Urbanen Kerns zeichnet sich zusätzlich durch Straßen und Plätze mit urbanem Charakter sowie durch Alleen und stadtbildprägende Parkanlagen aus (siehe dazu vertiefende Ausführungen im Kapitel 3.3 „Städtebauliche Gestaltung und Bebauungsdichte“).

Der Urbane Kern soll in seiner Funktion als gemischt genutzter Arbeits- und Wohnort im Sinn einer „Stadt der kurzen Wege“ gestärkt werden. Die wesentlichen städtebaulichen Aufgaben liegen in der Weiterentwicklung kompakter Strukturen, wodurch eine dauerhafte Bindung von Wohnen, Handel, Dienstleistung sowie Forschung und Kultur in zeitgemäßen Erscheinungsformen ermöglicht werden soll. Dezentrale Schwerpunktbereiche sind gemeinsam mit bereits vorhandenen bzw. angestrebten Funktionen zu entwickeln. Hierbei ist aber auch auf eine gesamtstädtisch funktionstüchtige Mischung der unterschiedlichen Nutzungen, unter Bewahrung der Durchgrünung, Bedacht zu nehmen.

Äußere Stadt

Die städtebaulichen Strukturen der Äußeren Stadt sind im Gegensatz zur Innenstadt und zum Urbanen Kern, vielfach bedingt durch die intensive Siedlungsentwicklung nach 1945, städtebaulich sehr heterogen. Neben den Geschosswohnungsbauten prägen Ein- und Mehrfamilienhäuser in offener Bauweise das Siedlungsbild, vielfach ohne dass dabei Quartiere oder großräumige homogene städtische Strukturen nachvollziehbar abzulesen wären. In der Äußeren Stadt überwiegt die Wohnnutzung (siehe dazu vertiefende Ausführungen im Kapitel 3.3 „Städtebauliche Gestaltung und Bebauungsdichte“).

In der Äußeren Stadt gilt es Orte zu schaffen, die den städtischen Teilräumen eine eigenständige Gestalt verleihen. Es soll dabei eine klare

Trennung zwischen den einzelnen Siedlungsbereichen und den landschaftlichen Freiräumen geschaffen werden. Die vielfach vorherrschende offene Bauweise soll durch flächensparende Siedlungsformen wie Gartenhofhäusern, Reihenhäusern aber auch gestapelten Wohneinheiten in Form von Mehrfamilienhäusern mit hohen Grünanteilen ersetzt werden. Im Sinne eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden sind zukünftig locker bebaute Einfamilienhausgebiete zu vermeiden.

Siedlungen im Landschaftsraum

Im Übergang zur Landschaft haben sich in den peripheren Lagen und in landschaftsräumlich sensiblen Bereichen locker bebaute Wohnsiedlungsgebiete entwickelt. Diese zum Teil ehemals illegalen, teils im Zuge von Einzelbewilligungen, entstandenen Siedlungen sind als Problemzonen der Stadtentwicklung zu beurteilen. Diese Flächen sind in Stadtrandlagen, insbesondere in den Bereichen Moos und Morzg, entlang der Gaisberghänge sowie im Bereich der Salzachseen vorzufinden.

Aufgrund ihrer peripheren Lage im Siedlungsgefüge, ihrer negativen Auswirkungen auf den Natur- und Landschaftsraum (siehe Kapitel 2 „Freiraumkonzept“), ihrer weitestgehend mangelnden infrastrukturellen Anbindung (insbesondere ÖV) sowie vor allem ihrer schlechten Versorgung mit sozialer Infrastruktur (siehe Kapitel 4 „Technisches und soziales Infrastrukturkonzept“) und Gütern des täglichen Bedarfs (siehe Kapitel 3.2 „Dienstleistungs- und Einzelhandelsagglomerationen und Nahversorger“) sind diese Bereiche als klassische Fehlentwicklungen einzustufen und ist keine weitere Siedlungsentwicklung planerisch zulässig bzw. soll die Bebauung auf ihren Bestand beschränkt werden. Demnach sind auch „Lückenschließungen“ im Sinne des ROG 1998 fachlich nicht sinnvoll bzw. anzuwenden (siehe REK 1994). Nach Möglichkeit sollen diese Bereiche dauerhaft in eine geeignete Grünlandkategorie rückgewidmet werden (als Teil der Deklaration „Geschütztes Grünland“).

3.1.2 Flächennutzung

Die Stadt Salzburg wird von einer starken Durchmischung qualitativer Landschafts- und Freiräume mit bebauten Flächen geprägt. Bei den Baulandflächen kann unterschieden werden zwischen:

- überwiegende Wohnnutzung
- gemischt genutzte Gebiete
- Gewerbegebiete

Bereiche mit einer überwiegenden Wohnnutzung sind auf das gesamte Stadtgebiet verteilt. Die dominierende Wohnform stellen dabei die flächenverbrauchenden und weitgehend monostrukturierten Ein- und Mehrfamilienhaussiedlungen dar. Räumliche Schwerpunktbereiche lassen sich nicht identifizieren. Einzig hinsichtlich der Bauweise kann eine räumliche Verteilung festgestellt werden. So konzentrieren sich die eher locker bebauten Bereiche auf den Süden der Stadt (Aigen, Parsch, südliches Nonntal, Morzg, Leopoldskron, etc.). Die dichter bebauten Siedlungen des Geschosswohnbaus verteilen sich inselartig im gesamten Stadtgebiet, wobei eine Konzentration im Norden (Lehen, Liefering, Taxham, Bahnhofsumfeld) festzustellen ist.

Insbesondere in den innenstadtnahen Wohngebieten ist in den letzten Jahrzehnten ein Übergreifen von tertiären Nutzungen auf die Wohnnutzung zu beobachten. Dies führte einerseits zu einer grundsätzlich positiven Mischung von Wohnen und Arbeiten, andererseits besteht durch diesen Trend aber auch die Gefahr einer gänzlichen Verdrängung des Wohnens aus zentrumsnahen Lagen.

Diese gemischt genutzten Gebiete befinden sich überwiegend in der Innenstadt (Bereich der Altstadt und der historischen Stadterweiterung bis zur Franz-Josef-Straße) sowie in der Riedenburg. Hier haben sich neben Wohnungen und Dienstleistungsbetrieben auch typische Zentrumsfunktionen, wie hochwertiger Einzelhandel und kulturelle Einrichtungen, angesiedelt. Zum Teil handelt es sich bei den gemischt genutzten Gebieten auch

um die historischen Ortsteilzentren bzw. alte Ortskerne mit teilweise noch landwirtschaftlich, kleingewerblich genutzten Bereichen.

Die Gewerbegebiete haben ihren Schwerpunkt im nördlichen Stadtgebiet zwischen Bahnhof und Güterbahnhof in Schallmoos und in Kasern. Weitere Bereiche erstrecken sich entlang des „Stiegl-Gleises“, im weiteren Umfeld des Flughafens in Alt-Maxglan sowie in Rott an der Münchner Bundesstraße und auf Flächen beidseits des südlichen Abschnitts der Alpenstraße.

Bei diesen Flächen ist zwischen jenen traditionellen Standorten in Rott und entlang des Stiegl-Gleises und jenen durch Dienstleistungsnutzungen geprägten z. B. an der Sterneckstraße und im Süden entlang der Alpenstraße zu differenzieren.

Bemerkenswert ist, dass zahlreiche Gewerbegebiete der Stadt z. B. in Schallmoos, im Bereich des Stiegl-Gleises und der Münchner Bundesstraße aufgrund einer derzeit nur extensiven Nutzung über erhebliche Entwicklungsreserven verfügen.

Weiters liegt im Bereich der ehemaligen Kasernen sowie untergenutzten und für eine Wohnnutzung geeigneten Gewerbegebieten auch ein großes Umstrukturierungspotential für eine Wohnnutzung vor (siehe Plan 1.13).

3.1.3 Zentrenstruktur

Zentrenhierarchie

Charakteristisch für die Stadt Salzburg ist, dass sich die funktionalen Zonen um ein vergleichsweise starkes Zentrum entwickeln. Jedoch haben sich auch in den letzten Jahren Bereiche entwickelt, die von einer Zunahme im Bereich der tertiären Einrichtungen geprägt werden (Geschäft, Büro, Dienstleistungen). Die als dezentrale Zentrenansätze zu wertenden Entwicklungen fanden vor allem in den Bereichen der Alpenstraße und der Sterneckstraße statt.

Direkte Erweiterungen der Zentren waren sowohl in verkehrsgünstig erschlossenen (z. B. Bahnhof) bzw. ver-

kehrbelasteten Bereichen (Ignaz-Harrer-Straße) als auch in überwiegenden Wohngebieten (z. B. Riedenburg, Maxglan, Nonntal) zu beobachten (siehe vertiefende Ausführungen im Kapitel 3.3 „Dienstleistungs- und Einzelhandelsagglomerationen und Nahversorger“).

Maßgebliches Ziel einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung ist einerseits polyzentrische Zentrenansätze zu stärken, andererseits insbesondere intakte, innenstadtnahe Wohngebiete vor einer schleichenden Umnutzung zu bewahren (siehe dazu auch Ausführungen im Kapitel 3.4 „Wohnanteilskonzept“).

Hierzu werden Bereiche festgelegt, die sich als Versorgungs- und Arbeitsplatzschwerpunkte weiterentwickeln sollen. Unter Berücksichtigung der Zentrenfestlegungen im REK 1994 sowie der überörtlichen Festlegungen des Regionalprogramms 1999 (siehe Plan 1.19 und Plan 1.20) wurden als wesentliches Beurteilungskriterium die Agglomerationsbereiche des Einzelhandels (siehe vertiefende Ausführungen im Kapitel C.3.3 „Dienstleistungs- und Einzelhandelsagglomerationen und Nahversorger“) herangezogen (siehe auch Strukturpläne 3.10 und 3.11). Aber auch die Bebauungsstruktur (siehe Plan 3.12) bzw. die mögliche Bebauungsdichte (siehe Plan 3.16), die Bestandsdichte (siehe Plan 3.17) und die daraus resultierenden Nachverdichtungspotentiale (siehe Plan 1.13) sowie die generelle Nutzungsverteilung (siehe Plan 3.14) stellten Grundlagen für die Verortung der einzelnen Zentren dar.

Es wurden bei dieser Betrachtung weiters auch jene Bereiche berücksichtigt, deren Zentrenfunktion nicht überwiegend aus deren Bedeutung für den Einzelhandel resultiert. Dazu zählen beispielsweise Bereiche mit einer hohen Dichte an Infrastruktureinrichtungen und öffentlichen Einrichtungen, Bereiche historischer Ortskerne, die als lokale Zentren eher kleinräumige Versorgungs- und Kommunikationsfunktion aufweisen, sowie „Wissenschaftscluster“ wie z. B. der Bereich um das Techno-Z.

Ein weiteres wesentliches Kriterium für die Festlegung der Zentrumsbereiche, insbesondere für die Bereiche der Entwicklungsschwerpunkte, ist eine gute Versorgung mit Infrastruktureinrichtungen sowie die gute Erreichbarkeit mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Rad, zu Fuß, öffentliche Verkehrsmittel).

Dabei wurden die Zentren hinsichtlich ihrer Bedeutung und Wirkung wie folgt hierarchisiert (s. Plan 3.02):

Übergeordnetes Zentrum

(Altstadt/Neustadt, Bahnhofsbereich, Taxham-Europark):

- Erhaltung der überregionalen Versorgungs- u. Arbeitsplatzfunktion

Mittleres Zentrum

(Alpenstraße, Itzling-Bahnhof/Schillerstraße):

- Stärkung der gesamtstädtischen Versorgungsfunktion
- Übernahme von stadtteilbezogener Versorgungsfunktion

Stadtteilzentrum

(Ignaz-Harrer-Straße/Rudolf-Biebl-Straße/Schumacherstraße, Maxglaner Hauptstraße/Neutorstraße, S-Bahnhaltestelle „Gnigl“/Linzer Bundesstraße):

- Stärkung der stadtteilbezogenen Versorgungs- und Arbeitsplatzfunktion

Lokales Zentrum

(siehe Plan 3.02)

- Sicherung und Förderung der Quartiersversorgung

Weiters werden jene Zentrenbereiche, die aufgrund ihrer siedlungsstrukturellen Qualität, ihrer Bedeutung als Versorgungs- und Arbeitsplatzschwerpunkt und ihres Entwicklungspotentials für den jeweiligen Siedlungsraum von wesentlicher Bedeutung sind, als „Zentren mit Entwicklungsschwerpunkt“ ausgewiesen. In diesen Bereichen soll schwerpunktmäßig die Zentrumsfunktion gestärkt und weiterentwickelt werden.

In den übrigen Zentrumsbereichen soll sich die Weiterentwicklung auf eine Strukturhaltung bzw. Attraktivitätssicherung der Angebots-

struktur, unter Berücksichtigung der volkswirtschaftlichen Gesamtentwicklung, beschränken.

Orts- und Stadtkerne

Ergänzend zu der Hierarchisierung der Zentrenbereiche wurden die im Flächenwidmungsplan rechtskräftig verordneten Ortskerne in die Zentrenstruktur eingebunden, da diese Bereiche ortstypisch und organisch gewachsene Einkaufs- und Dienstleistungsschwerpunkte darstellen.

Entsprechend dem Leitfaden des Landes zur Orts- und Stadtkernabgrenzung weisen diese Bereiche folgende siedlungsstrukturelle Gegebenheiten auf:

- gewachsene Siedlungs- und Versorgungskerne,
- zumindest weitgehend zusammenhängend bebaut,
- siedlungsstrukturell integriert, also baulich und funktionell in das Siedlungsgefüge eingebunden.

Durch die Ausweisung von Orts- und Stadtkernbereichen sollen vor allem historische und bestehende, gewachsene Zentren mit ausreichender zentraler Versorgungsfunktion erhalten und gestärkt werden. Eine Stärkung dieser Bereiche soll dazu beitragen, dass Versorgungseinrichtungen auch ohne motorisierten Individualverkehr erreichbar bleiben. Einerseits soll dadurch eine Verringerung des Verkehrsaufkommens erreicht, andererseits durch eine Revitalisierung bzw. Aufwertung bereits baulich genutzter Flächen der Verbrauch an zusätzlichen Bodenressourcen eingeschränkt werden.

3.1.4 Entwicklungsbereiche

Entwicklungssachsen

Ergänzend zur Zentrenhierarchie werden, wie schon im REK 1994 angewendet, Entwicklungssachsen (im REK 1994 als „Entwicklungskorridore“ bezeichnet) festgelegt. Bei der Verortung dieser Entwicklungssachsen wurden die im Landesentwicklungsprogramm 1994 definierten und im Regionalprogramm 1999 (Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden) festgelegten Entwick-

lungskorridore hinsichtlich deren räumlicher Ausprägung als auch deren generellen funktionalen Bedeutung berücksichtigt.

Wesentliche Beurteilungskriterien waren, wie auch bei der Festlegung der Zentrenbereiche, die Agglomerationsbereiche des Einzelhandels (siehe vertiefende Ausführungen im Kapitel C.3.3 „Dienstleistungs- und Einzelhandelsagglomerationen und Nahversorger“; Strukturpläne 3.10 u. 3.11) sowie die Bebauungsstruktur (siehe Plan 3.12) bzw. die mögliche Bebauungsdichte (siehe Plan 3.16), die Bestandsdichte (siehe Plan 3.17) und die daraus resultierenden Nachverdichtungspotentiale (siehe Plan 1.13) sowie die generelle Nutzungsverteilung (siehe Plan 3.14).

Ebenfalls wurde bei der Abgrenzung der Entwicklungssachsen die gute Erreichbarkeit durch den Umweltverbund berücksichtigt.

Die Entwicklungssachsen stellen eine Konkretisierung der in den zuvor genannten überörtlichen Planungsvorgaben festgelegten Entwicklungskorridore dar. So sind in den Entwicklungssachsen Handelsgroßbetriebe grundsätzlich vorstellbar, laut REP 1999 ist diese Unterscheidung hinsichtlich einer konkreten Nutzungskategorie nicht so eindeutig gegeben.

Bei den Entwicklungssachsen wird entsprechend ihrer funktionellen Bedeutung unterschieden zwischen:

Entwicklungssachse 1. Ordnung

(mit überregionaler Bedeutung)

- Erhaltung der überregionalen Versorgungs- u. Arbeitsplatzfunktion (Alpenstraße, Sterneckstraße)

Entwicklungssachse 2. Ordnung

(mit regionaler Bedeutung)

- Stärkung der gesamtstädtischen Versorgungsfunktion
- Übernahme von stadtteilbezogener Versorgungsfunktion (Münchner Bundesstraße, Ignaz-Harrer-Straße/St.-Julien-Straße, Linzer Bundesstraße, Innsbrucker Bundesstraße)

Die Entwicklungssachsen stellen jene polyzentrale Entwicklungsbereiche und Identifikationsräume der Stadt dar, in denen vorrangig eine bauliche Verdichtung sowie eine schwerpunktmäßige Ansiedelung von Einrichtungen des Handels und Dienstleistungen erfolgen sollen. In den Entwicklungssachsen sind besonders die Potentiale der Bestandsentwicklung und des Stadtbbaus zu nutzen, sie stellen somit vordringliche Handlungsräume der Stadtentwicklung dar.

Entwicklungsschwerpunkte für Gewerbe und für Wohnen/ Gewerbeschwerpunkte

Die im REK 1994 getroffenen Festlegungen der Entwicklungsschwerpunkte für Gewerbe und Wohnen sowie der Gewerbeschwerpunkte (respektive Gewerbebezonen laut Sachprogramm „Siedlungsentwicklung und Betriebsstandorte im Salzburger Zentralraum“) werden durch die aktuell durchgeführten Untersuchungen zur Nutzungsverteilung (siehe Plan 3.14), Bebauungsstruktur (siehe Plan 3.12) bzw. möglichen Bebauungsdichte (siehe Plan 3.16), Bestandsdichte (siehe Plan 3.17) und der daraus resultierenden Nachverdichtungspotentiale (siehe Plan A.1.13) sowie der Nutzungspotentiale für Gewerbe und Wohnen (siehe Plänen 1.14 und 1.15) in der Stadt Salzburg bestätigt. Somit ist die im REK 1994 festgelegte Verortung bzw. Abgrenzung der „Entwicklungsschwerpunkte“ für Gewerbe und für Wohnen sowie der Gewerbeschwerpunkte weitgehend schlüssig.

Bei der Gewerbeflächenentwicklung ist auf den erheblichen Anteil gewerblicher Bauflächen und Baulandreserven zu reagieren. Aber auch bestehende Tendenzen der zunehmenden Umnutzung von Gewerbegebieten und Wohngebieten – insbesondere in innenstadtnahen Bereichen – durch Betriebe des tertiären Sektors erfordern die Festlegung von Bereichen, die langfristig einer gewünschten Nutzung vorbehalten bleiben sollen (siehe Plan 3.02). Wenngleich grundsätzlich eine funktionelle Mischung zwischen Wohnen und Arbeiten positiv zu

bewerten ist, so soll einerseits auch künftig ein zentrumsnahes Wohnen möglich bleiben, andererseits großflächig zusammenhängende Gewerbeflächen für notwendige Erweiterungen von konkurrierenden Nutzungen freigehalten werden (siehe dazu auch Kapitel 3.4 „Wohnanteilkonzept“; siehe Plan 3.06).

Die zahlreichen extensiv genutzten Gewerbegebiete der Stadt stellen erhebliche Entwicklungsreserven dar, die auch zu einem großen Teil als Umstrukturierungspotentiale (= Gewerbeflächen mit Eignung für Wohnnutzung; siehe dazu auch Kapitel 1 „Allgemeines Funktionskonzept“) zu beurteilen sind. Daher ist es erforderlich, sowohl die umfangreichen Baulandreserven der Gewerbegebiete in der Stadt Salzburg als auch die Umstrukturierungsprozesse in einzelnen Gewerbegebieten zu prüfen und Festlegungen hinsichtlich deren langfristigen Entwicklung zu treffen. Dem entsprechend wurden, wie bereits auch im REK 1994, sowohl Bereiche als Entwicklungsschwerpunkte für Gewerbe und für Wohnen als auch großflächige, zusammenhängende Gewerbeschwerpunkte, die von einer Wohnnutzung freizuhalten sind, festgelegt.

Die Abgrenzung der Gewerbeschwerpunkte wurde im Rahmen dieser Überarbeitung, unter Berücksichtigung der o. a. Kriterien, parzellenscharf abgegrenzt und entsprechend auch im Wohnanteilkonzept (siehe Kapitel 3.4) berücksichtigt:

Bereich Nord-Ost

(Kasern – Gleisdreieck – Langwied – Schallmoos)

- **Kasern:**
Bereich entlang der Westbahn bzw. der neuen Trasse des Verbindungsgleises nach Bergheim
- **Gleisdreieck:**
Bereich zwischen der Westbahn, der Tauernbahn, dem Überstellgleis u. der Sam- bzw. Landstraße
- **Langwied:**
Bereich zwischen dem Überstellgleis, dem Alterbach, der Bachstraße, der Bundschuhstraße, der

Schillinghofstraße und der Aglasingerstraße

- **Schallmoos:**
im Bereich der neu errichteten Aufschließungsstraße (Vilniusstraße) von Schallmoos-Nord-Ost

Bereich Nord-West

(Liefering/Rott)

- **Bereich beiderseits der Münchner Bundesstraße** (ab Höhe der Bichlfeldstraße)

Bereich West

(Stiegl-Gleis)

- **Bereich beiderseits des Stiegl-Gleises** (ca. 200 m) ab Höhe Karlbauernweg bis zur Kreuzung mit dem Ausziehgleis Richtung Siegfried-Marcus-Straße
- **Bereich entlang der Karolingerstraße – Kugelhofstraße** (bis zum Kugelhof)
- **Bereich Stieglbrauerei östlich der Eichertstraße**

Die Entwicklungsschwerpunkte für Gewerbe (siehe Plan 3.02) konzentrieren sich auf die Bereiche der Baulandpotentiale innerhalb der Gewerbeschwerpunkte (siehe dazu auch Plan 1.15 „Nutzungspotentiale für Gewerbe“).

Die Entwicklungsschwerpunkte für Wohnen konzentrieren sich weitgehend auf die Bereiche großflächiger Baulandpotentiale sowie auf Bereiche mit einer größeren Anzahl an Einzelflächen, die in Summe größere Wohnbaupotentiale zur Verfügung stellen (siehe dazu auch Plan 1.14 „Nutzungspotentiale für Wohnen“). Diese liegen insbesondere in den Bereichen des „Sonstigen Grünlands“ (lt. FWP 1997), der „Ergänzungsflächen“ (30-Jahre-Baulandpotentiale) sowie der Umstrukturierungsflächen vor.

Die Entwicklungsschwerpunkte für Wohnen stellen daher die vorrangigen Entwicklungsbereiche für den Wohnbau – insbesondere des geförderten/gemeinnützigen (Miet-) Wohnbaus dar (siehe dazu auch vertiefende Ausführungen im Kapitel 1 „Allgemeines Funktionskonzept“ und Plan 1.18).

Bei der Verortung der Wohnschwerpunkte wurde neben den o. a. Rah-

menbedingungen auch auf die gute Erreichbarkeit dieser Bereiche durch den Umweltverbund (siehe vertiefende Ausführungen dazu im Kapitel 4 „Verkehrskonzept“) sowie die vorherrschende Lärmsituation (siehe vertiefende Ausführungen dazu im Kapitel 2.3 „Umweltbedingungen und Umwelthygiene“) geachtet, um auch bei künftigen Wohnbauprojekten eine hohe Wohnqualität zu sichern.

Ergänzend zu den großflächigen Entwicklungsbereichen für Gewerbe und für Wohnen wird auf die überörtlich festgelegten „Vorrangbereiche“ für Gewerbe und Wohnen (Regionalprogramm 1999 „Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden“) hingewiesen (siehe Plan 1.20). Diese weitgehend parzellenscharf abgegrenzten „Vorrangbereiche“ wurden in Rahmen der Ausarbeitung der Nutzungspotentiale für Gewerbe und Wohnen im Allgemeinen Funktionskonzept (siehe Pläne 1.14 und 1.15) berücksichtigt. Um die zwischenzeitlich konsumierten Potentiale bereinigt flossen diese in das Baulandbedarfsdeckungsmodell des REK 2007 ein. Diese Flächen sollen aufgrund ihrer potentialen Wohnqualitäten bzw. ihrer zentralörtlichen Funktionsmischung und Lage für die jeweilige zweckmäßige Nutzung freigehalten werden. Auch diese Flächen sind vorrangig, unter einer effizienten baulichen Ausnutzung und unter Anwendung hoher Bebauungs- und Nutzungsansprüchen, zu mobilisieren und zu entwickeln.

3.2 Dienstleistungs- und Einzelhandelsagglomerationen und Nahversorger

3.2.1 Überörtliche Vorgaben und Untersuchungsmethodik

Der Stadt Salzburg ist nach den Vorgaben des Landesentwicklungsprogramms 2003 (LEP) die Funktion eines Oberzentrums zugeordnet. Innerhalb der Stadtgrenzen und dieser überregionalen Funktion untergeordnet besteht eine mehrschichtige Zentrenstruktur mit unterschiedlicher Zentrenhierarchie (siehe vorangegangenes Kapitel 3.1 „Funktionelle Gliederung der Stadt“). In der innerstädtischen Betrachtung werden drei, nach Nutzungen, differenzierte Zentrentypen und deren Mischformen dazu unterschieden:

- Dienstleistungsagglomeration
- Einzelhandelsagglomeration
- Nahversorgungseinrichtungen.

Die Gastronomie als spezielle Form der Dienstleistung ist ein zusätzlicher Indikator, der auf eine besonders hohe Attraktivität eines Zentrums hinweist (siehe Plan 3.11), denn hoch- und höchstrangige Zentren treten im Allgemeinen gemeinsam mit Gastgewerbeagglomerationen auf. Übergeordnete oder hochrangige Zentren sind solche, in denen eine hohe Dichte an Einrichtungen vorliegt. Per Definition des Leitfadens des Amtes der Salzburger Landesregierung zur Ortskernabgrenzung ist die Dichte als hoch und sehr hoch einzustufen, wenn in einem Einzugsbereich von 150 Metern Kreisradius mehr als 56 Einrichtungen zu finden sind. Im Bereich der (linken und rechten) Altstadt und des Bahnhofs werden beispielsweise bis zu 113 Einrichtungen innerhalb dieses Einzugsbereiches gefunden. Dies entspricht einer spezifischen Dichte von mehr als 16 Einrichtun-

gen pro ha. Im Europark, welcher eines der drei hochrangigen Zentren der Stadt Salzburg darstellt („Übergeordnetes Zentrum“; siehe Plan 3.02), liegt die Einrichtungsdichte vor der Erweiterung (Europark II) knapp unter 113 Einrichtungen pro Hektar. Allerdings wird der Europark fast ausschließlich als Einzelhandelszentrum genutzt, während zum Beispiel im Altstadtbereich (rechte und linke Altstadt, Neustadt und Nonntal) nicht nur Einzelhandelseinrichtungen, sondern auch eine Anhäufung von Dienstleistungseinrichtungen zu finden sind. In einigen Bereichen, wie zum Beispiel in der Neustadt und im Nonntal/Landesgericht, tritt die Einzelhandelsfunktion soweit in den Hintergrund, dass trotz hoher Einrichtungsdichte ausschließlich ein Dienstleistungsschwerpunkt vorliegt. Von der Bevölkerung wahrgenommen, und in den Medien beworben, werden allerdings überwiegend die kommerziellen Zentren mit ihrem Angebot an Produkten für den privaten Konsum.

Schwerpunktmäßig wird zur Beantwortung der Zentrumsfrage der Einzelhandel bzw. den Business-to-Consumer Dienstleistungen (B2C-Dienstleistungen) untersucht. Damit wird der gesetzlichen Anforderung der Raumordnung entsprochen, die speziell für den Einzelhandel eine Verkaufsflächenregelung vorsieht.

Dem Grundgedanken eines Zentrums entspricht es, Handels- und Dienstleistungseinrichtungen konzentriert anzubieten, um einerseits eine möglichst hohe Dichte an Gelegenheiten zu schaffen, die im Interesse der Konsumenten viele Erledigungen bzw. Besorgungen in kurzen Wegen ermöglichen – „Stadt der kurzen Wege“ – und um andererseits einen ausreichend großen Einzugsbereich zu versorgen, der den Handels- und Dienstleistungsunternehmen die notwendige Existenzgrundlage sichert (Attraktivität und Hierarchie der Standorte).

Die Nahversorgung ist davon abgekoppelt zu betrachten, soweit darunter die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfes verstanden wird. Denn die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfes ist, soweit ein ausreichendes Kaufkraftpotential vorhanden ist (= wirtschaftliche Zumutbarkeit), im fußläufigen Einzugsbereich zum Wohnstandort, das heißt ohne Benützung eines Kraftfahrzeuges, sicherzustellen (siehe auch Bundesgesetz zur Verbesserung der Nahversorgung und der Wettbewerbsbedingungen). Demnach müssen Nahversorgungsstandorte auch außerhalb der Handels- und Dienstleistungsagglomerationen in sogenannten Insel- oder Streulagen angeboten werden. Die Verkaufsflächengröße für eine funktionsfähige, zeitgemäße Nahversorgung mit mindestens 3.500 täglichen Kunden liegt aktuell zwischen 400 m² und 800 m².

3.2.2 Entwicklung des Großraumes von 1995 bis 2005

Um neben der Entwicklung des Einzelhandels im Salzburger Stadtgebiet auch die Dynamik der angrenzenden Gemeinden festzuhalten, wurden die Einzelhandelskapazitäten der umliegenden vom Einzelhandel stark geprägten Gemeinden Bergheim, Wals, Anif, Hallwang-Elixhausen und Eugendorf erfasst. Ergänzend dazu erfolgte eine Analyse der maßgeblichen Veränderungen in den verbleibenden Gemeinden des Großraums Salzburg. Die Abbildung C.1 fasst die Ergebnisse dieser Erhebungen zusammen.

- Die zentrenrelevante¹ Verkaufsfläche der Stadt Salzburg beträgt derzeit knapp 218.000 m². Unter Einbeziehung der Einzelhandelsbetriebe in Streulage erhöht sich das Potential auf 252.000 m², unter Einberechnung der Flächen von Trafiken, Apotheken und Tank-

¹ Zentrenrelevanz liegt in diesem Zusammenhang dann vor, wenn sich die Einzelhandelseinrichtung innerhalb einer Agglomeration, also eines Zentrums, befindet.

² Das Umsatzpotential ist eine betriebswirtschaftliche Kenngröße. Sie ergibt sich aus der Erhebung der Verkaufsfläche und der Flächenproduktivität (Angebotsqualität, Produkte, Präsentation ...). Die Flächenproduktivität ist die Einschätzung des erwirtschafteten Umsatzes pro Quadratmeter innerhalb des kalkulierbaren Rahmens.

stellenshops belaufen sich die Flächen dann auf 258.000 m².

- Das Umsatzpotential² der Stadt Salzburg liegt bei rund 909 Mio. Euro und konnte sich damit gegenüber dem Jahr 2000 um rd. 17% verbessern (1995–2000: + 16%).
- Das Flächenausmaß des gesamten Raumes beläuft sich nun auf 592.000 m², das Umsatzpotential liegt bei 2 Mrd. Euro, womit sich eine leicht überdurchschnittliche, aber dennoch plausible durchschnittliche Flächenleistung (= Bruttoumsatz/m² Verkaufsfläche und Jahr) von nicht ganz 3.000 Euro ergibt.
- Die zentrenrelevante Verkaufsfächenkapazität der Stadt Salzburg stieg zwischen 1995, 2000 und 2005 nur um etwa 10%, das Umsatzpotential konnte im selben Zeitraum um etwa ein Drittel zulegen.
- Während sich zwischen 1995 und 2000 die Randgemeinden von Salzburg besonders dynamisch entwickelten (+34.000 m²), verzeichnete das Umland – hier vor allem aufgrund des in Entwicklung befindlichen Relaunch des Airport-Centers

– erstmals einen deutlichen Rückgang (-10.000 m²) der in Betrieb befindlichen – also nicht leer stehenden – Verkaufsflächen. Eugendorf konnte vor allem durch die Neuerrichtung einer Fachmarktzeile seine Verkaufsflächen geringfügig ausdehnen. Die auf den ersten Blick sehr positive Flächenentwicklung von Bergheim ist zu relativieren, da in der vorangegangenen Analyse Eisenwaren Steiner unberücksichtigt blieb. Der Flächenzuwachs reduziert sich hier de facto auf einen neuen Spar-Supermarkt sowie den Lagerabverkauf von Beate Uhse.

- Durch die nach wie vor anhaltende Expansion moderner Supermärkte sind die zentrenrelevanten Flächen in den verbleibenden Gemeinden des Großraums Salzburg weiter leicht gestiegen.
- Die Entwicklung im grenznahen bayerischen Gebiet verläuft wenig dynamisch, da sich in den vergangenen 5 Jahren Salzburg nach und nach – trotz höherer Mehrwertsteuersätze – als wichtigster Einkaufsort des Großraumes auch für

die bayerische Bevölkerung profilieren konnte. Besonders den auto-kundenorientierten Einkaufszentren ist es gelungen, die bayerische Bevölkerung anzusprechen.

3.2.3 Entwicklung im Salzburger Stadtgebiet von 1995 bis 2005

Stadtsektoren im Überblick

Für einen ersten Überblick über die Veränderungen der Einzelhandelslandschaft in der Stadt Salzburg zwischen 1995 und 2005 wurden nachfolgend die Einzelhandelskapazitäten – analog zu den vorangegangenen Studien, zusammengefasst in Stadtsektoren – tabellarisch dargestellt (siehe Abb. C.2).

- Die City konnte die Position, trotz Nachnutzung des AVA-Hofs, nicht ausbauen, sondern musste erneut Rückgänge in der Verkaufsfächenkapazität hinnehmen.
- Begründung: Nachnutzung ehemaliger Einzelhandelsstandorte durch Gastronomiebetriebe in

Untersuchungsgebiet	2005		2000		1995	
	VK m ²	Mio. €	VK m ²	Mio. €	VK m ²	Mio. €
Stadt Salzburg ges. (agglomerierter EH)	217.514	909,0	203.000	778,4	199.000	668,6
Anif	13.464	53,7	12.700	41,4	13.193	53,0
Hallwang-Elixhausen	6.785	13,0	8.000	18,2	5.755	10,0
Eugendorf	69.558	104,0	63.000	72,7	72.041	150,0
Bergheim	13.380	38,5	9.400	38,5	11.983	39,0
Wals-Siezenheim	39.341	87,3	59.800	167,1		
Gemeinden der Einkaufsagglomeration gesamt	142.528	296,6	152.900	337,9	119.000	256,5
Einkaufsagglomeration Salzburg gesamt (ohne Streulagen)	360.042	1.205,6	355.900	1.116,3	318.000	925,1
Umland Nord	15.835	58,1	14.000	40,3		
Umland Süd	15.890	60,8	12.000	29,0		
Hallein inkl. Oberalm	29.368	93,8	28.000	78,3		
Umland Nordost + Ost	39.645	143,6	38.500	103,2		
Mondsee	12.590	44,8	12.500	43,6		
Umland ohne EK-Agglomeration Salzburg ges.	113.328	401,0	105.000	294,4	98.000	286,3
Großraum Salzburg inkl. Mondsee	473.370	1.606,6	460.900	1.410,7	416.000	1.211,5
Freilassing	45.000	158,1	41.600	12,4		
Berchtesgaden	20.000	65,4	10.000	36,3		
Bad Reichenhall	33.690	115,7	24.000	91,6		
Bayerischer Nahbereich Rest	20.000	61,2	25.000	85,0		
Bayerischer Nahbereich gesamt	118.690	400,4	100.600	375,4	105.000	370,6
Erfasste EH-Kapazitäten gesamt	592.060	2.007,1	561.500	1.786,0	521.000	1.582,1

VK m² = Verkaufsfläche in m²; Mio. € = Millionen Euro

Abb. C.1.: Entwicklung Einzelhandel im Großraum 1995 – 2000 – 2005 | Quelle: Standort & Markt, 2005.

sehr guten Lagen; leicht zunehmende Leerstandsrate im Bereich der „Nebenlagen“.

- Der Stadtsektor Nord entwickelte sich aufgrund der nach wie vor schleichenden rückläufigen Entwicklungen in den Nebengeschäftsstraßen (St.-Julien-Straße, Itzlinger Hauptstraße) in Summe leicht negativ.
- Der Stadtsektor Nordost verlor zwar aufgrund der Schließung von Merkur (ex PamPam; Robinigstraße) an Kapazität, durch Neueröffnungen (u. a. Eurospar in der Linzer Bundesstraße und Pagro in der Sterneckstraße) konnte aber dieser Rückgang weitestgehend wettgemacht werden. Die angestrebten Entwicklungen im Fachmarktbereich entlang der Sterneckstraße blieben bis dato aus.
- Einen deutlichen Flächenzuwachs erfuhr der Stadtsektor Salzburg Mitte durch die Ansiedlung eines Merkur-Zentrums in der Münchner Bundesstraße. Die gewachsenen Lagen verzeichneten wie im vorangegangenen Untersuchungszeitraum eine rückläufige Entwicklung.
- Der Stadtteil Salzburg West erzielte durch die Ansiedlung von Ikea sowohl flächenmäßig als auch umsatzmäßig einen deutlichen Zuwachs. Die Entwicklung der Nebengeschäftsstraßen war stabil bzw. sogar leicht positiv.
- Der Stadtteil Salzburg Süd zeigte in Summe wenig Veränderung, bei detaillierter Betrachtung zeigt sich eine leicht rückläufige Entwicklung der Alpenstraße (funktionale Probleme des Zentrums Herrnau), die durch eine etwas großzügigere Abgrenzung des Geschäftsbereichs der Nonntaler Hauptstraße aufgewogen wurde.

Hierarchische Gliederung der Einzelhandelsagglomerationen

Die untersuchten Einzelhandelsagglomerationen wurden hinsichtlich ihrer räumlichen Einzugsgebiete bzw. ihrer Funktion hierarchisiert und in Kategorien untergliedert (siehe Plan 3.10). Die Hierarchisierung der nachfolgend detailliert beschriebenen Agglomerationen erfolgte auf Basis folgender Kriterien:

	2005			2000			1995	
	VK m ²	Mio. €	00-05	VK m ²	Mio. €	95-00	VK m ²	Mio. €
City gesamt	47.634	206,2	→	48.310	206,5	↘	55.000	232,6
Salzburg Nord	23.323	77,4	→	24.330	86,1	↘	28.000	109,0
Salzburg Nordost	26.132	92,3	→	26.880	77,6	↗	20.000	61,0
Salzburg Mitte	17.282	65,0	↗	13.280	43,4	↘	14.500	50,1
Salzburg West	46.158	276,0	↑	33.260	185,3	↑	12.400	51,6
Salzburg Süd	50.085	163,2	→	50.118	161,4	↘	67.600	159,2
Streulagen (Vorarlagen) gesamt	6.900	28,9	→	6.822	18,0			
Stadt gesamt (agglomeriert)	127.514	909,0	↗	203.000	778,4	→	199.000	668,6

Abb. C.2.: Entwicklung Einzelhandel im Salzburger Stadtgebiet 1995 bis 2005 | Quelle: Standort & Markt, 2005.

- Höhe des Umsatzpotentials,
 - Verkaufsflächenkapazität und
 - Reichweite (Ausdehnung des Einzugsgebiets) der Agglomeration.
- Als ergänzende Informationen wurden in der Abbildung C.3 die Verkaufsflächenanteile des Kurzfristbedarfsangebotes („Anteil KF“) angeführt. Ergänzend dazu wurden die räumliche Verteilung der einzelnen Agglomerationen und deren Verkaufsflächenkapazität in den Jahren 2000 und 2005 graphisch festgehalten.

Analyse der einzelnen Einzelhandelsagglomerationen

Im Nachfolgenden werden die Hauptgeschäftsbereiche einzeln dargestellt. Dabei wurden der Agglomerationstyp, dessen Reichweite und Funktion, die maßgeblichen Entwicklungen zwischen 1995, 2000 und 2005 festgehalten. Weiters wurden die folgenden Kennzahlen sowie die zahlenmäßige Veränderung dieser Kennzahlen in tabellarischer Form angeführt. Durch die „Pfeildarstellung“ wird die jeweilige Entwicklungsrichtung angegeben:

- **Verkaufsfläche** Angabe der Verkaufsfläche der jeweiligen Agglomeration in m²; als Verkaufsfläche zählen die für Kunden begehbaren oder einsehbaren Flächen. Die Flächen von Dienstleistungs- und Gastronomiebetrieben blieben ebenso unberücksichtigt wie die Flächen von Kfz-Händlern, Brennstoffhändlern, Apotheken, Tabak, Trafiken und Tankstellenshops.
- **Umsatzpotential gesamt** Summe des Umsatzpotentials einer Agglomeration in Mio Euro.

- **Flächenproduktivität** jährlicher (Brutto-)Umsatz/m² Verkaufsfläche
- **Verkaufsflächenanteil an Stadt** Anteil der Verkaufsflächen der Agglomeration an den gesamten agglomerierten Verkaufsflächen des Salzburger Stadtgebiets.
- **Umsatzpotentialanteil an Stadt** Anteil des Umsatzpotentials der Agglomeration am gesamten (geschätzten, wiederum agglomeriert gelegenen) Umsatzpotential des Salzburger Stadtgebiets.
- **Vkfl.-Anteil Kurzfristbedarf** Anteil der Verkaufsflächen von Anbietern des Kurzfristbedarfs an den gesamten erhobenen Verkaufsflächen der entsprechenden Agglomeration. Diese Kenngröße signalisiert zusammen mit der Verkaufsflächenkapazität, ob eine Agglomeration vorwiegend zur Deckung des Kurzfristbedarfs oder eher zum „Shopping“ besucht wird.

City

- **Räumliche Abgrenzung des Untersuchungsgebietes** Altstadt (Gstätten-gasse, Mönchsberg, Festung Hohensalzburg, Kajetanerplatz, Kai) und Neustadt (Kapuzinerberg, Franz-Josef-Straße, Faberstraße, Gleisanlagen, Kai)
- **Agglomerationstyp** gewachsene Geschäftsagglomeration mit (traditionell) höchster hierarchischer Stellung im Rahmen des Zentrengefüges
- **Reichweite** überregional
- **Haupteinzugsgebiet** 450.000 Einwohner; Salzburg Stadt, Teile der Bezirke Salzburg Umgebung, Hallein, Vöcklabruck (Gemeinden um den Mondsee) mit insgesamt rund

340.000 EinwohnerInnen sowie weitere rund 110.000 EinwohnerInnen aus dem grenznahen baye-rischen Gebiet (Gemeinden entlang der Staatsgrenze bis Laufen sowie die im Umfeld von Freilassing, Bad Reichenhall und Berchtesgaden gelegenen Gemeinden).

- **Typisierung im Rahmen des Zentrengefüges überregionales Zentrum**
- **Funktion** Einkaufsort primär für Auswahlgüter-Shopping; touristischer „Hot Spot“
- **Maßgebliche Veränderungen seit 1995**
Die Phase zwischen 1995 und 2000 war in der Altstadt geprägt von zahlreichen Schließungen, die meist von internationalen Ketten nachbesetzt wurden. Da diese ehemaligen Betriebe insbesondere für die Salzburger Bevölkerung eine wichtige Funktion als „leistbare“ Magnetbetriebe hatten, ist die

Entwicklung der vergangenen 10 Jahre in Hinblick auf die Wohnbevölkerung für den Cityeinzehandel insgesamt eher problematisch.

Gesamthaf betrachtet wird der Wandel des Cityangebots hin zu einer primär touristisch geprägten Struktur deutlich sichtbar: Hochpreisige Anbieter versuchen, die kaufkräftigen Touristen anzusprechen, internationale Ketten „zeigen Flagge“ und können sich den Prestige-Standort City noch leisten, Souvenirläden und Gastronomiebetriebe versuchen, den „einfachen“ Bedarf der Tagestouristen zu befrieden und nutzen die Frequenz der touristischen Sehenswürdigkeiten der Altstadt. Angesichts des für „Durchschnittskonsumenten“ unattraktiven Angebots-Mix und der

starken touristischen Prägung der Altstadt frequentiert die einheimische Bevölkerung zunehmend andere Einkaufsziele.

Während sich die Angebotsstruktur der linken Altstadt bereits weitestgehend auf Touristen und besonders kaufkräftige Salzburger eingestellt hat, ist dies in der Neustadt (Bereich Linzer Gasse) nicht der Fall. Dieser Bereich wird wohl zukünftig noch stärker unter Druck geraten.

- **Funktionen gewonnen/verloren** Aufgrund des Wandels der Angebotsstruktur in der Altstadt – bei gleichzeitigem Absinken der Attraktivität der Neustadt – ist erstmals festzuhalten, dass sich die Einkaufsfunktion der City für die Bevölkerung im Kerneinzugsgebiet nun allmählich verringert,

Name der Agglomeration	Agglomerationstyp	Reichweite	2005		2000			Anteil KF		
			VK m ²	Mio.€	FP	VK m ²	Mio.€	FP	2005	2000
City (Alt- u. Neustadt inkl. Randlagen)	überreg. Zentrum	überreg.	47.634	206,2	4.329	48.310	206,5	4.275	10%	10%
Europark (inkl. IKEA)	überreg. Zentrum	überreg.	36.700	233,0	6.349	21.700	159,9	7.368	14%	18%
Alpenstr. mit SCA o. Zentr. Herrnau	regionales Zentr.	regional	43.805	135,7	3.097	46.418	141,6	3.050	16%	14%
Bereich Sterneckstr. mit ZiB	regionales Zentr.	regional	18.042	66,1	3.666	19.150	52,4	2.735	26%	36%
Bahnhofsbereich	regionales Zentr.	regional	15.058	56,0	3.721	14.920	61,4	4.114	30%	24%
Interspar Lehen	Stadtteilzentr. 1. Kat.	überlokal	5.000	20,0	4.000	5.000	22,9	4.578	50%	50%
I.-Harrer-Str. + nördl. Ende R.-Biebl-Str.	Stadtteilzentr. 1. Kat.	überlokal	6.081	18,9	3.110	8.280	20,5	2.472	19%	12%
MerkurCenter Münchner Bundesstr.	Stadtteilzentr. 1. Kat.	überlokal	5.145	22,0	4.274				63%	
Zentrum Herrnau	Stadtteilzentr. 2. Kat.	überlokal	3.185	17,1	5.374	2.800	16,0	5.710	52%	48%
Maxglaner Hauptstr. + Teil Neutorstr.	Stadtteilzentr. 2. Kat.	regional	3.209	13,9	4.346	2.500	9,7	3.863	45%	63%
Neutorstraße inkl. Hildmannplatz	Stadtteilzentr. 2. Kat.	regional	3.359	12,7	3.785	2.505	6,7	2.666	39%	2%
Itzlinger Hauptstraße	Nebengeschäftsstr.	lokal	2.360	8,4	3.549	2.650	11,1	4.181	50%	50%
St.-Julien-Straße	Nebengeschäftsstr.	lokal	2.155	9,9	4.585	2.960	9,5	3.224	19%	12%
Innsbrucker Bundesstraße	Nebengeschäftsstr.	lokal	2.890	16,3	5.654	1.555	8,0	5.169	63%	
Nonntaler Hauptstraße	Nebengeschäftsstr.	lokal	3.095	10,4	3.351	900	3,8	4.259	52%	48%
Gabelsbergerstraße	Nebengeschäftsstr.	lokal	610	2,3	3.689	680	2,4	3.553	50%	50%
Streulagen u. sonst. kl. Agglom.	(Streulagen)		24.331	82,08	3.373	22.672	46,0	2.031	19%	12%
Stadt Salzburg gesamt			217.514	909,0	4.179	203.000	778,4	3.834	23%	22%

Abb. C.3.: Hierarchische Gliederung der Einzelhandelsagglomerationen | Quelle: Standort & Markt, 2005.

was sich auch auf das Umsatzpotential der City auswirkt (Umsatzstagnation zwischen 2000 und 2005 = realer Umsatzrückgang, siehe Abb. C.4).

Europark

■ **Agglomerationstyp** geschaffene Einzelhandelsagglomeration (EKZ). Aufgrund der überdurchschnittlich hohen Reichweite und der erzielten Umsätze nimmt der Europark zusammen mit der City die höchste hierarchische Stellung im Rahmen des Zentrengefüges ein. Mit der Ansiedlung von Ikea hat der Europark die City umsatzmäßig überholt.

■ **Reichweite** überregional

■ **Haupteinzugsgebiet** Das Kerneinzugsgebiet ist wie jenes der City einzustufen (450.000 Einwohner), wobei der Kundenanteil außerhalb des Haupteinzugsgebiets höher liegt als in der City.

■ **Typisierung im Rahmen des Zentrengefüges** überregionales Zentrum

■ **Funktion** Einkaufsort primär für Auswahlgüter-Shopping, durch das integrierte SB-Warenhaus allerdings auch relevant für den Versorgungseinkauf

■ **Maßgebliche Veränderungen seit 1995** Nach Verdreifachung der Verkaufsfläche zwischen 1995 und 2000 erfolgte mit der Ansiedlung von Ikea eine neuerliche Vergrößerung der Verkaufsfläche. Mit Ausnahme geringfügiger Adaptierungen blieb der Mix des Europark unverändert. Die Flächenleistung ist aufgrund der Einbeziehung von Ikea erwartungsgemäß leicht gesunken.

■ **Funktionen gewonnen/verloren** Durch die Ansiedlung von Ikea, der eine sehr selektive Standortpolitik betreibt und eine im Vergleich zu sonstigen Einrichtungshäusern überdurchschnittliche Kundenfrequenz aufweist, konnte der Bereich Europark erneut an Zugkraft zulegen. Das Einrichtungshaus gemeinsam mit dem Europark deckt das gesamte Bedarfsspektrum (Kurzfristbedarf, Bekleidung, Hausrat, Elektro-, Wohnungseinrichtung, sonstige persönliche Ausstattung) ab und

City gesamt	1995	2000	2005
Verkaufsfläche (EH) gesamt (m ²)	55.000 ↘	48.3102 ↘	47.634
Umsatzpotential gesamt (Mio. Euro)	232,6 ↘	206,5 →	206,2
Flächenproduktivität (Euro/m ²)	4.228 →	4.275 ↗	4.329
Verkaufsflächenanteil an Stadt	28% ↘	24% ↘	22%
Umsatzpotentialanteil an Stadt	35% ↘	27% ↘	23%
Vkfl. Anteil Kurzfristbedarf	8% ↗	10% →	10%

Abb. C.4.: Analyse der Einzelhandelsagglomeration – City | Quelle: Standort & Markt, 2005.

Bereich Europark	1995	2000	2005
Verkaufsfläche (EH) gesamt (m ²)	8.200 ↗	21.700 ↗	36.700
Umsatzpotential gesamt (Mio. Euro)	37,1 ↗	159,9 ↗	233,0
Flächenproduktivität (Euro/m ²)	4.524 ↗	7.368 ↘	6.349
Verkaufsflächenanteil an Stadt	4% ↗	11% ↗	17%
Umsatzpotentialanteil an Stadt	6% ↗	21% ↗	26%
Vkfl. Anteil Kurzfristbedarf	40% ↘	18% ↘	17%

Abb. C.5.: Analyse der Einzelhandelsagglomeration – Europark | Quelle: Standort & Markt, 2005

Alpenstraße inkl. SCA	1995	2000	2005
Verkaufsfläche (EH) gesamt (m ²)	65.000 ↘	46.418 ↘	43.805
Umsatzpotential gesamt (Mio. Euro)	144,6 ↘	141,6 ↘	135,7
Flächenproduktivität (Euro/m ²)	2.225 ↗	3.050 →	3.097
Verkaufsflächenanteil an Stadt	33% ↘	23% ↘	20%
Umsatzpotentialanteil an Stadt	22% ↘	18% ↘	15%
Vkfl. Anteil Kurzfristbedarf	11% ↗	14% ↗	16%

Abb. C.6.: Analyse der Einzelhandelsagglomeration – Alpenstraße einschließlich SCA | Quelle: Standort & Markt, 2005

hat mit dieser Ansiedlung die Funktionen des Standortes ausgebaut (siehe Abb. C.5).

Alpenstraße einschließlich SCA (Shoppingcenter Alpenstraße)

■ **Räumliche Abgrenzung des Untersuchungsgebietes** Alpenstraße zwischen Friedensstraße und Karl Emminger-Straße.

■ **Agglomerationstyp** im Laufe der Jahre gewachsene, fachmarktdominierte Agglomeration mit einem integrierten Einkaufszentrum an einer Hauptausfallstraße.

■ **Reichweite** regional

■ **Haupteinzugsgebiet** je nach Stärke der Betriebe zwischen 250.000 EinwohnerInnen (Salzburger Stadtgebiet sowie südliches und südwestliches Hinterland) und 350.000 EinwohnerInnen.

■ **Typisierung im Rahmen des Zentrengefüges** regionales Zentrum

■ **Funktion** Einkaufsstandort primär für das Auswahlgüter-Shopping, zusätzlich aber auch relevant für den „täglichen“ Einkauf (Nahver-

sorgungsfunktion) sowie für den Versorgungseinkauf.

■ **Maßgebliche Veränderungen seit 1995**

Die Welle der Schließungen erstreckte sich vornehmlich auf den Zeitraum zwischen 1995 und 2000. Die teilweise Nachnutzung von Joka durch Edeka blieb unter den Erwartungen. Die Entwicklung der seit kurzem bestehenden Nachnutzung von Edeka durch einen Lebensmittelhandel mit Schwerpunkt auf biologische Produkte ist nur schwer abzuschätzen. Daher wurde diese Entwicklung in den Strukturzahlen noch nicht berücksichtigt.

■ **Funktionen gewonnen/verloren** Mit wenigen Ausnahmen – so etwa der ansprechenden Erneuerung des Eybl-Hauses – sind die Betriebe bzw. die Einzelhandelsimmobilien der Alpenstraße bereits in die Jahre gekommen (z. B. abgewohntes Objekt von Merkur, in die Jahre gekommenes SCA). Die Einkaufsagglomeration hat aber aus diesem

Grund noch nicht an Funktion verloren – eine größere Schließung zwischen 2000 und 2005 ist nicht bekannt (siehe Abb. C.6).

Bereich Sterneckstraße einschließlich ZIB (Zentrum im Berg)

- **Räumliche Abgrenzung des Untersuchungsgebietes** gesamte Sterneckstraße sowie angrenzende Bereiche der Vogelweiderstraße und der Linzer Bundesstraße.
- **Agglomerationstyp** gewachsene, fachmarktdominierte Agglomeration mit einem teilintegrierten Einkaufszentrum.
- **Reichweite** Fachmärkte regional (vor allem Bauhaus und Merkur); allein stehende, kleinere Betriebe nur lokal/überlokal.
- **Haupteinzugsgebiet** Stadtkerngebiet sowie nördliches und nordöstliches Hinterland (rd. 120.000 Einw.).
- **Typisierung im Rahmen des Zentrengefüges** regionales Zentrum
- **Funktion** Einkaufsort vor allem für mittelfristigen Bedarf (Schwerp. Baumarktsortiment, Autozubehör), zusätzlich ist Merkur für den Versorgungseinkauf von Bedeutung.
- **Maßgebliche Veränderungen seit 1995** Die Entwicklung des Bereichs Sterneckstraße verlief zwischen 1995 und 2000 in Folge der Schließung des Einrichtungshauses Schörghofer, der Übernahme von PamPam durch Merkur und der Neueröffnung des ZIB durchaus dynamisch, was sich schlussendlich in einer positiven Verkaufsflächenbilanz in diesem Zeitraum niederschlägt. Durch projektierte Fachmarktensembles bestand zu Beginn von 2000 berechnete Hoffnung, dass sich dieser Bereich als dynamische Fachmarkttagglomeration entwickeln kann. Die Erwartungen wurden mit Ausnahme der Ansiedlung von Pagro im Sterneck-Boulevard nicht erfüllt. Darüber hinaus ist die Entwicklung des ZIB in Summe eher gedämpft. Aufgrund neuer Kenntnisse zur Umsatzhöhe einzelner Anbieter der Agglomeration mussten die Umsätze aber dennoch (positiv) korrigiert werden. Der im Jahr 2006 neu eröffnete Sparmarkt im Bereich des Stern-

Sterneckstraße inkl. ZIB	1995	2000	2005
Verkaufsfläche (EH) gesamt (m ²)	16.500 ↗	19.150 ↘	18.042
Umsatzpotential gesamt (Mio. Euro)	31,2 ↗	52,4 ↗	66,1
Flächenproduktivität (Euro/m ²)	1.891 ↗	2.735 ↗	3.666
Verkaufsflächenanteil an Stadt	8% →	9% →	8%
Umsatzpotentialanteil an Stadt	5% ↗	7% →	7%
Vkfl. Anteil Kurzfristbedarf	25% ↗	36% ↘	26%

Abb. C.7.: Analyse der Einzelhandelsagglomeration – Sterneckstraße einschließlich ZIB | Quelle: Standort & Markt, 2005.

Bahnhofsbereich	1995	2000	2005
Verkaufsfläche (EH) gesamt (m ²)	13.000 ↗	14.920 →	15.058
Umsatzpotential gesamt (Mio. Euro)	50,9 ↗	61,4 ↘	56,0
Flächenproduktivität (Euro/m ²)	3.913 ↗	4.114 ↘	3.721
Verkaufsflächenanteil an Stadt	7% →	7% →	7%
Umsatzpotentialanteil an Stadt	8% →	8% ↘	6%
Vkfl. Anteil Kurzfristbedarf	23% ↗	24% ↘	30%

Abb. C.8.: Analyse der Einzelhandelsagglomeration – Bahnhofsbereich | Quelle: Standort & Markt, 2005.

eck-Boulevards lässt eine Aufwertung dieses Bereichs erwarten. Aufgrund des kurzen Beobachtungszeitraums wurde diese Entwicklung in obigen Strukturzahlen noch nicht berücksichtigt.

- **Funktionen gewonnen/verloren** Seit 1995 hat die Agglomeration ihre Funktion halten können (siehe Abb. C.7).

Bahnhofsbereich

- **Räumliche Abgrenzung des Untersuchungsgebietes** Rainerstraße ab der Bahnunterführung, Südtiroler Platz, südliches Ende der Fannyvon-Lehnert-Straße, Elisabethstraße südwärts ab der Höhe Jahnstraße.
- **Agglomerationstyp** Lose Agglomeration von kleinen Einkaufszentren und Ladenzeilen am wichtigsten öffentlichen Verkehrsknoten der Stadt, die aufgrund der Verkaufsflächenkapazität und der hohen Multifunktionalität als regionales Zentrum einzustufen ist.
- **Reichweite** Kiesel-Passage – regionale Reichweite durch C&A; Die Chancen durch noch nicht realisierte Projekte im Umfeld sind intakt, sodass sich letztendlich für den gesamten Bereich eine regionale Reichweite einstellt.
- **Haupteinzugsgebiet** aufgrund der sehr zentralen Lage – weite Teile des Salzburger Stadtgebiets (derzeit etwa 125.000 EinwohnerInnen).

- **Typisierung im Rahmen des Zentrengefüges** regionales Zentrum

- **Funktion** (neben der Funktion als wichtigster öffentlicher Verkehrsknotenpunkt): Einkaufsort für den einfachen, preisorientierten, mittelfristigen Bedarf.

- **Maßgebliche Veränderungen seit 1995**

Erst durch die Schließung des Forum-Kaufhauses und die Neueröffnung des Forum-EKZ konnte sich der Nahbereich des Bahnhofs als wahrnehmbarer Einkaufspunkt profilieren. Das zwischenzeitlich errichtete Entertainmentcenter konnte zwar die Multifunktionalität des Ensembles weiter stärken, der Einzelhandel konnte allerdings von dieser Entwicklung erwartungsgemäß kaum profitieren. Adessa und Reno im Erdgeschoss des Porschehofs sowie die Nachnutzung des Aktionshauses wurden zwischenzeitlich geschlossen. Durch die Eröffnung des Neuen EKZ am Bahnhof im Jahr 2008 ist mit neuen Impulsen hinsichtlich des Umsatzpotentials dieses Untersuchungsraumes zu rechnen. Aufgrund des kurzen Beobachtungszeitraums wurde diese Entwicklung in den obigen Strukturzahlen noch nicht berücksichtigt.

- **Funktionen gewonnen/verloren** Mit dem Entertainmentcenter hat der Bahnhofsbereich an Multifunktio-

nalität gewonnen, in Hinblick auf die einzelhandelsmäßige Entwicklung ist weder ein Funktionsgewinn noch ein maßgeblicher Verlust festzustellen. Ähnlich wie für den Bereich Sterneckstraße sind die gesteckten Ziele noch nicht erfüllt, der Bahnhofsbereich wird heute nach wie vor noch nicht als zusammengehörige, geschlossene Agglomeration wahrgenommen. Das in Bau befindliche Einkaufszentrum mit einer geplanten Verkaufsfläche von ca. 9.000 m² wird zu einer Aufwertung der Potentiale dieser Agglomeration beitragen. Da aber die künftigen Auswirkungen dieser neuen Einrichtung auf die Kennzahlen dieses Bereichs noch nicht abschätzbar sind, wurde diese in den obigen Strukturzahlen noch nicht berücksichtigt (siehe Abb. C.8).

Interspar Lehen

- **Agglomerationstyp** geschaffene Agglomeration (SB-Warenhaus) mit deutlichem Angebotsschwerpunkt im Kurzfristbedarf.
- **Reichweite** überlokal
- **Haupteinzugsgebiet** Stadtteil Lehen und Teile von Lieferung, Itzling, Maxglan, Gnigl und Taxham (insgesamt rund 80.000 EinwohnerInnen).
- **Typisierung im Rahmen des Zentrengefüges** aufgrund der Höhe des Umsatzpotentials und des Verkaufsflächenumfangs als Stadtteilzentrum 1. Kategorie einzustufen.
- **Funktion** Einkaufsort überwiegend für den kurzfristigen Bedarf (primär Versorgungseinkauf).
- **Maßgebliche Veränderungen seit 1995** Schließung von Vögele-Schuhe; Nachnutzung der Flächen durch Interspar; seither keine wesentlichen Veränderungen mehr, obwohl der Standort sichtlich in die Jahre gekommen ist und auf eine Erneuerung wartet.
- **Funktionen gewonnen/verloren** Das SB-Warenhaus Interspar Lehen konnte seine Funktion über den Beobachtungszeitraum halten, obwohl aufgrund des allmählich unattraktiven Ambientes von rückläufigen Umsätzen auszugehen ist.

Interspar Lehen	1995	2000	2005
Verkaufsfläche (EH) gesamt (m ²)	5.000 →	5.000 →	5.000
Umsatzpotential gesamt (Mio. Euro)	19,6 ↗	22,9 ↘	20,0
Flächenproduktivität (Euro/m ²)	3.920 ↗	4.578 ↘	4.000
Verkaufsflächenanteil an Stadt	3% ↘	2% →	2%
Umsatzpotentialanteil an Stadt	3% →	3% ↘	2%
Vkfl. Anteil Kurzfristbedarf	50% →	50% →	50%

Abb. C.9.: Analyse der Einzelhandelsagglomeration – Interspar Lehen | Quelle: Standort & Markt, 2005.

Ignaz-Harrer-Straße	1995	2000	2005
Verkaufsfläche (EH) gesamt (m ²)	10.000 ↘	8.280 ↘	6.081
Umsatzpotential gesamt (Mio. Euro)	24,0 ↘	20,5 ↘	18,9
Flächenproduktivität (Euro/m ²)	2.400 →	2.472 ↗	3.110
Verkaufsflächenanteil an Stadt	5% ↘	4% ↘	3%
Umsatzpotentialanteil an Stadt	4% ↘	3% ↘	2%
Vkfl. Anteil Kurzfristbedarf	10% ↗	12% ↗	19%

Abb. C.10.: Analyse der Einzelhandelsagglomeration – Ignaz-Harrer-Straße | Quelle: Standort & Markt, 2005.

Eine Verbesserung sowohl des Gebäudebestands wie auch die Entwicklung von Ergänzungsflächen im Zusammenhang mit der neuen Bibliothek ist aber absehbar (siehe Abb. C.9).

Ignaz-Harrer-Straße

- **Räumliche Abgrenzung des Untersuchungsgebietes** Ignaz-Harrer-Straße zwischen Lehener Straße und Schießstattstraße sowie der nördliche Teil der Rudolf-Biebl-Straße bis zur Höhe Leonhard-von-Keutschach-Straße.
- **Agglomerationstyp** gewachsene Geschäftsstraße mit stark gesunkenem Verkaufsflächenanteil im Auswahlbedarf (von knapp 90% im Jahr 2000 auf knapp 80% im Jahr 2005).
- **Reichweite** für die Mehrheit der Anbieter überlokal, für einzelne Ausnahmefälle auch regionale Ausstrahlung.
- **Typisierung im Rahmen des Zentrengefüges** Stadtteilzentrum 1. Kategorie
- **Funktion** ehemalige Geschäftsstraße, die nun überwiegend Nahversorgungsfunktion übernimmt.
- **Maßgebliche Veränderungen seit 1995** Zwischen 1995 und 2000 haben zahlreiche Modeanbieter ihre Standorte geschlossen, im Bereich der Kleinflächigen deuten zahlreiche Mieterwechsel auf ein Absinken der Standortqualität hin. Auf-

grund der Schließung von Salko und Fehlinger sind nun die letzten Magnetbetriebe im Bekleidungsbereich verloren gegangen. Die verbleibenden Anbieter im Auswahlbedarf sind mittlerweile weitestgehend standortunempfindliche Spezialanbieter (z. B. Brautmoden, Spezialanbieter aus dem Wohnungseinrichtungsbereich, wie z. B. Jakolitsch-Sams).

- **Funktionen gewonnen/verloren** Der negative Trend hat sich zwischen 2000 und 2005 fortgesetzt, womit die Agglomeration weiter an Einzelhandelsfunktion verloren hat. Der Einkauf von Gütern des mittelfristigen, einfachen Bedarfs ist derzeit nicht in adäquater Form möglich, womit diese ehemalige Hauptgeschäftsstraße weiter an Bedeutung verliert. Einzelhandelsmäßig betrachtet weist derzeit nur mehr die westliche Hälfte der Ignaz-Harrer-Straße einen dichteren, tendenziell nahversorgungsorientierten Geschäftsbesatz auf, im östlichen Verlauf der Straße hat der Besatz an Dichte verloren (siehe Abb. C.10).
- Zentrum Herrnau**
 - **Agglomerationstyp** geschaffene Einzelhandelsagglomeration (EKZ).
 - **Reichweite** überlokal
 - **Typisierung im Rahmen des Zentrengefüges** Stadtteilzentrum 2. Kat.
 - **Funktion** Einkaufsort primär für

den kurzfristigen Bedarf.

- **Maßgebliche Veränderungen seit 1995** Schließung von Virgin-Megastore, Nachnutzung von insgesamt etwa 1.000 m² Verkaufsflächen, die vormals einzelhandelsmäßig genutzt wurden, durch Dienstleistungsbetriebe. In den vergangenen Jahren kam der Schmanckerlmarkt stark unter Druck – zahlreiche Schließungen folgten. Mit der erst unlängst erfolgten Eröffnung von Eurospar anstelle des Schmanckerlmarktes ist nun die Position als attraktives Nahversorgungszentrum auf Sicht abgesichert. Diese Entwicklung wurde allerdings in obigen Strukturzahlen noch nicht berücksichtigt.

- **Funktionen gewonnen/verloren** Durch die erst kürzlich erfolgte Eröffnung von Eurospar hat das Zentrum Herrnau seine Nahversorgungsfunktion wieder ausbauen können (siehe Abb. C.11).

Maxglaner Hauptstraße/Neutorstraße

- **Räumliche Abgrenzung des Untersuchungsgebietes** Maxglaner Hauptstraße ab Rochusgasse, Neutorstraße bis zum Neutor.
- **Agglomerationstyp** gewachsene, vormals lose zusammenhängende, nunmehr eher getrennt zu betrachtende (Neben-)Geschäftsstraßen.
- **Reichweite** überlokal, einzelne Betriebe (Einrichtungsspezialisten) der Neutorstraße regional.
- **Typisierung im Rahmen des Zentrengefüges** Stadtteilzentrum 2. Kategorie.
- **Funktion** Maxglaner Hauptstraße: Einkaufsort primär für den kurzfristigen Bedarf; Nahversorgungsfunktion; Neutorstraße: gezielt angefahrte Agglomeration mit vorwiegend gehobener Wohnungseinrichtung; geringer Verkaufsflächenanteil im Kurzfristbedarf.
- **Maßgebliche Veränderungen seit 1995** Rückwirkend betrachtet war die Entwicklung der beiden Straßen nicht besonders dynamisch. Während die Maxglaner Hauptstraße vor allem in Hinblick auf nahversorgende Betriebe geringfügige Verbesserungen erfuhr, konnte sich die Neutorstraße als Ort für den

Zentrum Herrnau	1995	2000	2005
Verkaufsfläche (EH) gesamt (m ²)	3.800 ↘	2.800 ↗	3.185
Umsatzpotential gesamt (Mio. Euro)	*	16,0 ↗	17,1
Flächenproduktivität (Euro/m ²)	*	5.710 ↘	5.374
Verkaufsflächenanteil an Stadt	2% ↘	1% →	1%
Umsatzpotentialanteil an Stadt	*	2% →	2%
Vkfl. Anteil Kurzfristbedarf	*	48% ↗	52%

Abb. C.11.: Analyse der Einzelhandelsagglomeration – Zentrum Herrnau | Quelle: Standort & Markt, 2005. * mangels Betreiberangaben keine Aussagen möglich

Maxglaner Hauptstraße/Neutorstraße	1995	2000	2005
Verkaufsfläche (EH) gesamt (m ²)	5.000 →	5.000 ↗	6.568
Umsatzpotential gesamt (Mio. Euro)	16,0 →	16,3 ↗	26,7
Flächenproduktivität (Euro/m ²)	3.200 →	3.264 ↗	4.059
Verkaufsflächenanteil an Stadt	3% ↘	2% ↗	3%
Umsatzpotentialanteil an Stadt	2% →	2% ↗	3%
Vkfl. Anteil Kurzfristbedarf	28% ↗	32% ↗	42%

Abb. C.12.: Analyse der Einzelhandelsagglomeration – Maxglaner Hauptstraße/Neutorstraße | Quelle: Standort & Markt, 2005.

MerkurCenter/Münchner Bundesstraße	1995	2000	2005
Verkaufsfläche (EH) gesamt (m ²)	*	*	5.145
Umsatzpotential gesamt (Mio. Euro)	*	*	22,0
Flächenproduktivität (Euro/m ²)	*	*	4.274
Verkaufsflächenanteil an Stadt	*	*	2%
Umsatzpotentialanteil an Stadt	*	*	2%
Vkfl. Anteil Kurzfristbedarf	*	*	63%

* mangels Betreiberangaben keine Aussagen möglich

Abb. C.13.: Analyse der Einzelhandelsagglomeration – Merkur Center / Bereich Münchner Bundesstraße | Quelle: Standort & Markt, 2005.

Design-Möbeleinkauf über die Jahre hinweg behaupten. Die nun geringfügig höheren Verkaufsflächen und Umsatzpotentiale resultieren primär aus Adaptierungen vergangener Einschätzungen (Kurzfristbedarfsanbieter wurden wahrscheinlich in den vergangenen Jahren zu klein eingeschätzt), sind also nicht als Funktionsgewinn einzustufen.

- **Funktionen gewonnen/verloren** Beide Straßenzüge konnten ihre Funktionen halten (siehe Abb. C.12).

Merkurcenter – Bereich Münchner Bundesstraße

- **Agglomerationstyp** geschaffene Einzelhandelsagglomeration (EKZ).
- **Reichweite** überlokal
- **Haupteinzugsgebiet** Stadtsektor Mitte bzw. Stadtteile Lieferung, Taxham (rund 70.000 Einwohner).
- **Typisierung im Rahmen des Zentrengefüges** aufgrund der Umsatzhöhe und des Verkaufsflächenpotentials Stadtteilzentrum 1. Kategorie (wie

Interspar Lehen).

- **Funktion** Einkaufsort primär für den kurzfristigen Bedarf.
- **Maßgebliche Veränderungen seit 1995** zwischen 2000 und 2005 neu errichtet und mittlerweile zufriedenstellend, aber wohl noch nicht optimal etabliert.
- **Funktionen gewonnen/verloren** (siehe Abb. C.13).

Nebengeschäftsstraßen

Zu dieser Kategorie zählen die St.-Julien-Straße, die Itzlinger Hauptstraße, der westliche Bereich der Innsbrucker Bundesstraße, der mittlere Abschnitt der Nonntaler Hauptstraße sowie bestenfalls noch die Gabelsbergerstraße. Diese Geschäftsstraßen lassen nur in kurzen Teilbereichen einen geschlossenen Geschäftsbesatz erkennen und weisen in der Regel einen Schwerpunkt im Kurzfristbedarf auf.

- **Agglomerationstyp** gewachsene Nebengeschäftsstraßen

- Reichweite lokal
- **Haupteinzugsgebiet** je nach Lage im Stadtgebiet zwischen 25.000 und 50.000 EinwohnerInnen
- **Typisierung im Rahmen des Zentrengefüges** Nebengeschäftsstraßen
- **Funktion** Vorwiegend Deckung des kurzfristigen Bedarfs, weiters werden diese Lagen aufgrund der geringen Standortkosten (bei gleichzeitig aber leicht auffindbarer Adresse) teilweise von standortunempfindlichen Betrieben genutzt.

3.2.4 Nahversorgungsstruktur

Erfassung der Nahversorgung nach ihrer Versorgungsqualität

Die Situation der Nahversorgung in der Stadt Salzburg wurde durch regelmäßige Erhebungen zur Qualität und Quantität der Geschäfte mit Nahversorgungsfunktion erfasst. Dazu wurden jeweils zum Jahresende 2002, 2003 und 2004 alle bewirtschafteten bzw. nicht mehr bewirtschafteten Nahversorger aufgenommen und entsprechend ihrem Angebot nach Branchen und Größenklassen typisiert. Aufgrund der Breite des Sortiments wurden die Nahversorger in 3 verschiedene Qualitätsstufen eingeteilt: sonstige Nahversorger, Teilnahversorger und Vollnahversorger (siehe Abb. C.14).

Das erforderliche Sortiment für den Kurzfristbedarf setzt sich aus bestimmten Sortimentsgruppen zusammen, denen unterschiedliche Konsumausgaben gegenüberstehen. Können z. B. mehr als 60% der Konsumausgaben für den Kurzfristbedarf in einem Nahversorger abgedeckt werden, entspricht dieser Nahversorger dem Typ Teilnahversorger. Die volle Nahversorgungsqualität ist erst dann gegeben, wenn alle Sortimentsgruppen in einer gewissen Sortimentstiefe angeboten werden. Mehr als 100% kann dann erreicht werden, wenn einzelne Sortimentsgruppen durch mehrere Angebote in der gleichen Produktgruppe gleichsam übererfüllt werden (z. B. Anzahl an verschiedenen Milchprodukten). Dies ist vor allem bei mittleren und größeren Verbrauchermärkten der

sonstige Nahversorger	geringe Sortimentsbreite (z. B. nur Sortiment Fleisch- und Wurstwaren), jedoch große Sortimentstiefe (viele verschiedene Wurstsorten), dazu zählen Bäcker, Fleischer, Drogerie, Fachgeschäft oder Lebensmittelläden
Teilnahversorger	mindestens 60% des erforderlichen Sortiments für den Kurzfristbedarf bei teilweise größeren Sortimentstiefen (z. B. Lebensmitteldiskonter bzw. Marktgebiete)
Vollnahversorger	100% des erforderlichen Sortiments für den Kurzfristbedarf, je nach Sortimentstiefe – Anzahl der verschiedenen Produkte in den Sortimentsbestandteilen – kann das Versorgungsangebot auch 100% übersteigen (z. B. mittlerer Supermarkt bzw. Verbrauchermarkt)

Abb. C.14.: Nahversorger nach Versorgungsqualität | Quelle: Regioplan Ingenieure Salzburg GmbH., 2005.

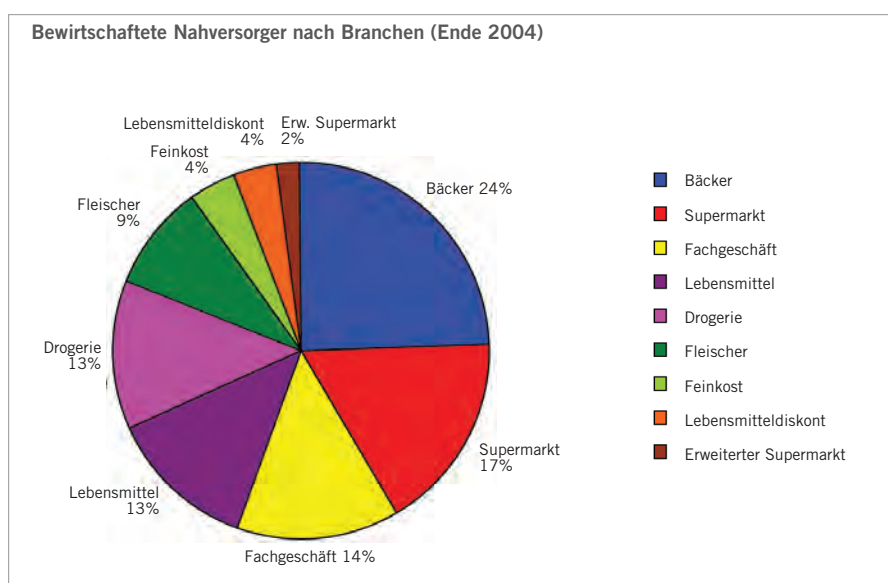


Abb. C.15.: Bewirtschaftete Nahversorger nach Branchen | Quelle: Regioplan Ingenieure Salzburg GmbH., 2005.

Fall.

Bestand an Nahversorgern in der Stadt Salzburg Ende 2004

Ende 2004 bestanden in der Stadt Salzburg insgesamt 308 bewirtschaftete Nahversorgerstandorte. Darüber hinaus gibt es noch 78 nicht mehr bewirtschaftete Nahversorger.

Insgesamt wurden im Jahr 2004 23 neue Nahversorger (Neueröffnung bzw. wieder bewirtschaftete, bereits geschlossene Nahversorger) aufgenommen (siehe Plan 3.08).

Den Hauptanteil an den bewirtschafteten Nahversorgern bilden Bäcker mit 24% (absolut 76) und Supermärkte mit einem Anteil von 17% (absolut 52), Fachgeschäfte (z. B. Tee, Kaffee, Schokolade) und eingeschränkte Lebensmittelläden

sowie Drogeriemärkte haben anteilig je 13% bzw. 14% und Fleischer 9%. Die Anzahl an Lebensmitteldiskontern (Hofer, Lidl) ist gleich hoch wie jene der Feinkostläden – gesamt jeweils 4%. Erweiterte Supermärkte stellen nur 2% des Angebotes (siehe Abb. C.15).

Der Großteil der Nahversorger hat aufgrund des relativ hohen Anteils an Branchen mit geringen Verkaufsflächengrößen (Bäcker, Fleischer, Fachgeschäfte, Lebensmittel, Drogeriemärkte und Feinkostläden) eine Verkaufsflächengröße von < 100 m². Nur 2% der Geschäfte weisen eine Verkaufsfläche von mehr als 800 m² auf.

Die meisten Schließungen sind bei

den kleinen Lebensmittelläden (absolut 31) und den Fleischern (absolut 15) zu verzeichnen.

Entwicklung der Nahversorger seit 2002

Die Entwicklung der Nahversorger ist im Wesentlichen relativ konstant – ca. 300 Nahversorger. Die Zahl der nicht mehr als Nahversorger bewirtschafteten Geschäfte hat sich in den letzten drei Jahren von 40 auf 79 fast verdoppelt, wird aber durch die jährlich ca. 20 neuen Geschäfte zum Teil kompensiert.

Die vielfach öffentlich kommunizierte Wahrnehmung, dass die „kleinen Geschäfte“ sterben und dafür große Supermärkte gebaut werden, kann nicht zur Gänze bestätigt werden, da bei den Neueröffnungen (neue Standorte) meist 50% der Geschäfte nur bis zu 100 m² Verkaufsfläche aufweisen. Zwischen 2003 und 2004 ist der Anteil der Nahversorger zwischen 400 m² und 800 m² jedoch deutlich angestiegen. Waren 2003 nur 5% der neuen Nahversorger größer als 400 m², so sind es Ende 2004 bereits 13%.

In Bezug auf die Versorgungsqualität (Anzahl der Vollnahversorger, Teilnahversorger und eingeschränkten, sonstigen Nahversorgern) ist über die drei Jahre ebenso eine relative Konstanz festzustellen.

Qualität der Nahversorgung sowie räumliche Verteilung der Angebote und deren Einzugsbereiche

Aus der Erhebung ergibt sich folgender Bestand in Bezug auf die Qualität der Nahversorgung in der Stadt Salzburg:

Die fußläufige akzeptierte Distanz für BewohnerInnen differiert je nach Qualität und damit Sortimentstiefe bzw. Sortimentsbreite der Nahversorger. So werden z. B. für Vollversorger bis zu 500 m fußläufige Distanz in Kauf genommen. Für Teilnahversorger werden 300 m akzeptierte fußläufige Distanz angenommen (siehe Abb. C.16).

Aus der Verortung der Nahversorger – entsprechend ihrer Qualität – und der räumlichen Zuweisung von Ein-

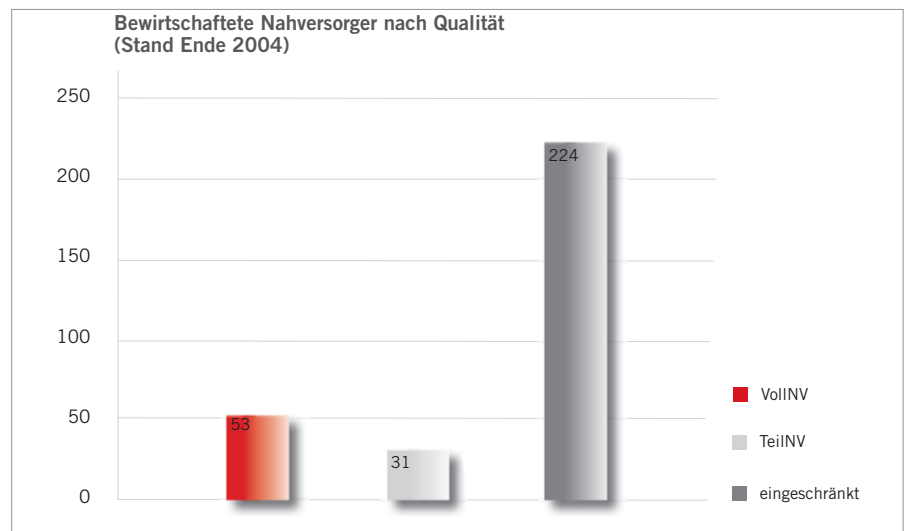


Abb. C.16.: Anzahl und Anteil der Voll- und Teilnahversorger sowie sonstige eingeschränkte NV | Quelle: Regioplan Ingenieure Salzburg GmbH., 2005.

zugsbereichen (500 m für Vollversorger und 300 m für Teilnahversorger) können gesamtstädtische Aussagen zur Versorgungsqualität der EinwohnerInnen getroffen werden. Um eine möglichst realistische Berechnung der fußläufigen Einzugsbereiche zu gewährleisten, wurden naturräumliche Barrieren wie z. B. die Stadtberge, die Eisenbahn bzw. die Salzach in der Analyse berücksichtigt.

Die aus Plan 3.08 ersichtlichen Standorte und nach Versorgungsqualität differenzierten Einzugsbereiche der Nahversorger lassen folgende Schlussfolgerungen zu:

- Die Qualität der Versorgung der BewohnerInnen der Stadt wird im Wesentlichen durch das Angebot an Geschäften mit Vollversorgung bestimmt. Die Anzahl und räumliche Verteilung der Vollnahversorger gewährleistet die Versorgung für die Kernsiedlungsbereiche der Stadt.
- In den Einzugsbereichen der Vollversorger befinden sich zahlreiche sonstige (eingeschränkte) Angebote, die die Qualität und Attraktivität der Nahversorgung stärken, jedoch durch das Angebot der Vollversorger überlagert werden.
- Eingeschränkte Sortimente wie z. B. Bäcker bzw. Fleischer bilden keine selbständigen Versorgungsbereiche aus. Mehrere Geschäfte mit eingeschränktem Sortiment, die in unmittelbarer Nähe zueinander liegen, können jedoch

gemeinsam die Funktion und Qualität eines Teilnahversorgers übernehmen (z. B. Agglomeration Bäcker, Fleischer, Drogerie = Teilnahversorger), nicht jedoch die eines Vollnahversorgers. Solche Agglomerationen befinden sich z. B. im Nonntal, in Mülln oder in der Kendlersiedlung.

- Trotz der relativen Dichte an Angeboten gibt es Bereiche in der Stadt Salzburg, wo EinwohnerInnen weder einen Vollversorger in 500 m bzw. einen Teilnahversorger in 300 m fußläufiger Distanz erreichen können. Dies sind meist Randbereiche mit geringerer Siedlungsdichte bzw. kleinere Ortslagen mit historischen Siedlungensembles, die aber zum Teil über eine gute Anbindung an die „Hauptversorgungsachsen“ innerhalb des Stadtgebietes verfügen.

Gebiete mit fußläufig nicht versorgten EinwohnerInnen sind (siehe Plan 3.09):

- **Im Osten bzw. Nordosten der Stadt:** Siedlungen am Fuße des Kühberges – Kühbergstraße, hier bildet die Bahn eine deutliche Barriere zu den bestehenden Versorgungsangeboten aus bzw. in den östlichen Hanglagen von Parsch. Im „Schatten“ der Linzer Bundesstraße befinden sich auch westlich davon in Langwied einzelne Siedlungen, die über keinen entsprechenden Nahversorger verfügen.
- **Im Süden der Stadt:** die Bereiche

westlich der Morzger Straße und im Kern von Morzg sowie in Eichert und Gneis – Moos. Hier sind die Angebote an der Berchtesgadener Straße nicht mehr in entsprechender fußläufiger Distanz erreichbar. Durch die ländliche Siedlungsstruktur entlang der Moosstraße kommt es auch hier zu Defiziten.

■ **An den Rändern der Innenstadt** sind Defizite im Bereich der Aiglhofkreuzung feststellbar, wo die bestehenden Angebote nur Teilversorgungsfunktion erfüllen – hier herrscht trotz der vorhandenen dichteren Baustruktur eine Unterversorgung in Bezug auf die davon betroffene Anzahl an BewohnerInnen vor. Der im Jahr 2007 neu errichtete Sparmarkt wird wesentlich dazu beitragen, die Unterversorgung in diesem Bereich zu verringern. Jedoch ist dieser in der Untersuchung noch nicht mit berücksichtigt.

■ **Am südöstlichen Fuß des Kapuzinerberges** (Steingasse, Arenbergstraße, Imbergstraße) bzw. auf der gegenüberliegenden Seite der Salzach bedingen zum einen naturräumliche Hindernisse bzw. der Sog der Angebote an den Hauptverbindungen in der Innenstadt eine Minderung der Angebotsqualität (z. B. Steingasse).

■ **Im Nordwesten der Stadt** sind in den letzten Jahren vor allem im Bereich der Münchner Bundesstraße einzelne Vollnahversorger zusätzlich errichtet worden. Die Randbereiche hin zur Salzach (z. B. Schmiedingerstraße) bzw. die Siedlungen zwischen Bahn und Münchner Bundesstraße weisen trotz dieser Angebote bzw. der Großagglomeration Europark eine gewisse fußläufige Unterversorgung auf.

Zusammenfassend kann zur Nahversorgungsqualität in der Stadt Salzburg festgehalten werden:

■ Die Versorgung wird durch die Anzahl von Vollversorgern im fußläufigen Einzugsbereich gewährleistet. Das bedeutet, dass durch die 52 Vollversorger bzw. ergänzend dazu einzelne Teilversorger der tägliche Bedarf für einen Großteil der Bevölkerung im fußläufigen

Einzugsbereich gedeckt werden kann.

■ Ergänzend dazu stärken die eingeschränkten, sonstigen Nahversorger (Bäcker, Fleischer, kleinere Lebensmittelgeschäfte) die Versorgungsqualität im unmittelbaren Wohnnahbereich.

■ Im innerstädtischen, zentrumsnahen Bereich überlagern sich die Einzugsbereiche der Vollversorger zum Teil. Durch naturräumliche Barrieren (Salzach bzw. Stadberge) kommt es aber trotzdem vereinzelt zu Versorgungslücken.

■ Die ländlichen Randbereiche im Süden der Stadt weisen Defizite auf, die aber aufgrund des wahrscheinlich stärkeren Motorisierungsgrades bzw. häufigerer Wege mit dem eigenen Pkw durch die Wohnbevölkerung nicht in dem Maße wahrgenommen werden.

■ Die parallel verlaufenden Barrieren Eisenbahn, Salzach und zum Teil Lokalbahn bedingen im Norden der Stadt trotz grundsätzlich dichter Ausstattung an Vollversorgern Bereiche mit unterversorgter Wohnbevölkerung.

3.3 Städtebauliche Gestaltung und Bebauungsdichte

Wesentliches Ziel der Stadtplanung ist das Stadtgefüge und das Stadtbild nachhaltig und zukunftsorientiert, bei gleichzeitig sparsamem Umgang mit Grund und Boden, zu entwickeln und aufzuwerten. Die hier erarbeiteten Erkenntnisse der Strukturuntersuchung und die daraus abgeleiteten Problemanalysen und Konzepte sollen einen wesentlichen Beitrag für die tägliche Arbeit in der Stadtplanung und Stadtentwicklung leisten, sei es als Interpretationshilfe bei der Verordnungsgebung (z. B. Flächenwidmungsplanung, Bebauungsplanung; Stadt- und Dorferneuerungsmaßnahmen), im Rahmen der architektonischen Begutachtung und bei der Begleitung und Durchführung von Wettbewerben.

Die Grundidee dieses städtebaulichen Gestaltkonzepts ist die Berücksichtigung der unterschiedlichen, parallel verlaufenden Entwicklungen in der Stadt Salzburg. Dabei werden die spezifischen stadträumlichen Besonderheiten der unterschiedlichen Teilräume (Stadtteile) im städtebaulichen Kontext herausgearbeitet, die vorhandenen Qualitäten und Potentiale, aber auch Konflikte untersucht und in Form von städtebaulichen Leitstrukturen dargestellt.

Ziel dabei ist es, nicht nur quantitative Festlegungen (z. B. Dichtefestlegungen) umzusetzen, sondern unter Berücksichtigung spezifischer stadträumlicher Besonderheiten eine qualitative und der Siedlungsstruktur entsprechende städtebauliche Struktur zu entwickeln. Ergänzend dazu sollen auch der öffentlich wahrnehmbare Raum, die halböffentlichen und privaten Freiräume sowie die angrenzenden Landschaftsräume in künftige Planungen stärker berücksichtigt und mit einbezogen werden.

Weiters fließt auch die bauliche Nutzung sowie die Verteilung der Nutzung im Raum in dieses Konzept ein. Als Ergänzung zur „Funktionellen Stadtgliederung“ (siehe Plan 3.02), in der die künftige Nutzungsverteilung u. a. mit Aussagen über die Entwicklungsschwerpunkte für Wohnen und Gewerbe behandelt wird, soll hier die Nutzungsstruktur als Rahmenbedingung für künftige Bebauungsstrukturen berücksichtigt werden (z. B. bei der Ausrichtung und Situierung von Gebäuden im Übergangsbereich zwischen gewerblicher Nutzung und Wohnnutzung).

Neben der Berücksichtigung möglicher gewerblich bedingter Emissionsbelastung u. a. negativen Rahmenbedingungen (z. B. Nutzungskonflikte), finden auch mögliche Immissionsbelastungen durch Lärm und Luft in diesem Konzept Berücksichtigung, wenngleich eine detaillierte Untersuchung dieses Themenblocks im Kapitel 3. „Umweltbedingungen und Umwelthygiene“ erfolgt ist.

Ein weiterer wesentlicher Untersuchungsansatz ist die Herausarbeitung möglicher Potentiale zur Innenentwicklung. Diesbezüglich werden die Bestandsdichten den rechtskräftigen maximalen Bebauungsplandichten gegenübergestellt. Einerseits sollen dadurch jene Bereiche herausgearbeitet werden, die vorrangig für eine bauliche Weiterentwicklung im Bestand geeignet sind, und andererseits sollen Bereiche mit Dichteüberschreitungen aufgezeigt werden. Das Ergebnis dieser Analyse soll als weitere Entscheidungsgrundlage für eine Überprüfung bzw. Überarbeitung der Bebauungspläne dienen. Auf Basis dieser Strukturuntersuchung werden neben siedlungsstrukturellen Aussagen auch städtebauliche Rahmenbedingungen (z. B. hinsichtlich Infrastruktur, Verkehr, Umwelt, lokale Versorgung etc.) formuliert, die als Grundlage zur Sicherstellung einer qualitativen Wohnraumentwicklung bei künftigen Baumaßnahmen zu berücksichtigen sind (siehe nähere Ausführungen im Kapitel 3.3.3 „Städtebauliche Rahmenbedingungen“).

Als Ergebnis der gesamtstädtischen Strukturanalyse werden folgende allgemeine Ziele abgeleitet:

- Erhalt einer kontinuierlichen städtebaulichen Entwicklung unter Berücksichtigung der teils räumlichen Besonderheiten.
- Sicherung der gemischt genutzten kleinteiligen Strukturen in der Innenstadt und Entwicklung eines zeitgemäßen Pendants innerhalb des Urbanen Kerns.
- Gestalterische Aufwertung und nachhaltige Nutzung der heterogenen Strukturen der Äußeren Stadt.
- Entwicklung einer Strategie der räumlichen Vernetzung ausgewählter Orte sowie Aufwertung des öffentlichen Raums.

3.3.1 Beurteilungs- und Entwicklungskriterien

Gebäudehöhe und Körnung

Zur städtebaulichen Bewertung der Bebauungsstruktur fließen als wesentliche Beurteilungsgrößen die Grundstücks- und die Gebäude-

struktur, die Gebäudehöhen sowie die Lage im Stadtraum (siehe vertiefende Ausführungen im Kapitel 3.1.1 „Stadtgliederung“) ein. Dabei wird zur Beschreibung der Gebäudestruktur in Bautypologien (Einzelhaus, Zeile, Blockrand sowie Solitär) und die Gebäudehöhe in Klassen eingeteilt (bei Gewerbebauten wird eine Höhe von 3,5 m pro Geschoss angenommen) und bewertet (siehe Plan 3.12).

Die im Entwicklungskonzept festgelegten Leithöhen (siehe Plan 3.03) sind im Rahmen der Bebauungsplanung, der Wettbewerbe sowie der Architekturbegutachtung als Orientierung sowohl hinsichtlich einer Mindest- als auch einer Maximalhöhe zu verstehen. Punktuelle Unter- bzw. Überschreitungen dieser Leithöhen sind im Einzelfall möglich bzw. zu prüfen, müssen jedoch städtebaulich und architektonisch argumentierbar sein.

Zentrales Kriterium für die konzeptionellen Festlegungen der Bebauungsstruktur und somit in weiterer Folge auch rahmende Größe für die Bebauungsplanung, Wettbewerbe sowie die Architekturbegutachtung ist die Maßstäblichkeit der Bebauung. Die im Bebauungsplan verwendete Geschoss- (GFZ), Grundflächen- (GRZ) bzw. Baumassenzahl (BMZ) sind für eine Beurteilung der Maßstäblichkeit jedoch unzureichend, da diese nur das Verhältnis zwischen Grundfläche und Geschossfläche, überbauter Fläche bzw. umbautem Raum darstellt.

Beispiel:

So würde ein Gebäude mit einer Grundfläche von 300 m² auf einer Parzelle mit 600 m² ebenso eine GFZ von 0,5 aufweisen wie ein Gebäude mit einer Grundfläche von 3.000 m² auf einer Parzelle mit 6.000 m². In der Realität wären jedoch die Bebauungsstruktur und die Maßstäblichkeit dieser beiden Objekte sehr unterschiedlich in ihrer Wirkung auf den Stadtraum.

Um dennoch eine Aussage über die Maßstäblichkeit bzw. die Bautypologie (siehe Strukturplan 3.12) treffen zu können, wurde der Begriff

„Körnung“ entwickelt. Zur Beurteilung der „Körnung“ wird grundsätzlich die prägende Bautypologie und in weiterer Folge die straßenparallele Länge sowie die in das Grundstück hineingehende Tiefe der Gebäude und die absolute überbaute Grundfläche in die Beurteilung mit einbezogen (siehe Pläne 3.12 und 3.03).

Bei der Klassifizierung der im Rahmen des Entwicklungskonzepts erarbeiteten „Körnung“ werden für die relevanten Kriterien folgende Schwellenwerte festgelegt (siehe Abb. C.17):

- **feine Körnung** umfasst alle Gebäude, die eine überbaute Grundfläche bis 500 m² besitzen und deren Straßenfront nicht länger als 25 m ist (z. B. kleinteilige EFH-Bebauung).
- **mittlere Körnung** umfasst alle Gebäude, die eine überbaute Grundfläche zwischen 500 m² und 3.000 m² besitzen und/oder deren Straßenfront zwischen 25 m und 70 m lang und/oder die Gebäudetiefe zwischen 25 m und 70 m groß ist (z. B. Zeilenbauten, Blockrandbebauung und Gewerbehallen mittlerer Größe).
- **grobe Körnung** umfasst alle Gebäude, die eine überbaute Grundfläche von über 3.000 m² aufweisen, deren Straßenfront länger als 70 m ist, und/oder deren Gebäudetiefe größer als 70 m ist (z. B. Blockrandbebauung, große Gewerbehallen, Solitäre).

Da die städtebauliche Wirkung eines Gebäudes auch vom architektonischen Entwurf, der Höhe des Gebäudes sowie der Gestalt des Umfeldes abhängig ist, soll eine geringfügige Unter- bzw. Überschreitung der jeweilig festgelegten Körnung, sofern architektonisch und städtebaulich argumentierbar, geprüft bzw. möglich sein.

Öffentlicher Raum sowie

halböffentliche und private Freiräume

Bei der Analyse des „Öffentlichen Raums“ wird zwischen punktuellen (z. B. Plätze, Bücken, S-Bahnhöfen, etc.), linearen (z. B. bedeutsames



feine Körnung



mittlere Körnung



grobe Körnung

Abb. C.17.: Bilderbeispiele von Bebauungsstrukturen unterschiedler Körnung | Quelle: CBB, 2005.

Straßennetz, Fließgewässer etc.) und räumlichen Ausprägungen (z. B. Parks, größere Freiflächen) unterschieden (siehe Plan 3.13). Der öffentliche Raum und dessen Einfluss auf das Stadtbild werden stark durch den Bereich zwischen der Straße und der an den öffentlichen Raum angrenzenden Bebauung beeinflusst. Maßgebendes Kriterium für die Wechselwirkung zwischen der Bebauung und dem öffentlichen Raum ist, neben der Bebauungsstruktur bzw. dem architektonischen Entwurf, der Abstand zwischen Straße und Bebauung (Vorraumtiefe) sowie die Nutzung bzw. Ausgestaltung dieser Vorräume sowie der angrenzenden Freiräume.

Hinsichtlich der Bebauungsstruktur ist zwischen einer den öffentlichen Raum begrenzenden Bebauung (straßenraumbildende Gebäude) und einer sich zum öffentlichen Raum hin offenen Bebauung (Gebäude mit fließenden Übergängen zu öffentlichen Raum bzw. mit wenig Bezug zum Straßenraum) zu differenzieren.

Bezüglich der Vorraumtiefen sind deren Nutzung bzw. die Ausgestaltung der angrenzenden Freiräume die wesentlichen, das Stadtbild beeinflussenden Größen.

Eine Sonderform stellen die Bereiche der Solitäre dar.

Weiters werden im Rahmen der Strukturuntersuchung jene Bereiche des öffentlichen Raums herausgearbeitet, die im Bereich der stadt- und teilraumbedeutsamen Straßenräume besonders wahrnehmbar sind und somit das Stadtbild prägen.

In Ergänzung zum Freiraumkonzept werden hier auch jene Freiräume, die außerhalb der Stadtlandschaften

liegen, sowie Fließgewässer und Grünverbindungen, welche das Stadtbild besonders prägen, identifiziert und Entwicklungsvorschläge im Konzept zum öffentlichen Raum sowie zu den halböffentlichen und privaten Freiräumen ausgearbeitet (siehe Strukturplan 3.13 und Konzeptpläne 3.04 und 3.05).

Als Grundlage für die Bebauungsplanung, Wettbewerbe sowie die Architekturbegutachtung, aber auch städtebauliche Konzepte werden für den öffentlichen Raum konkrete Entwicklungsabsichten hinsichtlich der punktuellen, linearen sowie der räumlichen Ausprägungen getroffen. Demnach werden bei den punktuellen Ausprägungen Schwerpunktbereiche für künftige Maßnahmen zur Orts- und Stadtbildverbesserung vorgeschlagen.

Bezüglich der linearen Ausprägungen werden Vorgaben zur Situierung der Bebauung im Bezug auf den angrenzenden Straßenraum getroffen. Diese hier festgelegte Vorraumtiefe definiert den Abstand zwischen Bebauung und Straßenraum.

Konkret werden die geplanten Vorräume entlang der stadtteil- bzw. teilraumbedeutsamen Straßennetze in folgende Klassen eingeteilt (siehe Plan 3.04):

- kleine/schmale Vorräume (bis max. 7 m)
- mittlere Vorräume (ca. 5 m bis 16 m)
- tiefe Vorräume (mind. 12 m)

Hinsichtlich der räumlichen Ausprägungen werden u. a. Aussagen darüber getroffen, ob die Bebauung den angrenzenden (Straßen-)Raum fas-

sen bzw. in welchen Bereichen der öffentliche Raum durch einen solitären Baukörper geprägt sein soll.

Wie einleitend beschrieben, werden aufbauend auf die Untersuchungsergebnisse zum öffentlichen Raum, zur Bebauungsstruktur sowie der Stadtlandschaften weiterführend die an den öffentlichen Raum angrenzenden halböffentlichen und privaten Flächen hinsichtlich deren Wirkung auf den öffentlich wahrnehmbaren Raum als auch hinsichtlich deren Nutzbarkeit untersucht (siehe Plan 3.13).

Anmerkung: Die hier verwendeten Begriffe zu den unterschiedlichen Freiraumtypen beinhalten keine Aussagen zu eigentumsrechtlichen Verhältnissen, sondern sind planungsfachlich gebräuchliche Bezeichnungen.

Die hier beschriebenen Freiraumtypen unterscheiden sich einzig hinsichtlich ihrer Zugänglichkeit und Nutzbarkeit. Zur besseren Verständlichkeit sollen hier die unterschiedlichen Begrifflichkeiten kurz erläutert werden:

- öffentliche Freiräume: von allen nutzbarer Bereich
- halböffentliche Freiräume: von AnrainerInnen nutzbarer Bereich
- private Freiräume: nur von EigentümerInnen nutzbarer Bereich

Gerade in Salzburg, einer Stadt, die in weiten Teilen durch eine offene Bauweise geprägt ist, stellen die unterschiedlichen Freiraumbereiche eine wichtige Funktion für das Stadtbild dar. Demnach ist es Planungsziel der Stadt, diese auch in künftigen Planungen zu berücksichtigen (z. B. größere Wohnbaupro-

jekte) bzw. Verbesserungsmöglichkeiten zur Aufwertung minder entwickelter Bereiche (z. B. Pkw-Stellplätze, Freiraumbereiche innerhalb von bestehenden Wohnanlagen) hinsichtlich der Gestaltung – gegebenenfalls auch der Nutzbarkeit als auch der Zugänglichkeit (im Konsens mit dem Eigentümer) auszuarbeiten.

In Anlehnung an die städtebaulichen Strukturtypen im REK 1994 (Stadtvilla, Zeilenbebauung, Blockrandbebauung etc.) wurden die halböffentlichen und privaten Freiräume systematisiert und hinsichtlich der Benutzbarkeit für die Bewohner bewertet. In Abhängigkeit von der Lage im Stadtgebiet und unter Berücksichtigung des Bezugs zwischen Bebauung und Freiraum wurde in einem zweiten Schritt die quantitative und qualitative Grünversorgung bewertet (siehe auch Kapitel 2 „Freiraumkonzept“; Plan 2.20 „Durchgrünungsgrad“).

Zur Bewertung und Ausarbeitung künftiger Handlungsräume zur Aufwertung der (halböffentlichen und privaten) Freiräume wurden zwischen folgenden Freiraumtypen differenziert:

- Freiräume der straßenraumbildenden Gebäude: In dieser Klasse ord-

net sich die Gestaltung der straßenseitigen Freiräume der Bebauung unter. Der Bereich vor den Gebäuden wird damit als Teil des öffentlichen Raums erlebbar und fügt sich gestalterisch in das Umfeld ein.

- Freiräume der Gebäude mit fließenden Übergängen bzw. wenig Bezug zum Straßenraum: In dieser Klasse nimmt die Bedeutung des Freiraums im Vergleich zur Bebauung zu. Die Unterscheidung in einen Raum vor und einen Raum hinter dem Gebäude spielt hier keine wichtige Rolle. Es können auf diesen Flächen „eigenständige Themen“ behandelt werden, die sich nicht zwangsläufig aus der Vorgabe der Bebauung ergeben. Die Themen können sich beispielsweise durch die Art der Bepflanzung, dem Rhythmus von Dichte und Weitläufigkeit, durch verbindende Elemente wie Wasser oder wiederkehrenden Ausstattungselementen entwickeln.
- Freiräume der Solitäre: Einige besonders identitätsbildende Räume werden durch diesen Strukturtyp hervorgehoben. Aufgrund der spezifischen Funktionen der Gebäude können nur begrenzt allgemeingültige Aussagen zu den Freiräumen getroffen werden. Hier gilt jedoch ein sehr hoher gestalteri-

scher Anspruch, der die Bedeutung des Gebäudes erlebbar macht und die Prägnanz im Stadtraum hervorhebt.

Grundsätzliches Ziel ist der Erhalt und die Entwicklung innerstädtischer Freiräume unter Berücksichtigung qualitativer Kriterien (siehe Plan 3.05).

Nutzungsverteilung

Grundlage für die Untersuchung der Nutzungsverteilung stellt eine im Jahr 2004 durchgeführte Nutzungserhebung durch die Firma „ICRA“ dar. Hierbei wurde in der gesamten Stadt Salzburg die Hauptnutzung jedes einzelnen Gebäudes erhoben, und einer exakten Adresse zugeordnet. Die erhobenen Nutzungskategorien sind, in Anlehnung an die Widmungskategorien des Flächenwidmungsplans, zu 8 Klassen aggregiert worden (siehe Abb. C.18. und Plan 3.14).

Die hier erhobenen Fakten dienen dazu, Schwerpunktbereiche unterschiedlicher Nutzungen abzugrenzen, mögliche Nutzungskonflikte aufzuzeigen und somit eine Grundlage für die funktionale Entwicklung der Stadt zu erlangen (siehe vertiefende Ausführungen im Kapitel 3.1 „Funktionelle Stadtgliederung“). Die

Primärer Sektor (Land- und Forstwirtschaft, Bergbau)	Sekundärer Sektor (produzierendes Gewerbe)	Tertiärer Sektor (Handel u. Verkehr, Dienstleistungen)
Landwirtschaftliche Gebäude	Handwerks- und Gewerbegebiete Industrie- und Lagergebäude	Gebäude mit Büros, Praxen, Kanzleien Gebäude für Groß- und Einzelhandel Geb. d. Verkehrs- u. Nachrichtenwesens
Infrastruktureinrichtungen und öffentliche Gebäude	Wohnen	sonstige Gebäude
Öffentliche Verwaltungsgebäude Geb. f. Bildung u. Jugendbetreuung Gebäude des Gesundheitswesens Gebäude für Kulturzwecke Gebäude für Freizeitwecke Gebäude für religiöse Zwecke	Wohngebäude Wohnheime Garagen (im funkt. Verb. mit Wohngebäuden)	Kleingebäude sonstige Gebäude leerstehende Gebäude in Bau befindliche Gebäude
Gastgewerbe		
Hotels, Gasthöfe, Pensionen		

Abb. C.18.: Zuordnung der Nutzungskategorien nach Nutzungsklassen | Quelle: ICRA, 2004.

hier gewonnenen Erkenntnisse fließen in das Kapitel 3.1 „Funktionelle Gliederung der Stadt“ ein und werden in der Flächenwidmungsplanung ihre Berücksichtigung finden.

Bauliche Dichten und Nachverdichtungspotentiale

Bei der Untersuchung der Dichteverteilung wurden die grundstücksbezogenen Bestandsdichten laut Gebäudekartierung 2004, aggregiert auf die Teilgebiete der rechtskräftigen Bebauungspläne der Grundstufe (siehe Plan 3.17) sowie die in den Bebauungsplänen der Grundstufe rechtswirksam festgelegten Maximaldichten, untergliedert nach Teilgebieten, (siehe Plan 3.16) untersucht.

Stand dieser Untersuchung ist der Rechtsstand am 1.05.2008. Demnach sind jene Bebauungspläne oder Teilgebiete in dieser Untersuchung nicht berücksichtigt, die sich zu diesem Zeitpunkt in Bearbeitung befanden.

Für Bereiche mit einer überwiegenden Wohnnutzung wurde die Geschossflächenzahl (GFZ) und für jene Bereiche mit einer überwiegenden Gewerbenutzung die Baumsenzahl (BMZ) zur Beurteilung herangezogen. Ziel dieser Untersuchung ist, einerseits eine Bestandserhebung der Dichteverteilung über den gesamten Siedlungsbereich der Stadt Salzburg durchzuführen und andererseits jene Bereiche aufzuzeigen, in denen eine Unter- oder eine Überschreitung der Bebauungsplandichten vorliegt. Dabei werden die baulichen Dichten laut Abb. C.19 in Kategorien eingeteilt:

Durch eine Gegenüberstellung der beiden Kenngrößen werden jene Bereiche herausgearbeitet, in denen die Bebauungsplandichten unter- bzw. überschritten werden. Bereiche mit einer Unterschreitung stellen – vielfach lagebedingt – unter Wert oder stadtfunktionell minder genutzte Räume sowie „Großbaulücken“ (z. B. Baumschulen bzw. Erwerbsgärtnerereien im Bauland) dar, die entweder für eine Umstrukturierung oder für eine intensivere bauliche Nutzung geeignet sind. Für diese Flächen erfolgt, getrennt nach Wohnen und

Wohnen (GFZ)	Gewerbe (BMZ)
bis 0,5	bis 3,5
0,51 bis 0,7	3,51 bis 4,1
0,71 bis 1,1	4,11 bis 6
über 1,1	über 6

Abb. C.19.: Dichtewerte nach Dichteklassen für Wohnen (GFZ) und Gewerbe (BMZ) | Quelle: Bebauungspläne Stand 2006; ICRA, 2004.

Gewerbe, eine Einteilung in Klassen nach dem theoretischen Nachverdichtungspotential (in Prozent):

Die Prozentangabe gibt dabei an, wie hoch der Prozentanteil der noch nicht konsumierten maximalen Dichte, laut rechtswirksamem Bebauungsplan, für die entsprechende Fläche ist (siehe Abb. C.20).

Zum besseren Verständnis soll hier die Herleitung der einzelnen Potentialgrößen anhand eines Beispiels näher erläutert werden:

Wenn von einer Bruttogeschossfläche (BGF) von maximal 400 m² bereits 250 m² BGF im Bestand konsumiert wurden, würde ein Nachverdichtungspotential zwischen 20% und 50% vorliegen (250 m² BGF = 62,5% von 400 m² max. BGF; somit liegt ein Nachverdichtungspotential von ca. 37,5% vor; entspricht der Klasse „20% bis 50%“).

Bereiche mit Dichteüberschreitung im Bestand stellen hingegen wesentliche Handlungsbereiche für eine qualitative Stadtentwicklung dar. Hier gilt es, insbesondere im Rahmen des Stadtumbaus, zukünftig sensibel auf eine geeignete Siedlungs- und Stadtstruktur sowie eine ausreichende Freiraumversorgung zu achten.

Im Rahmen dieser Untersuchung wurden auch jene Flächen erhoben, die unabhängig ihrer derzeitigen baulichen Ausnutzung Vorrangbereiche für eine Umstrukturierung bzw. Umnutzung darstellen (z. B. ehem. Militärgelände, Stadion).

Die durch diese Untersuchung gewonnenen Erkenntnisse werden hier nur als Richtwert für mögliche städtebauliche Entwicklungspoten-

Nachverdichtungspotential
80% bis unbebaut
50% bis 80%
20% bis 50%
kein Potential bis 20%

Abb. C.20.: Nachverdichtungspotentiale nach Prozentklassen | Quelle: Bebauungspläne Stand 2006.

tiale bzw. Handlungsbereiche herangezogen. Eine detaillierte Aufarbeitung der Untersuchungsergebnisse erfolgt im Kapitel 1 „Allgemeines Funktionskonzept“ (siehe auch Plan 1.13).

3.3.2 Teilraumkonzepte

Im Rahmen der Strukturuntersuchung wird die Stadt Salzburg in 12 Teilräume untergliedert, um für jeden Teilraum differenziert, entsprechend der jeweiligen individuellen „Raumbegabungen“ (Stärken/Schwächen), gestalterische Leitprofile und Entwicklungskonzepte zu entwickeln. Die Abgrenzung der einzelnen Teilräume nimmt dabei einerseits Bezug auf die Katastralgrenzen der Stadt Salzburg, die Stadtteilgrenzen sowie die Abgrenzung der Zählsprengel und andererseits auf die unterschiedlichen städtebaulichen Stadtstrukturen (siehe Plan 3.01).

Die wichtigsten Elemente, die das Stadtbild positiv prägen, sind die mittelalterliche Stadt mit ihrer barocken Überformung, die Stadterweiterungsbereiche des späten 19. Jahrhunderts sowie des beginnenden 20. Jahrhunderts. Diese historischen und traditionellen Stadtstrukturen stehen bis heute für das „Wesen“ der Stadt. Neben dem Erhalt und der qualitativen sowie sensiblen, zeitgenössischen Weiterentwicklung dieser Bereiche ist es wesentlich, die städtebaulich häufig nicht integrierten Bereiche der Stadt Salzburg aufzuwerten. Insbesondere die Äußere Stadt und hier vor allem die Siedlungen der 1950er- und 1970er-Jahre stellen diesbezüglich eine besondere Herausforderung dar. So kommt gerade in diesen Bereichen der Stadt

der Gestaltung des öffentlichen Raums eine hohe Bedeutung zu.

Als Ergebnis der Strukturuntersuchung und der Problemanalyse der einzelnen Teilräume (siehe nachfolgende Ausführungen) wurden für die Gesamtstadt folgende Schwerpunktbereiche des Handlungsbedarfs der Stadt Salzburg identifiziert:

- Innerhalb der Innenstadt sowie des Urbanen Kerns sind die Funktionen Kultur, Handel, Arbeiten und Wohnen zu stabilisieren.
- Imageprägende Einrichtungen der Bildung und Forschung sind in städtebaulich heterogene Bereiche, wie am Beispiel des Unicampus in Nonntal sowie der Science City in Itzling, zu implementieren.
- Durch eine städtebauliche Neuordnung, wie am Beispiel des Bahnhofsumfeldes, sind Arbeits- und Versorgungsschwerpunkte neu zu schaffen bzw. zu stärken.
- Schwerpunktbereiche für Gewerbe- und Dienstleistungen sind, wie am Beispiel des Urban Technopools Schallmoos, zu entwickeln und aufzuwerten.
- Die Identität der Entwicklungsachse ist, wie am Beispiel des Areals des Stadt:Werk:Lehen und des Stadionumfeldes in Lehen, auf den vorhandenen Baulandpotentialen zu stärken.
- Zur städtebaulichen Aufwertung gewerblich genutzter Standorte ist, wie am Beispiel Liefering-Rott, eine eigene Gestaltungssprache zu entwickeln.
- Innenstadtnahe Standorte, wie z. B. die Riedenburkgaserne, sind zu zukunftsweisenden, gemischt genutzten Stadtquartieren umzunutzen.

Nachfolgend sollen individuell für jeden einzelnen Teilraum die Schwerpunktbereiche des Handlungsbedarfs herausgearbeitet werden, die in weiterer Folge als Grundlage für die Konkretisierung in den Zielen und Maßnahmen des REK 2007 dienen.

Liefering-Lehen

Strukturuntersuchung

Der Teilraum wird im Norden durch die Autobahn, im Osten durch die Salzach und gegen Süden sowie gegen Westen durch die Bahntrasse begrenzt. Der größte Teil südöstlich des Glankanals gehört zum Urbanen Kern, alle übrigen Bereiche sind Teil der Äußeren Stadt (siehe Plan 3.02).

Schon im 19. Jahrhundert war der Stadtteil Liefering-Lehen ein Transitraum, insbesondere nach der Errichtung der Eisenbahnlinie 1860. Durch den Autobahnbau 1930 wurde das ehemalige Fischerdorf Liefering geteilt. Der bis dahin dünn besiedelte Stadtteil wurde im 20. Jahrhundert zu einem bevorzugten Ort für den sozialen Wohnbau. Nach der Eingemeindung von Liefering-Süd im Jahr 1935 wurde mit dem verdichteten Wohnbau begonnen, wengleich auch noch heute dörfliche Siedlungsstrukturen zu erkennen sind. Durch die massive Bautätigkeit, ausgelöst durch den Bau der 1902 fertiggestellten Lehener Brücke, wurde die ländliche Besiedelung nahezu vollständig verdrängt.

Geprägt wird der Teilraum durch die rahmende Infrastruktur, die den Rändern einen peripheren Charakter verleihen. Die Bebauungsstruktur präsentiert sich sehr heterogen, wengleich Zeilenbauten und andere offene Bauweisen das Bild des Straßenraums dominieren. So wird das Stadtbild neben Resten mit dörflicher Struktur auch von kompakten Wohnsiedlungen, freistehende Hochhäuser sowie großen Gebäudekomplexen mit stadtweiter Bedeutung (Messe, Christian-Doppler-Klinik, Schulen) geprägt. Dabei wird der Teilraum durch den Glankanal in zwei Bereiche geteilt.

Gebäudehöhe

Das prägende Merkmal der Bebauungsstruktur dieses Teilraums ist die bauliche Heterogenität. Alle wesentlichen Bautypologien sind hier nebeneinander versammelt. Neben dem Bahnhofsviertel finden sich in diesem Teilraum die höchsten Gebäude (sieben- bis zehngeschossig)

der Stadt, die teilweise unmittelbar neben ein- und zweigeschossigen Einfamilienhäusern stehen. Diese Asymmetrie ist nicht nur in Lehen (z. B. Fasaneriestraße) anzutreffen, sondern auch in dem tendenziell niedrig geprägten Liefering (z. B. Bessarabierstraße). Weitgehend ausgewogene Proportionen zwischen Gebäudehöhe und Straßenbreite herrschen entlang der Ignaz-Harrer-Straße zwischen der Lehener Brücke und der Rudolf-Biebl-Straße sowie im Bereich bis zur Bahn. Richtung Norden bilden dann entlang der Ignaz-Harrer-Straße hingegen sieben- bis achtgeschossige Gebäude beengende „Straßenschluchten“ (siehe Plan 3.12).

Bautypologie/Körnung

In diesem Teilraum stellen zur sonst eher mittel- bis feinkörnig strukturierten Bebauung besonders die Sonderbauten Messe, die Gewerbebauten entlang der Siebenstädterstraße und die Schulbauten große Maßstabssprünge dar (s. Plan 3.12).

Öffentlicher Raum

Zum stadtweitbedeutsamen Wegenetz gehören neben den wichtigen Ein- und Ausfallstraßen Münchner Bundesstraße und Ignaz-Harrer-Straße auch die Guggenmoosstraße und die Gaswerkasse. Bei den teilraumbedeutsamen Verbindungen sind vor allem die Bessarabierstraße als Messesubringer, die Lieferinger Hauptstraße als historische Entwicklungsachse, die Rudolf-Biebl-Straße als zukünftiger Zubringer zum geplanten S-Bahnhof sowie die Wegeverbindung entlang der Salzach zu nennen (siehe Plan 3.13).

Der „Eingang“ in den Teilraum im Bereich der Lehener Brücke wird durch zwei platzbildende Schulbauten baulich gefasst. Diese großmaßstäblichen Schulbauten verleihen diesem Bereich an der Uferpromenade der Salzach einen städtischen Charakter. Ein weiterer Platz bildet der Kreuzungsbereich Rudolf-Biebl-Straße und Strubergasse. Dieser Bereich wird durch den Bau des S-Bahnhofes zukünftig an Bedeutung gewinnen. Wie im nördlich angrenzenden Teilraum Liefering-

Rott variieren auch in diesem Teilraum entlang der Münchner Bundesstraße die Tiefen der Vorräume sehr stark. Hier stehen teilweise urban geprägte Vorzonen durch Grün gekennzeichneten Bereichen gegenüber, die vielfach rückseitig erschlossen werden. Im Bereich der Ignaz-Harrer-Straße weist der Straßenraum mit seinem kompakten, Nutzungsgemischten innerstädtischen Charakter eine deutliche Fassung auf. Diese urbane Struktur löst sich jedoch hinter diesen, der Straße zugewandten, Baublöcken wieder auf. Im Kreuzungsbereich Guggenmoosstraße/Ignaz-Harrer-Straße weicht die bis dorthin prägende straßenbegleitende Bebauung vom Straßenraum zurück.

In diesem Teilraum fehlt es weitgehend an ausgeprägten öffentlichen Räumen. Die öffentlichen Räume beschränken sich weitgehend auf die Freiräume zwischen den Geschossbauten im Bereich der Hl. Herz-Jesu-Mission, jenen entlang der Promenade der Salzach und im Bereich der Paumannstraße. Die Glanzeile, die unbefriedigend mit den dahinter liegenden Wohnquartieren verbunden ist, kann aufgrund des unvermittelten Nebeneinanders verschiedener Bautypologien nur eingeschränkt wahrgenommen werden und weist dadurch nur andeutungsweise einen öffentlichen Charakter auf.

Halböffentliche und private Grünflächen

Auch die Struktur der halböffentlichen und privaten Freiräume ist in Lieferung-Lehen sehr heterogen. Hier sind Freiräume begleitet von straßenraumbildender Bebauung, über Sonderflächen auf dem Gelände der Christian-Doppler-Klinik und dem Messegelände, den großen zusammenhängenden Freiräumen der Wohnsiedlungen in offener Bauweise, bis zum Dorfgebiet beinahe alle Freiraumtypen vertreten. Vielfach werden die großen halböffentlichen Freiräume nur als Funktionsflächen genutzt (Stellplatz, Müllplatz und Wäscheplatz), ohne darüber hinaus Aufenthaltsqualitäten aufzuweisen (siehe Pläne 3.12, 3.13 und 2.20).

Nutzungsverteilung

Dominiert wird dieser Teilraum in weiten Bereichen von einer Wohnnutzung (siehe Plan 3.14). Diese vermischt sich vereinzelt mit Einrichtungen des tertiären Sektors. Insbesondere entlang der Münchner Bundesstraße/Ignaz-Harrer-Straße haben sich vermehrt Einrichtungen des tertiären Sektors angesiedelt. Der Norden des Teilraums wird im Bereich der Münchner Bundesstraße sowie der Aribonenstraße von großflächigen Gewerbegebieten geprägt. Infrastruktureinrichtungen und öffentliche Gebäude befinden sich schwerpunktmäßig im Westen entlang der Bahngleise (Hl. Herz-Jesu-Mission und Christian-Doppler-Klinik) sowie im Osten an der Salzach (Schulbauten). Im Bereich des historischen Ortskerns entlang der Lieferinger Hauptstraße befinden sich noch vereinzelt land- und forstwirtschaftlich genutzte Strukturen.

Bauliche Dichte

Prägend für diesen Teilraum sind die teilweise sehr hohen Bestandsdichten (siehe Plan 3.17). Dabei kann man den Teilraum hinsichtlich der baulichen Dichte in drei Bereiche einteilen: Der Siedlungsbereich westlich der Münchner Bundesstraße/Ignaz-Harrer-Straße weist eine Bebauung mit einer weitgehend geringen baulichen Dichte auf. Diese setzt sich zum Teil auch im Siedlungsbereich östlich der Münchner Bundesstraße/Ignaz-Harrer-Straße fort. Gegen Norden nimmt die bauliche Dichte stark zu. Der dritte Siedlungsbereich liegt südöstlich der Glan. Dieser ist von einer Bebauung mit überwiegend hoher Bestandsdichte geprägt, die jedoch in vielen Bereichen von einer Wohnbebauung sehr geringer baulicher Dichte durchbrochen wird.

Nachverdichtungspotential

Obwohl der Teilraum Lieferung-Lehen über weite Teile eine sehr hohe Bestandsdichte aufweist, ist auch in diesem Teilraum eine Weiterentwicklung im Bestand möglich (siehe Plan 1.13). Im gesamten Siedlungsbereich südlich der Glanzeile ist nur auf vereinzelt Baufeldern ein Weiterbauen im Bestand möglich.

Großflächige Potentiale liegen überwiegend im Nahbereich der Bahntrasse vor. In dem von einer Wohnnutzung geprägten Siedlungsband zwischen Peilsteinerstraße und Bessarabierstraße sind weitere Verdichtungen auf bereits bebauten Flächen möglich. Der Bereich südlich und nördlich davon bietet aufgrund seiner hohen Bestandsdichten nur punktuelle Nachverdichtungspotentiale. Im Siedlungsbereich südlich der Münchner Bundesstraße sowie entlang der Bahngleise liegen weitere Baufelder mit mittleren bis hohen Nachverdichtungspotentialen. Bei den gewerblichen Flächen weisen die Christian-Doppler-Klinik, das Areal der Autobahnmeisterei sowie Flächen nördlich des Ausstellungszentrums mittlere bis hohe Nachverdichtungspotentialen auf.

Dieser Teilraum ist einer der Vorrangbereiche des Stadtumbaus. Insbesondere die Flächen des ehemaligen Stadtwerks (jetzt: „Stadt:Werk:Lehen“) sowie des ehemaligen Stadions Lehen sollen durch deren Umstrukturierung und qualitative Entwicklung zur Aufwertung des gesamten Teilraumes beitragen. Ziel ist, hier einen verträglichen Mix aus Wohnen und Handel sowie städtischer Infrastruktur (z. B. Bibliothek) zu schaffen. Im Bereich der Revierstraße sowie der Wachtelgasse (siehe Plan 1.13) liegen weitere Umstrukturierungsflächen, die vorrangig in Richtung Wohnen umgenutzt werden sollen.

Die Umstrukturierungsflächen im Bereich Autobahnabfahrt „Salzburg Mitte“ sollen künftig einer gewerblichen Nutzung zugeführt werden.

Teilräumliche Potentiale

Stärken

- Stadtweit bedeutsame Sondernutzungen (Messe, Christian-Doppler-Klinik, Schulen)
- Freiräume entlang der Bahn und der Autobahn
- Öffentliche, landschaftsbezogene Wegeverbindungen entlang der Glan und der Salzach
- Halböffentliche Freiräume innerhalb der Wohnsiedlungen

Schwächen

- Starke Zäsur durch die Bahntrasse und Autobahn
- Wenig ausgeprägter baulicher Bezug zur Münchner Bundesstraße und zur I.-Harrer-Straße (nördlich der Glan)
- Die Bebauung ist nur wenig raumbildend, starke Zersiedelung des Teilraums, wenig ausgeprägte öffentliche Räume
- Unvermitteltes Aufeinandertreffen verschiedener Bautypologien
- Geringe städtebauliche Identität aufgrund der Heterogenität der Bebauung
- Fehlen von Zentralität, fehlende gestalterische Betonung der vorhandenen besonderen Orte (z. B. Messe, Gewerbe, Schulen, ehem. Stadion)
- Mangel an Urbanität durch sozialräumliche Homogenität und geringe Nutzungsmischung.

Leitprofil

„Akzentuieren und Homogenisieren der Stadtlandschaft“

Liefering-Lehen begründet seine Stärke und Einzigartigkeit von den Rändern her, an denen sich eingegrünte Einfamilienhaussiedlungen mit markanten Solitären abwechseln. Durch eine qualitative Aufwertung des dichten Infrastrukturnetzes sollen die bisherigen „Rest(bau)flächen“ entlang der Autobahn, der Bahntrasse sowie der Salzach aufgewertet werden. Hierbei soll eine Hierarchisierung des Wegenetzes durch eine entsprechende Gestaltung der Plätze stattfinden, wodurch auch die Orientierung im Raum verbessert werden soll. Durch eine Harmonisierung der unterschiedlichen Bebauungsstrukturen und der baulichen Fassung des öffentlichen Raums soll die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum aufgewertet werden. Bei Planungen ist zukünftig auf eine Überlagerung verschiedener Nutzungen zu achten, hier sollen insbesondere Projekte, wie die Umnutzung des Lehener Stadions oder des „Stadt:Werk:Lehen“, eine Vorreiterrolle einnehmen. Zur weiteren Identitätsbildung des Teilraums sind die großen halböffentlichen Freiräume zwischen den Zeilenbauten, Mäandern und Punkthochhäusern zu vernetzen, gestalte-

risch aufzuwerten und besser nutzbar zu machen.

Entwicklungskonzept

Gebäudehöhen

Um der Heterogenität der Bebauungsstruktur entgegenzuwirken, ist in vielen Bereichen die Leithöhe gegenüber dem Bestand deutlich herunterzusetzen. Der Bereich zwischen der Bahntrasse im Süden des Teilraums und der Peilsteinerstraße soll von einer Bebauung mit drei bis fünf Geschossen geprägt sein. Nördlich der Bessarabierstraße wird die Leithöhe auf drei bis fünf Geschosse begrenzt, auf der gegenüberliegenden Straßenseite, wie für den Bereich des Messezentrums, wird hingegen eine Leithöhe von zwei bis drei Geschossen festgelegt. Der Siedlungsbereich zwischen Schönleitenstraße und Münchner Bundesstraße soll sich auf eine Geschosshöhe von zwei bis drei Geschossen beschränken (siehe Plan 3.03).

Körnung

In Anlehnung an die angestrebte Bebauungshöhe soll im Bereich beidseits der Ignaz-Harrer-Straße grundsätzlich eine mittlere Körnung angestrebt werden. Dies gilt auch für den Bereich der Zeilenbauten nördlich der Bessarabierstraße. Der Siedlungsbereich westlich der Münchener Bundesstraße sowie jener zwischen der Bessarabierstraße und der Peilsteinerstraße soll auch künftig weitgehend von einer feinen Körnung geprägt sein. Das Messezentrum soll auch weiterhin durch eine grobe Maßstäblichkeit seine solitäre Wirkung unterstreichen (siehe Plan 3.03).

Öffentlicher Raum

Zur Schaffung bzw. weiteren Stärkung identitätsprägender Orte kommt den Freiräumen sowie dem stadtweit- und teilraumbedeutenden Wegenetz eine besondere Bedeutung zu. Nicht nur die Aufwertung bestehender Freiräume, sondern auch die Vernetzung mit anderen Frei- und Teilräumen soll zur Verbesserung der stadträumlichen Qualitäten beitragen. Die geplanten S-Bahnhöfe, insbesondere jener im Bereich der Rudolf-Biebl-Straße, sind angemessen zu gestalten, um da-

durch einen Bezug zu der Bahn-schneise herzustellen und diese Zäsur durchlässiger zu machen.

Zur Betonung besonders wichtiger Verbindungen ist die Bebauung stärker auf den öffentlichen Raum auszurichten. Entlang der Ignaz-Harrer-Straße bis zur Rudolf-Biebl-Straße soll es keine Vorräume geben. Weiter stadtauswärts bis zur Lieferinger Hauptstraße sind schmale Vorräume, im weiteren Verlauf entlang der Münchner Bundesstraße Vorräume mittlerer Tiefe, vorgesehen. Gegen Norden ist im Bereich des Geländes der Autobahnmeisterei und der Gärtnerei ein klarer Abschluss des Teilbereichs zu schaffen. Bis auf die Flächen des ehemaligen Autobahnkreuzes „Salzburg Mitte“ ist der Bereich entlang der Autobahn als Freiraum zu erhalten, insbesondere jene prägenden Grün- und Freiflächen zwischen dem Hubertusweg und der Salzach.

Die Kreuzung Ignaz-Harrer-Straße mit dem Glanbach stellt ein Bereich mit besonders hoher gestalterischer Bedeutung dar. Dieser ist als Platz auszugestalten, um diesen teilraumbedeutsamen Knotenpunkt zu betonen und als Orientierungspunkt des Teilraumes herauszuarbeiten. Dadurch soll der Beginn der kompakten Stadt markiert werden und der Glanbach als eine Verbindung in die Tiefe inszeniert werden. An den innenliegenden Kreuzungen der teilraumbedeutsamen Wegeverbindungen sind weitere Plätze zu schaffen, eine Ausrichtung der Gebäude auf den öffentlichen Raum sowie deren raumbildende Wirkung sind hier besonders wichtig. Die Verbindungen zur Salzach sind gestalterisch zu betonen, dasselbe gilt auch für die Uferpromenade entlang der Salzach. Der Höhenkontrast der Gebäude in diesen Bereichen ist mit landschaftsarchitektonischen Mitteln abzumildern. Weiters ist insbesondere der Bereich des Traklstegs auf beiden Seiten der Salzach gestalterisch hervorzuheben und eine entsprechende Verbindung mit den dahinter liegenden Quartieren zu schaffen (siehe Plan 3.04).

Halböffentliche und private Freiräume

Die vergleichsweise großen zusammenhängenden Freiräume innerhalb der verschiedenen Siedlungstypen mit offener Bauweise sind als Gesamtheit zu betrachten und zu entwickeln. So werden für diesen Teilraum auch jene Umbau- und Neubauprojekte als zukunftsweisend angesehen, die eine Mischung verschiedener Freiraumtypen anbieten. Dabei sollen die gemeinschaftlich nutzbaren Bereiche zusammen mit den öffentlichen Freiräumen eine übergeordnete Grünstruktur bilden. Monofunktional genutzte Freiräume, wie Parkplätze und Wäschetrockenplätze, sollen in ihrer Benutzbarkeit differenziert und anspruchsvoller gestaltet werden. Die Salzachpromenade ist in die übergeordnete Grünstruktur zu integrieren, um dadurch die Wohnqualität erheblich zu steigern. Eine halböffentliche Durchwegung des Messegeländes soll auch dazu beitragen.

Vor allem im Bereich der Ignaz-Harrer-Straße soll die Erhöhung des Grünanteils in den Wohnhöfen im Vordergrund stehen. Entlang der Münchner Bundesstraße ist ein deutlicherer Bezug zum Straßenraum herzustellen und die stadtweite Bedeutung dieser Straßenverbindung gestalterisch hervorzuheben.

Auf den großen Umstrukturierungsflächen im Bereich des Stadt:Werk:Lehen, des Lehener Stadions sowie im Norden auf dem Gelände der ehemaligen Autobahnmeisterei soll eine qualitative Gestaltung der Freiräume dazu beitragen, die Wohnqualität sowie das Image des Teilraumes zu verbessern.

Das Gelände der Christian-Doppler-Klinik ist in seiner parkartigen Gestalt zur Erholung und Entspannung der PatientInnen, BesucherInnen und des Personals weitgehend zu erhalten. Eine Strukturierung in kleine Raumeinheiten mit Hilfe von Pflanzungen und Wasseranlagen würde dem Park jedoch noch zusätzliche Intimität verleihen. Um der Bedeutung als öffentlich wirksamer Ort zu entsprechen ist das Messegelände in seiner Gestaltung

aufzuwerten sowie nach Möglichkeit der Versiegelungsgrad zu verringern (siehe Plan 3.05).

Schwerpunktbereiche des Handlungsbedarfs

- Nutzungsmischungen sind zu fördern und die Urbanität sowie die Identität des Teilraums sind zu stärken.
- Die vielfach stark heterogene Bauungsstruktur soll baulich harmonisiert werden und der teilweise starken „inneren Zersiedelung“ – aufgrund geringer Bestandsdichten im Vergleich zur Lage im Stadtraum – entgegenzuwirken.
- Im Bereich der Münchner Bundesstraße und der Ignaz-Harrer-Straße nördlich der Glan soll der vielfach fehlende Raumbezug durch eine straßenraumbildende Bebauung verbessert werden.
- Die bisher minder genutzten Baulandflächen entlang der Autobahn, der Bahntrasse und der Salzach sind hinsichtlich ihrer Nutzung als auch der städtebaulichen Qualität aufzuwerten.
- Durch die Schaffung neuer, qualitativvoller S-Bahnhaltestellen, insbesondere jener im Bereich der Rudolf-Biebl-Straße, soll die Zäsur der Bahntrasse durchlässiger gemacht werden.
- Zur Verbesserung der Orientierung im Raum sollen das Wege- und Infrastrukturnetz hierarchisiert, Plätze betont und die Verbindungen zu den Stadtlandschaften gestalterisch herausgearbeitet werden.
- Durch einen verstärkten ausgeprägten Bezug der Bebauung zum Straßenraum, insbesondere im Bereich der gesamtstädtisch bedeutsamen Wegenetze, sind diese zu akzentuieren.
- Die identitätsbildenden Orte, wie die Christian-Doppler-Klinik, die großen Schulbauten an der Salzach, die Entwicklungsbereiche „Neue Mitte Lehen“ und das „Stadt:Werk:Lehen“, sollen zur Schaffung von Zentralität gestalterisch betont, in die Siedlungsstruktur besser integriert und mit den Freiräumen, der Salzachpromenade und der Glan enger vernetzt werden.

- Für die Ignaz-Harrer-Straße soll ein städtebauliches Gesamtkonzept zur gestalterischen Aufwertung dieses wichtigen öffentlichen Raums entwickelt werden.
- Durch eine qualitative Freiraumgestaltung zur Aufwertung der Baulandflächen im Bereich der Bahntrasse und Autobahn sollen auch diese Zäsuren vermindert werden.
- Der öffentliche Raum und die Freiräume des Lieferinger Dorfkerns sollen erhalten und aufgewertet werden.
- Insbesondere in Bereichen hoher Bebauungsdichte soll eine attraktive Freiraumgestaltung zur Aufwertung der Wohn- und Aufenthaltsqualität beitragen. Dabei ist auf eine ausreichende Mischung der Freiraumtypen zu achten.
- Die gestalterische Qualität sowie die Vernetzung der halböffentlichen Freiräume sind zu verbessern. Hierbei ist auch die Anbindung an die Salzach zu optimieren.

Liefering-Rott

Strukturuntersuchung

Der Teilraum liegt am nördlichen Stadtrand von Salzburg und an der Grenze zu Deutschland. Im Norden wird der Teilraum durch die Saalach abgegrenzt, gegen Osten erstreckt sich der Teilraum bis zur Lamprechtshausener Bundesstr./Oberndorfer Straße. Im Süden stellt die Westautobahn die Grenze des Teilraumes dar. Der gesamte Teilraum ist der Äußeren Stadt zuzuordnen (siehe Plan 3.02).

Liefering wurde erstmals im 8. Jahrhundert urkundlich erwähnt. Der weiter nördlich gelegene Ortsteil Rott entstand infolge einer im 16. Jahrhundert errichteten Papiermühle. Bis Mitte des 19. Jahrhunderts war die bauliche Entwicklung bescheiden. Erst im Zuge der industriellen Entwicklung wuchs die Bevölkerungszahl kontinuierlich. Durch den Autobahnbau 1939 wurde der Kern Lieferings geteilt. In diesen Zeitraum fällt auch die Fertigstellung der Münchner Bundesstraße zwischen der Dornberggasse und dem Forellenweg. Entlang der Münchner Bundesstraße prägten

nach dem Zweiten Weltkrieg großflächige gewerbliche Flächen das Bild des Siedlungsraums. Der im Norden liegende Grenzübergang Saalbrücke wurde erst 1960 fertiggestellt. Die Siedlungsbereiche Salzachsiedlung und Schlachthofsiedlung, mit Schlachthof und Umspannwerk, entstanden erst nach dem Zweiten Weltkrieg.

Der Teilraum ist durch drei unterschiedliche Bereiche geprägt. Im Westen liegt der Bereich Lieferung/Rott mit seiner gewerblichen Bebauung und der innerhalb der Ortskerne Lieferung und Rott liegenden historischen Bebauung. Weiter östlich liegt die durch kleinteilige Wohnbebauung geprägte Salzachseesiedlung so wie der städtische Bauhof mit seinen mittel- bis großmaßstäblichen Hallen. Östlich der Salzach liegt der dritte Bereich mit der großflächigen Bebauung des Schlachthofs und des Umspannwerks sowie der kleinteiligen Schlachthofsiedlung.

Gebäudehöhe

Die Bebauungsstruktur in den historischen Ortskernen Lieferung und Rott ist durch eine ein- bis zweigeschossige Bebauung geprägt. Die gewerblich geprägte Zone entlang der Münchner Bundesstraße ist durch eine zwei- bis dreigeschossige (Traufenhöhe bis zu 10 m), vereinzelt sogar bis zu viergeschossige Bebauung bestimmt. Der städtebaulich nicht integrierte Bereich der Forellengewegsiedlung ist von einer drei- bis viergeschossigen Bebauung geprägt. Die Salzachseesiedlung weist mit ihren ein- bis zweigeschossigen Gebäuden, im Gegensatz zu den östlich der Schmiedingerstraße gelegenen dreigeschossigen Neubauten sowie dem Bauhof, eine weitgehend homogene Bebauungsstruktur auf. Der Bereich des Schlachthofs sowie des Umspannwerks stellen mit ihren bis zu viergeschossigen Bauten einen starken Kontrast zu der direkt angrenzenden ein- bis zweigeschossigen Einzelhausbebauung der Schlachthofsiedlung dar (siehe Plan 3.12).

Bautypologie/Körnung

Bebauung feiner Körnung ist in die-

sem Teilraum im historischen Ortskern Lieferung und Rott, im Bereich der Salzachsiedlung sowie der Schlachthofsiedlung vorzufinden. Die gewerblichen Bauten entlang der Münchner Bundesstraße weisen eine mittlere bis grobe Körnung auf. Auch der Bereich der Forellengewegsiedlung ist von einer Bebauungsstruktur mittlerer Körnung geprägt. Die grobkörnige Struktur von Schlachthof und Umspannwerk verstärkt noch weiter den schon durch die unterschiedliche Gebäudehöhe bedingten Kontrast zur kleinteiligen Einzelhausbebauung der Schlachthofsiedlung (siehe Plan 3.12).

Öffentlicher Raum

Die Münchner Bundesstraße sowie die Lamprechshauser Bundesstraße/Oberndorfer Straße sind aufgrund ihrer Funktion als wichtige Ein- und Ausfallsstraßen dem gesamtstädtisch bedeutsamen Wegenetz zuzuordnen. Die Verbindung entlang der historischen Lieferinger Hauptstraße sowie der Saalachstraße und die Schmiedingerstraße gehören zum teilraumbedeutsamen Wegenetz.

Die überwiegend gewerbliche Bebauung entlang der Münchner Bundesstraße hat aufgrund ihrer vergleichsweise niedrigen Bauhöhe sowie den mittleren bis großen Tiefen der Vorräume kaum straßenraumbildende Wirkung. Ein Bereich mit bedeutender Verkehrs- und Aufenthaltsfunktion stellt der Platz an der Kreuzung Münchner Bundesstraße/Lieferinger Hauptstraße dar, welcher sich jedoch stadtgestalterisch unzureichend präsentiert. Auch der Bereich des ehemaligen Zollamtes ist als wichtiger Eingangsbereich zur Stadt unzureichend ausgeformt. Die im Abschnitt zwischen Münchner Bundesstraße und Lieferinger Hauptstraße/Saalachstraße gelegenen Gebäude orientieren sich im Wesentlichen auf die Lieferinger Hauptstraße bzw. Saalachstraße. Innerhalb der historischen Ortskerne Lieferung und Rott ist die Bebauung wieder verstärkt auf den öffentlichen Raum ausgerichtet.

Durch „innenliegende“ Grünräume

erhalten die historischen Ortskerne eine landschaftliche Prägung. Die durch die Autobahn entstandene Zäsur im historischen Ortskern Lieferings wurde durch den Bau eines Tunnels und der Gestaltung eines neuen „Dorfzentrums“ auf dem Tunnel abgemildert. Der im Osten liegende Landschaftsraum Salzachsee ist nur unzureichend wahrnehmbar, wobei gerade in diesem Bereich entlang des Freudlspergerwegs markante und hochwertige Ausblicke in den Landschaftsraum ermöglicht werden. So ist auch im Bereich der Salzachseesiedlung der naturräumlich wertvolle Landschaftsraum der Salzach nur eingeschränkt wahrnehmbar, notwendige Öffnungen zum Flussraum sowie entsprechende Anbindungen zum angrenzenden Landschaftsraum sind nur eingeschränkt vorhanden. Hier wird der öffentliche Raum weitgehend durch Vorgärten geprägt (siehe Plan 3.13).

Halböffentliche und private Grünflächen

Die strukturbildenden Elemente dieses Teilraums sind im Wesentlichen die Wohnsiedlungen sowie das Gewerbeband entlang der Münchner Bundesstraße. Hinsichtlich der privaten und halböffentlichen Freiräume sind diese beiden Bereiche in sich vergleichsweise homogen.

In den dörflich geprägten Strukturen der historischen Ortskerne von Rott und Lieferung machen insbesondere die geringe Flächenversiegelung und die Einsehbarkeit der Freiräume einen wichtigen Teil der Identität des Teilraumes aus. Im Bereich der Wohnsiedlungen gibt es gute Beispiele für die enge „Verzahnung“ von privat und halböffentlich genutzten Freiräumen, wodurch ein hohes Maß an Kommunikation unter den BewohnerInnen ermöglicht wird. Durch die enge Verzahnung wird auch im Bereich der Geschosswohnungsbauten ein starker Bezug zu den umgebenden Freiräumen hergestellt, der durch Balkone und Terrassen ergänzt wird (siehe Pläne 3.12, 3.13 und 2.20).

Nutzungsverteilung

Der Teilraum ist geprägt durch einen Bereich im Norden entlang der Münchner Bundesstraße mit weitgehend gewerblicher Nutzung (siehe Plan 3.14). Richtung Süden im Bereich des historischen Ortskerns sowie in den Übergangsbereichen zum Landschaftsraum überwiegt hingegen die Wohnnutzung. Entlang der Lieferinger Hauptstraße sowie am westlichen Siedlungsrand liegen vereinzelt Bereiche mit land- und forstwirtschaftlicher Nutzung. Auch im Siedlungsbereich der Salzachseesiedlung dominiert die Wohnnutzung. Die gewerbliche Fläche des Städtischen Bauhofs stellt den Abschluss des Teilraums gegen Süden dar. Im Norden im Landschaftsraum der Salzachseen liegen vereinzelte Siedlungssplitter mit ausschließlicher Wohnnutzung. Der Siedlungsbereich östlich der Salzach wird hingegen von einer gewerblichen Nutzung, im Norden durch den Schlachthof und im Süden durch das Umspannwerk geprägt. Südlich des Schlachthofs liegt eine kleine Wohnsiedlung.

Bauliche Dichte

Der Teilraum kann in drei Siedlungsbereiche unterteilt werden (siehe Plan 3.17): Ein Siedlungsbereich liegt entlang der Münchner Bundesstraße mit der durch Gewerbenutzung geprägten Bebauung geringer Bestandsdichte im Norden, der gegen Osten angrenzenden Forellensiedlung mittlerer baulicher Dichte und der südlich der Gewerbebebauung angrenzenden Wohnbebauung im Bereich des historischen Ortskerns von Liefering mit überwiegend geringer Bestandsdichte. Der zweite Siedlungsbereich stellt die Salzachseesiedlung dar, die weitgehend von einer Bebauung geringer baulicher Dichte geprägt ist. Der letzte Siedlungsbereich erstreckt sich östlich der Salzach entlang der Oberndorfer Straße und ist überwiegend von einer Gewerbebebauung geringer baulicher Dichte gekennzeichnet.

Nachverdichtungspotential

In diesem Teilraum gibt es kaum größere zusammenhängende Wohn-

gebiete, die bedeutende Nachverdichtungspotentiale aufweisen (siehe Plan 1.13). In vereinzelt Baufeldern im Bereich der Saalachstraße, des Rottwegs und des historischen Ortskerns gibt es geringfügige Potentiale zum Weiterbauen im Bestand. Auch im Bereich der Salzachseesiedlung liegen nur in einzelnen Baufeldern Potentiale zur Innenentwicklung vor, wenngleich diese ein durchwegs höheres Potential als die zuvor genannten Bereiche aufweist.

Hingegen beinhalten nahezu alle bereits bebauten Gewerbeflächen des Planungsgebiets hohe Entwicklungsmöglichkeiten. Vor allem die Gewerbeflächen im Bereich des ehemaligen Grenzübergangs und südlichöstlich der Eugen-Müller-Straße verfügen über erhebliche Nachverdichtungspotentiale.

In diesem Teilraum liegen zwei große Umstrukturierungsflächen, die eine befindet sich im Bereich der Saalachstraße, die zweite stellt die ehemalige Verkehrsfläche der Autobahnauffahrt und -abfahrt „Salzburg Mitte“ dar. Die nördliche Umstrukturierungsfläche stellt einen Vorrangbereich für Wohnen dar (zwischenzeitlich konsumiert), die südliche soll künftig gewerblich genutzt werden (siehe Pläne 1.13 und 1.15).

Teilräumliche Potentiale

Stärken

- Identitätsbildung durch die historischen Ortskerne
- Innenliegende, identitätsprägende Grünräume
- Saalach und Salzach mit den sie begleitenden Wegeverbindungen
- Gewerbliche Entwicklungspotentiale
- Weite des Straßenraums der Münchner Bundesstraße

Schwächen

- Fehlender Bezug zum angrenzenden Landschaftsraum
- Keine siedlungsstrukturelle Einbindung der Salzachseesiedlung sowie des Schlachthofbereichs
- Wenig differenzierte und diffuse Raumbildung entlang der Münchner Bundesstraße

- Mangelnde Ablesbarkeit der historischen Verbindung im Stadtgefüge
- Fehlende gliedernde Elemente als Übergang zwischen der kleinteiligen Wohnbebauung und der großmaßstäblichen Gewerbebebauung
- Gestaltung des Umfelds des ehemaligen Zollamts (Grenzübergang)

Leitprofil

„Stabilisieren und Qualifizieren“

Die Kontraste zwischen den strukturbildenden Bereichen – historischer Ortskern, umgebende Freiflächen, großmaßstäbliche Gewerbebebauung – sind durch Grünzäsuren klar voneinander zu trennen. Diese Grünzäsuren binden gleichzeitig den Bereich Liefering/Rott an die „Erholungslandschaft Salzachseen“ an. Der Bereich zwischen Lieferinger Hauptstraße/Saalachstraße und Münchner Bundesstraße ist städtebaulich zu akzentuieren, sodass die Verknüpfung zwischen der historischen als auch der gewerblichen Entwicklung ablesbar wird. Der Bereich des ehemaligen Zollamts ist zu einem angemessenen nördlichen Stadteingang aufzuwerten. Eine weitere Zersiedelung des Landschaftsraums muss vermieden werden, was besonders für den Bereich der Salzachseesiedlung gilt. Im Bereich des Schlachthofs haben sich auch künftige Bauvorhaben an der bestehenden Struktur zu orientieren.

Entwicklungskonzept

Gebäudehöhe

Der Teilraum soll weitgehend von einer zwei- bis dreigeschossigen Bebauung geprägt sein, im Bereich der ehemaligen Zollstation soll eine Bebauung drei bis fünf Geschosse aufweisen, bei einer architektonisch qualitativen Ausgestaltung sind auch höhere Gebäudehöhen zu prüfen. An der Münchner Bundesstraße, im Bereich nördlich der Bichlfeldstraße – dem Bereich der südlichen Grünzäsur – darf die Gebäudehöhe drei bis fünf Geschosse nicht überschreiten. Im Bereich der Forellensiedlung hat sich die Bebauung weitgehend am Bestand zu orientieren, soll jedoch eine Höhe von drei

bis fünf Geschossen nicht überschreiten. Im Bereich der peripheren Siedlungslagen („Siedlungen im Landschaftsraum“; siehe Plan 3.02) soll sich die Leithöhe auf maximal zwei Geschosse beschränken. Im Bereich der Schlachthofsiedlung, des Schlachthofs und des Umspannwerks hat sich die Leithöhe an der Höhenentwicklung der Bestandsbauten zu orientieren, soll jedoch eine Leithöhe von zwei bis drei Geschossen nicht überschreiten (siehe Plan 3.03).

Körnung

Für den Bereich der Forellenwegsiedlung, des Schlachthofs und des Umspannwerks sowie des „Bauhofs“ wird eine Bebauungsstruktur mit einer mittleren Körnung festgelegt. Die Gewerbebebauung entlang der Münchner Bundesstraße – im Bereich nördlich der Bichlfeldstraße (Bereich des Gewerbeschwerpunkts, siehe Plan 3.02) – soll auch künftig eine grobe Körnung aufweisen. In den Siedlungsbereichen südlich der Bichlfeldstraße (Bereich der historischen Ortskerne von Lieferung/Rott), außerhalb des Gewerbeschwerpunkts im Bereich der Saalachstraße sowie jener im Bereich der Schmiedingerstraße ist eine überwiegend feine Körnung zu erhalten (siehe Plan 3.03).

Öffentlicher Raum

Der geplante S-Bahnhof Lieferung-Nord sowie die „Erholungslandschaften Salzachseen“ sind durch eine angemessene Wegegestaltung an den Teilraum anzubinden. Wichtige Wegeverbindungen, wie jene entlang der Salzach, der Saalach bzw. der „Grüne-Ring“, sind gestalterisch hervorzuheben.

Durch die gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raums sind die heterogenen Bebauungsstrukturen des Teilraumes miteinander zu verbinden. Die charakteristische Weite des Straßenraums entlang der Münchner Bundesstraße soll erhalten bleiben, die Vorräume selbst dürfen aber maximal eine mittlere Tiefe besitzen. Der öffentliche Raum des ehemaligen Grenzübergangs sowie des Umfeldes ist vorrangig

städtebaulich aufzuwerten. Gleiches gilt für den Kreuzungsbereich Münchner Bundesstraße/Lieferinger Hauptstraße. Hier ist die wichtige Verkehrs- und Aufenthaltsfunktion des Platzes durch eine entsprechende Gestaltung zu unterstreichen. Neben diesen beiden Bereichen mit besonderer gestalterischer Bedeutung soll auch der Platz Münchner Bundesstraße/Saalachstraße städtebaulich aufgewertet werden. In Bereichen mit historischen Strukturen entlang der Münchener Bundesstraße ist der Stadtraum durch eine straßenraumbildende Bebauung zu akzentuieren. Im historischen Ortskern von Lieferung sollen die Gebäude direkt an den öffentlichen Raum grenzen, die inneren Grünräume sind zwingend zu erhalten und im Kontext mit dem historischen Ortskern zu gestalten.

In diesem Zusammenhang sind die neu gewonnenen Flächen auf dem Autobahntunnel städtebaulich und landschaftsräumlich zu integrieren. In Bereichen des Aneinandergrenzens des privaten und öffentlichen Raums sind die Eingrünungen zu erhalten sowie attraktive Freiraumbereiche in Verbindung mit der „Erholungslandschaft Salzachseen“ auszubilden. Dem entsprechend sind auch entlang der Wegeverbindungen an der Salzach sowie entlang der Saalach und in Bereichen mit Querverbindungen in die Landschaftsräume Orte zu schaffen, die den Flussraum wieder erlebbar machen. In diesem Zusammenhang sind auch die bestehende Brücke über die Saalach sowie die geplanten über die Salzach einerseits gut an das bestehende Wegenetz anzubinden sowie für den nicht motorisierten Verkehr attraktiv zu gestalten (siehe Plan 3.04).

Halböffentliche und private Grünflächen

Die deutliche Unterscheidbarkeit der drei Bereiche, historischer, dörflicher Ortskerne, Wohnsiedlungen sowie gewerblich genutzte Gebiete sind durch eine gliedernde Freiraumgestaltung zu unterstützen und besser an die angrenzenden Freiräume anzubinden. Insbesondere mit der Herausarbeitung eines themati-

schen Bezugs zur Auenvegetation ließen sich auch die Freiräume der Siedlung in der Auenlandschaft besser in diesen sensiblen Landschaftsraum einfügen (siehe Plan 3.05).

Im Bereich der historischen Ortskerne sollen insbesondere die prägenden und öffentlich wirksamen Freiräume erhalten und entwickelt werden. In den Wohnsiedlungen ist der Bezug zu den umgebenden Freiräumen stärker herauszuarbeiten. Die Freiräume der gewerblich genutzten Gebiete sind in den Randbereichen von den Wohnnutzungen durch Pflanzungen oder anderen gestalterischen Mitteln deutlich abzugrenzen. Insbesondere die den bedeutsamen Straßenverbindungen zugewandten Freiräume entlang der Münchner Bundesstraße sowie der Lieferinger Hauptstraße sind möglichst hochwertig zu gestalten.

Schwerpunktbereiche des Handlungsbedarfs

- Der Bereich der ehemaligen Zollstation soll im Rahmen eines städtebaulichen Gesamtkonzepts zu einem angemessenen nördlichen Stadteingang entwickelt werden.
- Insbesondere in den Bereichen der Salzachseesiedlung und der Siedlungssplitter entlang der Schmiedingerstraße sind neue Baulandausweisungen sowie weitere Zersiedelungen des Landschaftsraums auszuschließen.
- Im Bereich der Gewerbeschwerpunkte ist das gewerbliche Entwicklungspotential des Teilraums, u. a. durch Vermeidung von Nutzungskonflikten, zu fördern.
- Der geplante S-Bahnhof „Lieferung-Nord“ sowie die wichtigen Wegeverbindungen, wie z. B. der „Grüne Ring“, die bestehenden und geplanten Brücken über Salzach und Saalach, sind angemessen an den Teilraum anzubinden.
- Die charakteristische Weite des öffentlichen Raums entlang der Münchner Bundesstraße ist zu erhalten und klarer ablesbar zu machen.
- Für den öffentlichen Raum der Münchner Bundesstraße soll ein städtebauliches Gesamtkonzept zur gestalterischen Aufwertung

dieses wichtigen öffentlichen Raums entwickelt werden.

- In Bereichen mit historischen Strukturen ist der öffentliche Raum durch straßenraumbildende Bebauung zu akzentuieren.
- Die prägenden und öffentlich wirksamen Freiräume sowie die innen liegenden, identitätsprägenden Grünräume im Bereich der Wohnsiedlungen sind zu erhalten und gestalterisch zu verbessern. Die bestehenden Öffnungen zum Landschaftsraum sind zu erhalten.
- Im Bereich des ehemaligen nordöstlichen Kleeblattteils der Autobahnabfahrt „Salzburg Mitte“ ist nach Norden hin ein klarer baulicher Abschluss des Teilraumes zu schaffen.

Itzling-Elisabethvorstadt

Raumanalyse

Der Teilraum spannt sich zwischen dem Hauptbahnhof im Osten bzw. den Bahndamm im Süden und der Salzach im Westen auf. Gegen Norden wird der Teilraum durch die Autobahn begrenzt. Der südliche Bereich sowie das Bahnhofsumfeld sind der Innenstadt zuzuordnen, die Elisabethvorstadt gehört zu dem Urbanen Kern und der gesamte nördliche Teilbereich ist Teil der Äußeren Stadt (siehe Plan 3.02).

Bis Ende des 19. Jahrhunderts war das Dorf Froschheim der Kern des südlichen Teilbereichs. Das weiter nördlich gelegene Bauerndorf Itzling gehörte damals zur Gemeinde Gnigl. Schon damals stellten die Itzlinger Hauptstraße und die Elisabethstraße (damals Froschheimer Hauptstraße) die Hauptverbindung nach Salzburg her. Auch in diesem Teilbereich setzte eine umfangreiche bauliche Entwicklung mit dem Bau der Kaiserin-Elisabeth-Westbahn 1860 bzw. der Lokalbahn 1896 ein. In der Zwischenkriegszeit forcierte der Bau von „Einzelhäusern im Grünen“ die Entstehung von Stadtrandsiedlungen mit lockerer Bebauung. Nach der Zerstörung des Bereichs um den Hauptbahnhof im Zweiten Weltkrieg erfolgte der Wiederaufbau ohne Bezug auf die Maßstäblichkeit der bestehenden Bebauung. In den 1960er- und den

1970er-Jahren erfolgte die weitere bauliche Entwicklung Itzlings. Mit der Planung zum Um- und Ausbau des Hauptbahnhofs und seines Umfelds (Verlegung Schillerstraße, Science City, Autobahnanschluss Hagenau) stehen in diesem Teilraum auch weiterhin umfangreiche Umstrukturierungen an.

Im Süden des Teilbereichs sind die unterschiedlichen Strukturen klar abgrenzbar: Zum einen die geschlossene Blockrandbebauung entlang der Saint-Julien-Straße, zum anderen die villenartige Einzelhausbebauung der Elisabethvorstadt sowie die großmaßstäbliche Bebauung im direkten Umfeld des Hauptbahnhofs. Der nördliche Bereich des Teilraums ist hingegen von einem kleinteiligen Nebeneinander unterschiedlicher Strukturen gekennzeichnet. Hier wechseln sich Gewerbebauten mittlerer bis grober Körnung mit kleinteiliger Einzelhausbebauung bzw. Zeilenbauten ab. Prägend sind für diesen Teilbereich die kleinteilige Bebauung entlang der Itzlinger Hauptstraße, der Bereich des Techno-Z sowie die Goethesiedlung. Im Nahbereich der Salzach wird der Teilbereich im Norden und im Süden durch die großmaßstäblichen Gebäude der Fernheizwerke begrenzt.

Gebäudehöhe

Die Bebauungsstruktur des Teilraums ist südlich der Saint-Julien-Straße durch eine vier- bis sechsgeschossige Bebauung geprägt. Gegen Norden grenzt die Elisabethvorstadt an, die durch die zwei- bis dreigeschossige Villenbebauung ihren besonderen Charakter verliehen bekommt. In starkem Kontrast dazu steht die Bebauung der Nachkriegszeit mit einer Gebäudehöhe bis zu 16 Geschossen im Bereich des Hauptbahnhofs. Aufgrund der starken Heterogenität lassen sich für den nördlichen Bereich des Teilraums nur schwer zusammenhängende Bereiche erfassen. Vereinzelt heben sich homogene Strukturen aus diesem Bereich hervor, wie die Bebauung beidseits der Itzlinger Hauptstraße mit zwei bis fünf Geschossen, die sechsgeschossigen Zei-

lenbauten der Goethesiedlung und das Techno-Z mit seinen Gebäuden über drei bis sechs Geschosse (siehe Plan 3.12).

Bautypologie/Körnung

Der Teilraum ist von sehr unterschiedlicher Maßstäblichkeit geprägt. Im Bereich südlich der Saint-Julien-Straße dominiert eine Bebauung geringer bis mittlerer Körnung. Die Elisabethvorstadt weist mit ihrer Kleinteiligkeit eine geringe Körnung auf, die Bebauung im Bereich des Hauptbahnhofs präsentiert sich mit einer überwiegend großmaßstäblichen Bebauung. Auch gegen Norden ist entlang der Itzlinger Hauptstraße eine überwiegend kleinteilige Bebauung vorzufinden. In diesem Bereich liegen aber auch die Goethesiedlung mit einer Bebauung mittlerer Körnung sowie die mittel- bis großmaßstäblichen Gebäude des Techno-Z (siehe C.3.12).

Öffentlicher Raum

Das Wegenetz mit gesamtstädtischer Bedeutung setzt sich zusammen aus: Oberndorfer Straße – Itzlinger Hauptstraße – Schillerstraße – Engelbert-Weiß-Weg – Rainerstraße und entlang der Salzach dem Josef-Mayburger-Kai und dem Franz-Josef-Kai sowie der Saint-Julien-Straße. Als wichtigste teilraumbedeutende Verbindungen sind hier die Itzlinger Hauptstraße, die Kirchenstraße, die Elisabethstraße sowie die Wegeverbindung entlang des Alterbachs hervorzuheben.

Den südlichen Bereich des Teilraums kennzeichnet eine geschlossene Blockrandbebauung ohne Vorräume. Hier sind insbesondere der Platz im Kreuzungsbereich der St.-Julien-Straße mit der Rainerstraße sowie die Bereiche beidseits der Lehener Brücke zu nennen. Angesichts ihrer Bedeutung als Verkehrsknotenpunkt mit Aufenthaltsfunktion sind diese nur unzureichend ausgestaltet. In der Elisabethvorstadt stellen die Plätze bei den Schulen (Plainstraße) sowie die Kreuzung Itzlinger Hauptstraße mit den Gleisen der Lokalbahn wichtige Bereiche mit einer Verkehrs- und

Aufenthaltswirkung dar. In diesem Siedlungsbereich wird der öffentliche Raum weitgehend durch Bereiche ohne Vorräume bzw. Vorgärten geprägt, wodurch die Gebäude im Wesentlichen straßenraumbildend wirken. Durch die teilweise fehlenden Raumkanten ist das Bild des Südtiroler Platzes als bedeutender öffentlicher Raum nur eingeschränkt wahrnehmbar. Wichtige Orientierungs- und Aufenthaltsbereiche im öffentlichen Raum stellen auch die Haltestellen der nach Norden verlaufenden Lokalbahn dar. Die ebenfalls nach Norden verlaufende Schillerstraße ist durch eine überwiegend straßenraumbildende Bebauung gekennzeichnet. Die Tiefe der Vorräume variiert hier vielfach. In diesem Bereich befinden sich auch die Gebäude des Techno-Z. Durch eine Blockrandbebauung ohne Vorräume wird der Itzlinger Hauptstraße eine städtische Charakteristik verliehen, die gegen Norden, im Bereich der Gorlicegasse, durch Grünstrukturen aufgelöst wird. Für das Stadtbild bedeutsame Plätze liegen südlich davon im Kreuzungsbereich Itzlinger Hauptstraße/Goethestraße sowie an der Kreuzung mit der Kirchenstraße. Beide haben auch eine wichtige verkehrliche Verteilerfunktion, sind jedoch nur unzureichend als wichtiger Orientierungspunkt im Straßenraum ablesbar (siehe Plan 3.13).

Halböffentliche und private Grünflächen

Dieser Teilraum verfügt bezüglich seiner Freiraumqualitäten über sehr unterschiedliche Bereiche: das südlich gelegene, eher „steinern“ wirkende, Bahnhofsumfeld samt der durchgrüneten und dennoch städtisch wirkenden Elisabethvorstadt und der nördliche Bereich mit Hausgärten und Zeilenbauten entlang der wichtigen Wegeverbindungen. Dazwischen befinden sich die solitären „Sonderbausteine“ der Heizkraftwerke Mitte und Nord sowie in Zukunft die „Science City“.

Im Bahnhofsumfeld und auch im Bereich der Baufelder um die Saint-Julien-Straße spielen die privaten und halböffentlichen Freiräume auf-

grund der hohen baulichen Dichte nur eine untergeordnete Rolle. Das vergleichsweise kleinräumige „Grün“ in den Höfen der Wohn- und Geschäftshäuser muss hier somit den gehobenen Aufenthalts- und Nutzungsansprüchen standhalten. In der Elisabethvorstadt treten die klar definierten privaten Freiräume gegenüber der Bebauung hervor. Die Vorgärten der offenen Blockrandbebauung bilden repräsentative Eingangssituationen und nehmen räumliche Bezüge zu den Gebäuden auf. Die privat oder gemeinschaftlich genutzten Gärten haben einen hohen Wert für eine innerstädtische wohnungsnahe Erholung. Im Bereich der Reihenhäuser an der Salzach entstehen durch die deutliche Trennung von öffentlich wahrnehmbaren Vorgärten und nicht öffentlich einsehbar privaten Gärten im rückwärtigen Bereich besondere Wohnqualitäten. Die Freiräume im nördlichen Abschnitt der Salzach werden teilweise durch eine hohe Eingrünung von einer öffentlichen Wahrnehmung gänzlich ausgeschlossen. Die weitgehend introvertiert gestaltete Campusnutzung des Geländes der „Science City“ ist aufgrund der besonderen Bedeutung für die Freiraumstruktur in diesem Bereich positiv zu beurteilen (siehe Pläne 3.12, C.3.13 und 2.20).

Nutzungsverteilung

Der Bereich südlich der St.-Julien-Straße sowie weiterführend auch der Bereich entlang der Elisabethstraße weist eine sehr heterogene Nutzung auf. Geprägt werden diese Bereiche durch einen hohen Anteil an Nutzungen des Gastgewerbes, des tertiären Sektors, aber auch durch viele Infrastruktureinrichtungen und öffentliche Gebäude. Im Gegensatz dazu steht die nahezu homogene Wohnnutzung der Elisabethvorstadt, die nur vereinzelt andere Nutzungen – überwiegend Einrichtungen des Handels und der Dienstleistungen – aufweist. Der Bereich zwischen der Schillerstraße und der Itzlinger Hauptstraße sowie der Norden des Teilraums sind von einer gewerblichen Nutzung geprägt, die sich jedoch vereinzelt mit Nutzungen des tertiären Sektors

durchmischt. Im Siedlungsbereich östlich und nördlich der Itzlinger Hauptstraße dominiert erneut die Wohnnutzung. Hier liegen aber auch einige öffentliche Gebäude wie etwa die HTL und ein Pensionistenheim (siehe Plan 3.14).

Bauliche Dichte

Der Teilraum präsentiert sich im Bezug auf die bestehende bauliche Dichte sehr heterogen. Zum einen weist im Süden des Teilraums, im Umfeld der Saint-Julien-Straße, die Blockrandbebauung eine sehr hohe bauliche Dichte auf. Diese hohe Bestandsdichte wird auch im Bereich des Hauptbahnhofs sowie im Süden der Itzlinger Hauptstraße erreicht. Zum anderen wird der Teilraum gegen Norden im Bereich der Elisabethvorstadt weitgehend von einer Einfamilienhausbebauung geringer bis mittlerer Dichte geprägt. Im Norden dominieren hingegen Gewerbebebauten geringer baulicher Dichte die Siedlungsstruktur. Im gesamten Teilraum sind kaum größer zusammenhängende Bereiche mit einer homogenen baulichen Dichte abzugrenzen (s. Plan 3.17).

Nachverdichtungspotential

Aufgrund der bereits hohen Bestandsdichte in diesem Teilraum stehen hier nur in einzelnen Baufeldern Nachverdichtungspotentiale zur Verfügung. Einzig entlang der Itzlinger Hauptstraße und an der Salzach südlich der Erzherzog-Eugen-Straße liegen vermehrt Baufelder mit überwiegender Wohnnutzung, die zumindest geringe Entwicklungsmöglichkeiten im Bestand aufweisen. Etwas höhere Nachverdichtungspotentiale für Wohnen befinden sich vereinzelt entlang der Goethestraße, insbesondere im Nahbereich der Itzlinger Hauptstraße. Im Bereich der Gewerbeflächen liegen hingegen große Potentiale in der Bestandsentwicklung vor. Hier sind insbesondere jene Flächen im Bereich der Itzlinger Hauptstraße/Oberndorfer Straße zu nennen (siehe Plan 1.13).

In diesem Teilraum liegen auch zwei Umstrukturierungsflächen. Beide befinden sich an den Bahngleisen bzw. nördlich der Austraße. Die

Fläche östlich der Lokal-Bahngleise stellt eine potentielle hochwertige Gewerbefläche dar, jene westlich davon soll vorrangig für den geförderten Mietwohnbau genutzt werden.

Teilräumliche Potentiale

Stärken

- Villenbebauung der Elisabethvorstadt
- Bauliche Verdichtung in Richtung Innenstadt
- Qualitativ wertvolle Strukturen entlang der Itzlinger Hauptstraße
- Campus-Situation des Techno-Z
- Lage an bzw. in der Nähe der Salzach und des Alterbachs
- Lage am Hauptbahnhof sowie am Lokalbahnhof Itzling

Schwächen

- In Richtung Norden noch mangelnde Fassung des Bahnhofplatzes
- Maßstabsprengende Bebauung zwischen Elisabethstraße und Rainerstraße
- Bruch der Bebauungsstruktur entlang der Elisabethstraße
- Brachliegendes ÖBB-Areal um den Hauptbahnhof
- Nähe zur Salzach ist aufgrund fehlender Bezüge z. T. nicht ablesbar

Leitprofil

„Profilieren und Qualifizieren“

Der Teilraum wird zukünftig umfangreichen Umstrukturierungen unterworfen sein. Insbesondere sind hier die Maßnahmen im Bereich des Hauptbahnhofs, die Entwicklung der Science City, die Verlegung der Schillerstraße sowie der geplante Autobahnanschluss „Hagenau“ zu nennen. Darüber hinaus soll eine neue Verbindung zwischen den Teilräumen „Itzling-Elisabethvorstadt“ und „Schallmoos-Neustadt“ durch die Verlängerung der Verbindung Schillerstraße – August-Gruberstraße – Engelbert-Weiß-Weg über das Gleisbett bis zur Lastenstraße – Gnigler Straße geschaffen werden. Im Süden des Teilraumes sind zwischen den konträren Bebauungsstrukturen vermittelnde Übergänge zu schaffen. Für den Norden ist eine Harmonisierung der heterogenen

Bebauungsstrukturen anzustreben, wobei die identitätsprägenden Bereiche (Science City, Itzlinger Hauptstraße, Goethesiedlung) im Stadtraum klar ablesbar sein sollen und deren Funktion und Eigenart zu stärken ist. Die Bezüge zur Salzach sind deutlicher herauszuarbeiten und wichtige Querverbindungen in den Teilraum sind zu akzentuieren.

Entwicklungskonzept

Gebäudehöhe

Die Bebauungsstruktur entlang der Salzach soll durch eine zwei- bis dreigeschossige Bebauung geprägt sein. Für nahezu den gesamten östlichen Teilbereich sowie den Bereich südlich der Saint-Julien-Straße wird eine Leithöhe von drei bis fünf Geschossen festgelegt. Auch für die Bereiche der Fernheizwerke wird eine Leithöhe von bis zu fünf Geschossen vorgegeben. Aufgrund der stadtstrukturellen Bedeutung des Bahnhofsumfeldes wird hier eine entsprechende Höhenentwicklung angestrebt, jedoch wird hier eine maximale Höhe von sieben Geschossen festgelegt. Im Übergangsbereich zwischen der Bebauung der Elisabethvorstadt und dem Bahnhofsumfeld ist entlang der Elisabethstraße eine drei- bis fünfgeschossige Bebauung vorgesehen. Im Bereich der Science City sowie den angrenzenden gewerblich genutzten Flächen beträgt die Leithöhe ebenfalls drei bis fünf Geschosse. Auch für die Schillerstraße ist eine Leithöhe von drei bis fünf Geschossen einzuhalten. Entsprechend der historischen Struktur hat die Bebauung entlang der Itzlinger Hauptstraße eine Höhe von drei bis fünf Geschossen einzuhalten, im Bereich westlich davon – ab der zweiten Bautiefe – soll die Bebauung auf eine Höhe von zwei bis drei Geschossen begrenzt werden. Für den Bereich der Goethesiedlung wird ebenfalls eine Leithöhe von drei bis fünf Geschosse festgelegt. Der nördliche Abschluss des Teilraums ist durch einen Wechsel aus einer maximal zwei- bzw. dreigeschossigen (Wohnbebauung) und einer bis zu fünfgeschossigen (z. B. Fernheizwerk) Bebauung zu markieren. Im Bereich der „Siedlungen im Land-

schaftsraum (siehe Plan 3.02) ist die Bebauung auf eine Gebäudehöhe von bis zu zwei Geschosse zu beschränken (siehe Plan 3.03).

Körnung

Für die Bebauung westlich der Elisabethstraße und entlang der Salzach sowie für die Bebauung im Norden des Teilraums, im Übergangsbereich zum Landschaftsraum, wird eine feinkörnige Struktur festgelegt. Zwischen der Bebauung östlich der Elisabethstraße und jener des Bahnhofsumfeldes soll eine Bebauungsstruktur mittlerer Körnung vermitteln. Auch die Bebauung im näheren Bahnhofsumfeld soll höchstens eine mittlere Körnung aufweisen. Für den historischen Siedlungsbereich entlang der Itzlinger Hauptstraße bzw. zwischen Itzlinger Hauptstraße und Andreas-Hofer-Straße wird eine kleinteilige Bebauungsstruktur (feine Körnung) festgelegt. Im Bereich der Goethesiedlung sowie der Science City wechselt die Bebauungsstruktur in Richtung mittlerer Körnung. Für die im Nordosten des Teilraums gelegenen Baulandpotentiale und Umstrukturierungsflächen ist ebenfalls eine Bebauung mittlerer Körnung vorgesehen. Auch in den Bereichen der Fernheizwerke Nord und Mitte ist eine mittlere Körnung umzusetzen, die aber auch in Richtung grober Körnung tendieren kann, um den Solitärcharakter dieser Bereiche zu erhalten (siehe Plan 3.03).

Öffentlicher Raum

Die Querverbindungen zwischen Salzach und den Identitätsräumen sind städtebaulich zu akzentuieren und ihre Anknüpfungspunkte sind durch die Ausbildung „besonderer Orte“ herauszuarbeiten. Da eine gute Erreichbarkeit wesentlich für die Entwicklung des Teilraums ist, sind die bestehenden und die neu anzulegenden S-Bahn- und Lokalbahn-Haltestellen deutlich ablesbar und hochwertig zu gestalten.

Die für den Teilraum identitätsstiftenden Bereiche (Bahnhofsumfeld, Science City, Itzlinger Hauptstraße, Goethesiedlung) sind in ihrer Nutzung und Struktur zu erhalten bzw.

die vorhandenen Potentialflächen aufzuwerten, wodurch die Profilbildung des Teilraums maßgeblich gestärkt werden soll. So sind Bereiche und Plätze mit wichtiger Verkehrs- oder auch Aufenthaltsfunktion (insbesondere die Kreuzung Itzlinger Hauptstraße/Bahngleise und Rainerstraße/Saint-Julien-Straße, die bestehenden und geplanten Lokalbahnhaltestellen) sowie die Bereiche beidseits des Traklstegs gestalterisch und funktionell aufzuwerten. Entlang des Wegenetzes mit gesamtstädtischer Bedeutung hat die Bebauung eine straßenraumbildende Wirkung anzustreben. So ist in diesem Bereich gänzlich auf Vorräume zu verzichten. Die Bebauung im südlichen Bereich des Teilraums entlang der Salzach soll einen klaren Bezug zum öffentlichen Raum haben.

An die Wegeverbindungen der Salzach und des Alterbachs ist ein besonders hoher gestalterischer Anspruch zu stellen, die Vorräume in diesem Bereich sollen grünteilhaft sein und lediglich eine geringe Tiefe besitzen. Weiters sind entlang der Salzach jene Freiraumbereiche gestalterisch besonders hervorzuheben, die Anknüpfungspunkte zu den entsprechenden Querverbindungen zu den Identitätsräumen dieses Teilraumes darstellen (siehe Plan 3.04).

Halböffentliche und private Grünflächen

Die herausragende stadtweite Bedeutung des Bahnhofumfeldes ist durch die anspruchsvolle Gestaltung aller Freiräume in diesem Bereich hervorzuheben, sodass diese stärker als Teil des öffentlichen Raums wahrnehmbar werden. Durch die hochwertige Gestaltung der Freiräume in den Innenbereichen der Blockrandbebauung soll die dauerhafte Vitalität dieses innerstädtischen Standorts für Büro- und Wohnnutzungen gesichert werden. Dem entsprechend sind auch die Freiräume im Bereich der Saint-Julien-Straße aufzuwerten.

Durch eine etwas niedrigere Eingrünung (Hecken) der Freiräume entlang der Salzach soll der öffentliche Charakter dieser wichtigen Wegeverbindung wieder besser erleb-

bar gemacht werden. Weiters soll auch im gesamten nördlichen Bereich dieses Teilraums eine einheitliche Freiraumgestaltung die Harmonisierung der vielfach heterogenen Bebauungsstruktur unterstützen. So könnte im Bereich der Goethesiedlung durch eine Differenzierung der Freiräume in private und halböffentliche eine bessere Nutzbarkeit ermöglicht werden.

Im Rahmen der geplanten baulichen Ergänzung der „Science City“ ist darauf zu achten, dass sich der Campus auch in der Freiraumgestaltung nach außen hin deutlich vom Umfeld absetzt (siehe Plan 3.05).

Schwerpunktbereiche des Handlungsbedarfs

- Die identitätsprägenden Bereiche der Bahnhof, die Science City, die Itzlinger Hauptstraße, die Elisabethvorstadt und die Goethesiedlung – sollen im Stadtraum klar ablesbar sein und bezüglich ihrer Nutzung, Funktion und ihren städtebaulichen Qualitäten gestärkt werden.
- Die bestehende Villenbebauung der Elisabethvorstadt sowie die qualitativ hochwertigen Bebauungsstrukturen entlang der Itzlinger Hauptstraße sollen bewahrt bzw. aufgewertet werden.
- Den vielfachen Brüchen der Bebauungsstruktur im Stadtgefüge durch das direkte Aneinandergrenzen von Gewerbehallen und kleinteiliger Wohnbebauung ist entgegenzuwirken.
- Die Erreichbarkeit und Anbindung von Schallmoos ist zu verbessern. Dahingehend soll im Bereich des Engelbert-Weiß-Wegs die Schaffung einer neuen Verbindung über das Gleisbett hinweg geprüft werden.
- Im Bereich der bestehenden und der neu anzulegenden S-Bahn- und Lokalbahn-Haltestellen sind die derzeit ungenügend gestalteten Plätze deutlicher ablesbar und städtebaulich hochwertiger zu entwickeln.
- Die beiden Platzbereiche am Anfang und am Ende der Saint-Julien-Straße sind entsprechend ihrer Bedeutung als Verteiler gestal-

terisch besser wahrnehmbar zu machen und aufzuwerten.

- Der öffentliche Raum im Bahnhofsumfeld ist Richtung Norden städtebaulich besser zu fassen und durch eine qualitative Freiraumgestaltung aufzuwerten.
- Im Bahnhofsumfeld soll die Vitalität durch den Erhalt von vorhandenem und Schaffung von neuem „Grün“ in den Höfen der Wohn- und Geschäftshäuser langfristig unterstützt werden.
- Die stadtweite Bedeutung der Science City soll durch eine qualitative Freiraumgestaltung in Richtung eines Campus-Charakters unterstrichen werden.
- Im Bereich der Goethesiedlung sind die Freiräume zwecks einer besseren Nutzbarkeit hinsichtlich eines halböffentlichen bzw. privaten Charakters klarer zu differenzieren.
- Der durchgrünte Charakter der Elisabethvorstadt ist zu erhalten und soll weiter gestärkt werden.
- Die Vorräume entlang der Salzach sowie entlang des Alterbachs sollen grünteilhaft sein, die Bebauung soll einen klaren Bezug zum öffentlichen Raum aufweisen.
- Die städtebaulich minderwertig gestalteten Plätze, Haltestellenbereiche und Anknüpfungspunkte an die Salzach sind aufzuwerten und im öffentlichen Raum besser ablesbar zu gestalten.
- Die Nähe der Salzach ist durch die Schaffung von Querbezügen in die Identitätsräume besser wahrnehmbar zu machen sowie sind diese Anknüpfungspunkte an die Salzach hinsichtlich ihrer Freiraumqualitäten gestalterisch aufzuwerten (z. B. im Bereich des Traklstegs).

Gnigl-Langwied

Strukturuntersuchung

Der Teilraum untergliedert sich in folgende Bereiche:

- Der Bereich Kasern (nördlich der Autobahn), im Wesentlichen durch großmaßstäbliche Gewerbebebauung geprägt.
- Der Bereich zwischen Bahnlinie und Alterbach mit der gewerblichen Bebauung im Norden und der kleinmaßstäblichen Wohnbebauung im Süden.

- Der nördlich des Alterbachs liegende Bereich von Langwied mit seiner kleinteiligen Wohnbebauung.
- Der ebenfalls durch kleinteilige Bebauung geprägte Bereich um den historischen Ortskern von Gnigl.

Der gesamte Teilraum ist der Äußeren Stadt zuzuordnen (siehe Plan 3.02).

Die Lage des Ortskerns von Gnigl an der Kreuzung zweier wichtiger Verkehrsverbindungen (in Richtung Linz sowie in Richtung Graz) war entscheidend für die Entwicklung dieses Teilraums. Durch den Bau der Westbahn 1860 und der Weiterführung nach Innsbruck sowie die Fertigstellung des Rangierbahnhofs 1908 erfuhr der Stadtteil Gnigl einen wirtschaftlichen Aufschwung, der eine rasante bauliche Entwicklung initiierte.

Gebäudehöhe

Die Bebauungsstruktur stellt sich in den einzelnen Bereichen des Teilraums sehr unterschiedlich dar. Der Charakter von Kasern entsteht hauptsächlich durch die bis zu fünfgeschossige Gewerbebebauung. Der Bereich zwischen Bahnlinie und Alterbach stellt sich hingegen sehr differenziert dar: Im Nahbereich der Linzer Bundesstraße prägt eine bis zu dreigeschossige Bebauung das Bild. Nördlich davon schließen Wohngebäude in Zeilenbauweise bzw. Einzelgebäude in Geschossbauweise mit einer Gebäudehöhe zwischen drei und sieben Geschossen an. Gewerbliche Bebauung mit einer Höhe von ein bis zwei Geschossen kennzeichnen den Bereich zwischen Samstraße und der Bahnlinie bzw. der Vogelweiderstraße. Der Bereich von Langwied nördlich des Alterbachs ist im Wesentlichen durch Wohnbebauung in Form von Einzel- bzw. Reihenhausbauweise mit bis zu zwei Geschossen geprägt. Der historische Ortskern Gnigl besteht weitgehend aus Einzelhausbebauung mit bis zu drei Geschossen (siehe Plan 3.12).

Bautypologie / Körnung

Der Teilbereich wird weitgehend von einer Bebauung geringer Körnung, insbesondere in den Bereichen Linzer Bundesstraße, Langwied nördlich des Alterbachs sowie im historischen Ortskern von Gnigl dominiert. Der Bereich von Kasern ist hingegen von einer großmaßstäblichen Gewerbebebauung geprägt. Gewerbliche Bebauung mit mittlerer bis grober Körnung befindet sich auch im Bereich zwischen Samstraße und der Bahnstraße bzw. der Vogelweiderstraße (siehe Plan 3.12).

Öffentlicher Raum

Wichtige Ein- und Ausfallstraßen mit gesamtstädtischer Bedeutung sind in diesem Teilraum die Linzer Bundesstraße und die Lamprechtshausener Bundesstraße. Zu dem teilraumbedeutenden Wegenetz gehören die Minnesheimstraße/Grazer Bundesstraße sowie die Fußwegverbindung entlang des Alterbachs.

Entlang der Linzer Bundesstraße lässt sich der öffentlich wahrnehmbare Raum in zwei Abschnitte gliedern. Im nördlichen Teil, von der Stadtgrenze bis zum Alterbach, sind die Vorräume mit überwiegender Gartenutzung durch eine geringe bis mittlere Tiefe geprägt, die Gebäude tragen nur wenig zur Straßenraumbildung bei. Im Abschnitt südlich des Alterbachs weisen die Vorräume nur sehr geringe oder keine Tiefen vor den Gebäuden auf. Die Bebauung grenzt den öffentlichen Raum durch ihre klare Ausrichtung zum Straßenraum ab. Den südlichen Abschluss dieses Teilraumes stellt dabei die neu errichtete S-Bahnhaltestelle dar. Etwas nördlich davon liegt die für diesen Teilraum bedeutsame Kreuzung Linzer Bundesstraße/Minnesheimstraße, die jedoch hinsichtlich ihrer bedeutenden verkehrlichen Funktion nur unzureichend gestaltet und ablesbar ist. Entlang der Minnesheimstraße wirkt der öffentlich wahrnehmbare Raum durch die unterschiedlichen Tiefen der Vorräume sehr heterogen. Besonders im nördlichen Bereich der Minnesheimstraße besitzen die Gebäude keine raumbildende Wirkung. Im Kreuzungsbereich mit der Grazer

Bundesstraße öffnet sich ein Platz, der aufgrund der fehlenden Vorräume sowie den straßenraumbildenden Gebäuden einen urbanen Charakter aufweist. In diesem Bereich liegt auch der historische Ortskern von Gnigl.

Entlang der teilraumbedeutenden Verbindung des Alterbachs steht die Bebauung hingegen nicht in unmittelbarem Bezug zum öffentlichen Raum, hier sind die Vorräume auch sehr heterogen in Gestalt und Tiefe. Im Übergangsbereich der Bebauung zu den Stadtlandschaften sowie im Bereich des Söllheimer Bachs ergeben sich vielfach erhaltenswerte Ausblicke in den Landschaftsraum. Der Raumeindruck des Kreuzungsbereichs Vogelweiderstraße mit der Lamprechtshausener Bundesstraße wird von einer großflächigen Verkehrsanlage ohne Bezug zur umliegenden Bebauung beherrscht (siehe Plan 3.13).

Halböffentliche und private Grünflächen

Der Teilraum Gnigl-Langwied gliedert sich hinsichtlich der Verteilung von Grünanteilen in einen Bereich zwischen der Bahn und dem Alterbach mit einem geringen bzw. einem mittleren Grünanteil sowie einen Bereich hinter dem Alterbach mit einem hohen Grünanteil im Übergang zur Landschaft. Der Teilraum wird überwiegend von den Freiräumen der ausgedehnten Wohngebiete im Übergang in die Landschaft und von den gewerblichen Freiräumen entlang des Gleisbogens geprägt.

Defizite treten dabei vor allem im Übergang von gewerblichen Nutzungen zu Wohnquartieren auf, wo die Grenzen teilweise nicht eindeutig gezogen werden und ungenutzte oder von Lager- und Restflächen geprägte Freiräume dominieren (siehe Pläne 3.12, 3.13 und 2.20).

Nutzungsverteilung

Die Nutzungsverteilung ist in diesem Teilraum sehr heterogen. Vielfach vermischen sich die Bereiche Wohnen mit gewerblichen Einrichtungen des tertiären und des sekundären Sektors. Eine nahezu ausschließliche Wohnnutzung ist im

historischen Ortskernbereich von Gnigl wie auch im Bereich des Heubergs zu finden. Der Norden des Teilraums ist hingegen nahezu ausschließlich von einer gewerblichen Nutzung, überwiegend des Sekundären Sektors, geprägt. Dieser Bereich verläuft weiter in Richtung Süden entlang der Westbahn. Im Bereich der Samstraße wird die Gewerbenutzung durch eine Wohnnutzung unterbrochen, setzt sich dann jedoch gegen Süden entlang der Bahn weiter fort. Südlich der Bundschuhstraße und nördlich des Alterbachs überwiegt wieder die Wohnnutzung. Der übrige Bereich des Teilraums ist von einer gemischten Nutzung geprägt. Entlang der Linzer Bundesstraße sind vermehrt Einrichtungen des Handels und der Dienstleistungen angesiedelt (siehe Plan 3.14).

Bauliche Dichte

Der Teilraum ist hinsichtlich der Bestandsdichte in folgende Bereiche zu untergliedern: den Bereich Kasern mit seiner gewerblichen Bebauung geringer baulicher Dichte, den Bereich zwischen Bahnlinie und Alterbach mit seiner überwiegenden Gewerbebauung geringer Bestandsdichte im Norden und den durch Wohnbauung geprägten Bereichen südlich davon mit einer heterogenen, aber eher geringen baulichen Dichte, sowie den Bereich nördlich des Alterbachs und dem historischen Ortskern von Gnigl. Die beiden letztgenannten Bereiche weisen neben ihrer überwiegenden Wohnbauung vielfach sehr unterschiedliche Bestandsdichten auf, die sich dann jedoch auf mehrere Baublöcke erstrecken und somit wieder eine gewisse Homogenität darstellen. Hier weist vor allem entlang der Grazer Bundesstraße die Bebauung höhere Dichten auf, die dann zu den Hängen des Heuberges wieder abnehmen (siehe Plan 3.17).

Nachverdichtungspotential

Größere zusammenhängende Nachverdichtungspotentiale liegen in diesem Teilraum vor allem auf den Wohnbauflächen entlang der Linzer Bundesstraße. Hohe Potentiale zur Weiterentwicklung im Bestand weist

u. a. der Kreuzungsbereich Linzer Bundesstraße mit der Minnesheimstraße sowie der Bereich nordöstlich der Kreuzung Siedlerstraße mit der Josef-Waach-Straße sowie der Bereich nördlich der Landstraße/Samstraße vor.

Bei nahezu allen Gewerbeflächen ist eine Weiterentwicklung im Bestand möglich. Insbesondere die Gewerbeflächen zwischen der Bahntrasse und des Bachwinklwegs sowie südlich der Samstraße weisen weitgehend hohe Nachverdichtungspotentiale auf. Bei den Gewerbeflächen im Bereich von Kasern schwankt das Nachverdichtungspotential teilweise sehr stark. Vor allem jene Flächen entlang der Bahntrasse Richtung Linz und Wien beinhalten hohe Potentiale zur Bestandsentwicklung (siehe Plan 1.13).

Im Norden des Teilraums liegt auch eine großflächige Umstrukturierungsfläche, welche vorrangig gewerblich genutzt werden soll (siehe Plan 1.13).

Teilräumliche Potentiale Stärken

- Wahrnehmbarkeit der Annäherung an die Innenstadt entlang der Linzer Bundesstraße durch die Veränderung des öffentlich wahrnehmbaren Raums und die Bauungsstruktur
- Wegeverbindung entlang des Alterbachs als den Teilraum querende Freiraumachse
- Bewaldete Hänge des Heubergs und des Kühbergs als stadtbildprägendes Potential
- Ablesbarkeit des historischen Ortskerns von Gnigl

Schwächen

- Unzureichende Nutzung der vorhandenen Potentiale (z. B. historische Bebauung)
- Undifferenzierte gestalterische Ausprägung im Bereich entlang der Minnesheimstraße
- Unzureichende Gestaltung des Kreuzungsbereichs der Vogelweiderstraße mit der Lamprechtshausener Bundesstraße
- Ausgeprägte Heterogenität der Bauungsstruktur im Bereich zwischen Alterbach, Linzer Bundes-

straße und Bahnlinie (z. T. großflächige städtebauliche Brachflächen)

- Tendenz der Zersiedelung in den nordöstlichen Randbereichen

Leitprofil

„Stabilisieren und Akzentuieren“

Der kontinuierliche Ablauf entlang der Linzer Bundesstraße soll sowohl bezüglich der Vorräume als auch bezüglich der Bebauungsstruktur erhalten bzw. gestärkt werden. Im Bereich Kasern soll die gewerbliche Bebauung in Richtung einer groben Bebauungsstruktur weiterentwickelt werden. Für den Bereich zwischen Alterbach, Bahnlinie und Linzer Bundesstraße ist eine maßvolle Verdichtung anzustreben. Zur Vermittlung zwischen den unterschiedlichen Strukturen sind die Übergänge durch eine Abstufung der Gebäudehöhe und Körnung fließend zu gestalten. Durch die Herausarbeitung von kleinen Plätzen sind Akzente im öffentlichen Raum zu setzen, ohne in Konkurrenz zum historischen Ortskern von Gnigl zu stehen. Durch den Erhalt der straßenraumbildenden Bebauung und der Festlegung von Mindesthöhen sollen die historischen Wegeverbindungen entlang der Linzer Bundesstraße, Grazer Bundesstraße und Eichstraße im Stadtgefüge ablesbar bleiben.

Entwicklungskonzept

Gebäudehöhe

Der Teilraum Gnigl-Langwied ist aufgrund unterschiedlicher Nutzungen und Entstehungszeiten bezüglich der Bebauungsstruktur sehr heterogen. Zur Stärkung der Identität des Teilraumes sind die unterschiedlichen Bereiche herauszuarbeiten. Demnach soll die künftige Bebauung im Bereich des Gewerbeschwerpunkts „Kasern“ (siehe Plan 3.02) eine Leithöhe von drei bis fünf Geschossen erreichen. Die Leithöhe im Kreuzungsbereich der Carl-Zuckmayer-Straße mit der alten Mattseer Straße soll drei bis fünf Geschosse aufweisen, um diesen wichtigen Knotenpunkt städtebaulich zu unterstreichen. Die Bebauung im Bereich zwischen Linzer Bundesstraße, der Autobahn, dem

Alterbach und der Westbahn ist bezüglich der Höhe abzustufen. Für den im Norden gelegenen Übergangsbereich zum Landschaftsraum ist eine zweigeschossige Bebauung vorgesehen. Richtung Süden soll die Bebauungsstruktur stetig verdichtet werden. Im Bereich zwischen den Bahngleisen und nördlich des Alterbachs soll eine Leithöhe von zwei bis drei Geschossen erreicht werden. Die Bebauung zwischen der Linzer Bundesstraße und Siedlerstraße soll weitgehend von einer Leithöhe mit zwei bis drei Geschossen geprägt sein. Jedoch soll diese Leithöhe entlang der Linzer Bundesstraße stadteinwärts gestaffelt ansteigen, um ein Annähern an die Stadt erlebbar zu machen. Im Kreuzungsbereich mit der Minnesheimstraße soll die Bebauung dann eine Höhe von drei bis fünf Geschossen aufweisen. Im Bereich des historischen Ortskerns von Gnigl sowie entlang der Minnesheimstraße soll die Bebauung eine Höhe zwischen zwei und drei Geschossen aufweisen. Im Bereich der „Siedlungen im Landschaftsraum“ (siehe Plan 3.02) ist die Höhe der Gebäude auf zwei Geschosse zu beschränken (siehe Plan 3.03).

Körnung

Künftig soll die Bebauung im Bereich des Gewerbeschwerpunkts „Kasern“ eine mittlere Körnung aufweisen. Entlang des westlichen Abschnittes der Minnesheimstraße und der Bereich zwischen Alterbach, Siedlerstraße und der Bahnlinie sowie der Übergangsbereich nach Schallmoos hat die Bebauung eine weitgehend mittlere Körnung aufzuweisen. Einzig soll hier der Bereich des Gewerbeschwerpunkts „Langwied“ eine grobe Körnung aufweisen. Der Übergangsbereich zum Landschaftsraum soll durch eine Bebauung geringer Körnung geprägt sein. Im südlichen Teilraum, mit Ausnahme der Minnesheimstraße und der unmittelbar an der Bahnlinie gelegenen Grundstücke, soll die Bebauung von einer geringen Körnung geprägt sein (siehe Plan 3.03).

Öffentlicher Raum

Die Entwicklung bzw. der Erhalt der öffentlichen Räume mit hoher gestalterischer Qualität spielt besonders bei den gesamtstädtisch bedeutenden Wegenetzen, wie der Lamprechtshausener Bundesstraße/Vogelweiderstraße, eine besondere Rolle. In diesem Bereich sind Vorräume mit lediglich geringer Tiefe vorgesehen, an die umgebenden Gebäude ist ein hoher gestalterischer Anspruch zu stellen. Die Abschnitte unterschiedlicher Vorräumtiefen entlang der Linzer Bundesstraße sollen auch zukünftig zur Wahrnehmbarkeit der Annäherung an die Innenstadt beitragen. Insbesondere der Kreuzungsbereich mit der Minnesheimstraße ist aufgrund seiner Bedeutung als verkehrlicher Verteiler gestalterisch zu unterstreichen. Die Bebauung entlang der Minnesheimstraße selbst hat straßenraumbildend zu sein, der Anfangs- und Endpunkt soll durch eine entsprechende Betonung und Gestaltung im Stadtraum ablesbar werden. Innerhalb des historischen Ortskerns von Gnigl sind die prägenden Strukturen, in Form von straßenraumbildender Bebauung ohne bzw. mit nur schmalen Vorräumen, zu stärken.

Die geplante Anbindung an den S-Bahn-Verkehr sowie der Neubau des Bahnhofs Salzburg-Sam werden als wichtige Impulsgeber für die Entwicklung des Bereiches aufgrund der besseren Anbindung an die Innenstadt angesehen. Dementsprechend ist auch auf eine gute Ablesbarkeit der S-Bahnhaltestellen sowie eine optimale Anbindung in den Teilraum zu achten.

Die wichtige Fußwegeverbindung entlang des Alterbachs ist gestalterisch hervorzuheben. Möglichst beidseitig soll der Bachlauf durch einen Grünstreifen bzw. Gärten begleitet werden, die Vielfalt der angrenzenden Räume ist zu erhalten. Lagerflächen oder sonstige ungestaltete versiegelte Flächen mit Orientierung zum Bach sind zu vermeiden (siehe Plan 3.04).

Halböffentliche und private Grünflächen

Um Nutzungskonflikte zwischen gewerblich genutzten Gebieten und angrenzender Wohnbebauung zu

minimieren, sollen im Bereich zwischen Bahndamm und Alterbach die Übergänge prägnanter gestaltet und Bereiche unterschiedlicher Nutzung deutlich voneinander abgegrenzt werden.

Mit der Herausarbeitung von „Gartenthemen“, beispielsweise durch Pflanzvorgaben innerhalb der unterschiedlichen Siedlungsbereiche, kann im Bereich der Wohnbebauung der Zusammenhalt und die Identität unterstrichen werden. So soll auch der baulichen Heterogenität im Bereich der Minnesheimstraße durch eine vereinheitlichte Freiraumgestaltung entgegengewirkt werden.

Die Qualitäten der Freiräume entlang der Bäche sind verstärkt herauszuarbeiten. So kann ein vereinheitlichtes Pflanzkonzept den Grünstreifen entlang des Alterbachs in seiner Wirkung stärken. Indem auch die privaten Freiräume entlang der Bäche räumlich und thematisch Bezug zu diesen aufnehmen, können diese hinsichtlich der Qualität und Wahrnehmbarkeit aufgewertet werden (siehe Plan 3.05).

Schwerpunktbereiche des Handlungsbedarfs

- Im Bereich der historischen Bauungsstrukturen entlang der Linzer Bundesstraße, der Grazer Bundesstraße und der Eichstraße soll eine straßenraumbildende Bebauung entwickelt werden.
- Um die Annäherung an die Stadt entlang der Linzer Bundesstraße besser wahrnehmbar zu machen, ist die Bebauungsstruktur stadteinwärts in Dichte und Höhe gestaffelt zu entwickeln.
- Entlang der Grazer Bundesstraße ist die Ablesbarkeit der historischen Bauungsstruktur und Wegeverbindung zu verbessern.
- Zur Stärkung der Identität der Entwicklungsachse „Gnigl-Langwied“ sind die vorhandenen Nachverdichtungspotentiale im Bereich zwischen Alterbach, Linzer Bundesstraße und Bahnlinie qualitäts- und maßvoll zu entwickeln.
- Keine weitere Zersiedelung insbesondere in den nordöstlichen Randbereichen des Teilraums.
- Bei der geplanten Anbindung des

Teilraums durch den Neubau des Bahnhofs „Salzburg-Sam“ ist auf eine entsprechende qualitative Ausgestaltung sowie auf eine gute Anbindung an den Teilraum Bedacht zu nehmen.

- Entlang der Linzer Bundesstraße soll zur Verbesserung der Wahrnehmung einer Annäherung an die Stadt die Vorraumtiefe stadteinwärts gestaffelt abnehmen.
- Insbesondere im Bereich der Minnesheimstraße sind, um der baulichen Heterogenität entgegenzuwirken, der öffentliche Raum bzw. der Freiraum hochwertig zu gestalten. Der Anfangs- und Endpunkt der Minnesheimstraße ist gestalterisch zu betonen.
- Im Bereich zwischen Bahndamm und Alterbach mit den bestehenden bzw. potentiellen Nutzungskonflikten zwischen Gewerbenutzungen und angrenzender Wohnbebauung sind grün-geprägte Übergänge zur besseren Abschirmung zu schaffen.
- Die wichtigen Fußwegeverbindungen (z. B. entlang des Alterbachs) sind durch freiraumgestalterische Maßnahmen zu unterstreichen.
- Die besonderen landschaftlichen Qualitäten dieses Teilraums sind beispielsweise durch das Entwickeln von Pflanzkonzepten mit Bezug zum Wasser (Alterbach) hervorzuheben. Dabei sind die wichtigen Sichtbeziehungen im Bereich von Langwied und Sam zu erhalten.

Schallmoos-Neustadt

Strukturuntersuchung

Der Teilraum wird im Osten durch den Rangierbahnhof, im Westen durch den Hauptbahnhof bzw. die Salzach und gegen Süden durch den Kapuzinerberg begrenzt. Der Südwesten des Teilraums ist der Innenstadt, der südliche Bereich bis zur Breitenfelderstraße noch dem Urbanen Kern, der nördliche Bereich der Äußeren Stadt zuzuordnen (siehe Plan 3.02).

Erst Ende des 16. Jahrhunderts wurde in Schallmoos durch die Trockenlegung des Moores mit der Besiedelung begonnen. Wie schon in

den anderen Teilräumen, so gab auch hier der Bau der Kaiserin-Elisabeth-Bahn im Jahr 1860 den entscheidenden Entwicklungsimpuls. Um die Jahrhundertwende begann die gründerzeitlich geprägte Bautätigkeit in der Neustadt nach dem Vorbild der Wiener Ringbebauung. Obwohl bereits in den 1920ern die Realisierung eines Industriegebiets vorgesehen war, siedelte sich erst nach dem Zweiten Weltkrieg eine großflächige Gewerbebebauung im Nordosten von Schallmoos an.

Heute stellt sich der Raum in seiner patchworkartigen Nutzungsstruktur als typischer innenstadtnaher Stadtumbaubereich mit einem hohen Entwicklungspotential dar. Die Heterogenität des nördlichen Bereichs, mit der großmaßstäblichen gewerblichen Bebauung und der kleinteiligen Wohnbebauung, steht im starken Kontrast zur Homogenität und dem urbanen Charakter der Neustadt mit seiner gründerzeitlichen Bebauung. Aufgrund der Begrenzung durch die Bahnlinie sowie dem Kapuzinerberg ist Schallmoos ein introvertierter Stadtteil mit wenigen Bezügen nach außen.

Gebäudehöhe

Bezüglich der Bebauungsstruktur lässt sich der Teilraum Schallmoos in zwei Bereiche untergliedern. Die im Südwesten des Teilraums gelegene Neustadt besitzt eine vergleichsweise homogene Bebauung mit weitgehend drei bis fünf Geschossen. Der übrige Bereich ist durch in sich relativ homogene Siedlungseinseln unterschiedlicher Bebauungstypologie geprägt. Im Südwesten zwischen Gabelsberger- und Breitenfelderstraße prägt eine Blockrandbebauung mit vier bis acht Geschossen die Bebauungsstruktur, während sich im übrigen Bereich ein- bis dreigeschossige Einzelhausbebauung und Gewerbebauten blockweise abwechseln. Die Bebauung um den Kreuzungsbereich Sterneckstraße/Schallmooser Hauptstraße bzw. dem „Zentrum im Berg“ sowie teilweise entlang der Sterneckstraße weist hingegen wieder eine Höhe von drei bis fünf Geschossen auf (siehe Plan 3.12).

Bautypologie/Körnung

Der homogene Siedlungsbereich im Südwesten des Teilraums – die Neustadt – ist von einer Bebauung feiner bis mittlerer Körnung geprägt. Der übrige Bereich des Teilraums weist überwiegend eine Bebauung mittleren Maßstabs auf: Die in diesem Bereich liegende Einzelhausbebauung ist von einer feinen Körnung, die Gewerbebauten von einer mittleren bis groben Körnung geprägt. In diese Struktur eingelagert befinden sich mit den Gebäuden der Salzburg AG und der Firma Porsche großmaßstäbliche Einzelgebäude ohne Bezug zum Umfeld. Die Bebauung im Kreuzungsbereich Sterneckstraße/Schallmooser Hauptstraße hebt sich durch ihre grobe Körnung vom Umfeld ab (siehe Plan 3.12).

Öffentlicher Raum

Das gesamtstädtisch bedeutsame Wegenetz in Schallmoos wird durch die beiden wichtigen Ein- und Ausfallstraßen Vogelweiderstraße und Sterneckstraße sowie in der Neustadt durch die Schwarzstraße, die Rainerstraße sowie den Elisabethkai gebildet. Ergänzt wird das Wegenetz durch das teilraumbedeutende Netz, das zum einen die Schallmooser Hauptstraße zum anderen das gesamte Straßennetz der Neustadt, hier ist insbesondere die Franz-Josef-Straße hervorzuheben, umfasst (siehe Plan 3.13).

Entlang der Vogelweiderstraße wird der öffentlich wahrnehmbare Raum durch eine straßenbegleitende Bebauung mit geringer bis mittlerer Tiefe begrenzt. Vereinzelt existieren noch unbebaute Grundstücke oder weit zurückversetzte Gebäude mit vorgelagerten Parkplätzen, wodurch eine Begrenzung des öffentlich wahrnehmbaren Raums verloren geht. Die Kreuzungspunkte Vogelweiderstraße mit der Gabelsbergerstraße/Sterneckstraße und in weiterer Folge mit der Schallmooser Hauptstraße stellen weitere bedeutsame Verkehrsknotenpunkte dar, welche jedoch hinsichtlich ihrer Gestaltung und Ablesbarkeit erhebliche Defizite aufweisen.

Entlang der Gabelsbergerstraße/Sterneckstraße sowie der Schallmooser Hauptstraße lässt sich der öffentlich wahrnehmbare Raum in verschiedene Sequenzen unterteilen. Der westliche Abschnitt beider Straßenzüge ist durch eine geschlossene sowie offene Blockrandbebauung mit keinen oder geringen Vorräumen klar gefasst. Gegen Westen stellt die Kreuzung Gabelsbergerstraße/Weiserstraße mit ihrer Verkehrs- und Aufenthaltsfunktion den Endpunkt dieser Sequenz dar. Im östlichen Abschnitt der beiden Straßenzüge, der baulich durch einen Wechsel aus Büro- und Wohngebäuden sowie gewerblich genutzten Flächen geprägt wird, variieren die Tiefe und Gestalt der Vorräume, wodurch der öffentlich wahrnehmbare Raum hier undifferenziert wirkt. Der sich westlich des „Zentrum im Berg“ (ZIB) befindliche Kapuzinerbergaufgang ist aufgrund seiner Lage und einer mangelnden Gestaltung nur unzureichend wahrnehmbar. Da die nordwestlich des „ZIB“ liegende Kreuzung Schallmooser Hauptstraße mit der Sterneckstraße nur teilweise durch eine Bebauung räumlich gefasst ist, wird die Orientierung an dieser Stelle erschwert.

Der öffentliche Raum der Neustadt wird weitgehend von einer Blockrandbebauung gefasst, welche dem öffentlichen Raum einen urbanen Charakter verleiht. Einzig die Verkehrseinbauten (Obus-Leitungen) stören den Raumeindruck dieses historisch und städtebaulich wertvollen Ensembles. Insbesondere am Mirabellplatz sowie am Makartplatz ist der Mangel einer entsprechenden qualitativen Gestaltung des öffentlichen Raums augenscheinlich. In diesen Bereichen wird der öffentliche Raum weitgehend nur durch die angrenzende hochwertige Architektur geprägt und kaum durch den wahrnehmbaren öffentlichen Raum selbst. Stadtauswärts bekommt der öffentliche Raum durch den Wechsel von einer geschlossenen zu einer offenen Blockrandbebauung eine „grüne“ Prägung. Die Uferpromenade entlang der Salzach fasst den öffentlichen Raum gegen Süden ein. Hier haben insbesondere die Bereiche um die Brücken eine wichtige

Aufenthalts- und Orientierungsfunktion.

Halböffentliche und private Grünflächen

In Schallmoos-Neustadt sind beinahe alle Typen der privaten und halböffentlichen Freiräume vertreten. Während innerhalb der Neustadt in vielen Bereichen ein sehr prägnantes und einheitliches Erscheinungsbild vermittelt wird, zeigt sich Schallmoos äußerst heterogen.

Im Bereich der Neustadt wird der homogene Charakter der gründerzeitlichen Stadtstruktur durch die privaten Freiräume unterstützt. Eine für diese innerstädtische Lage vergleichsweise intensive Durchgrünung mit hohem gestalterischem Anspruch sorgt für eine besondere Lebensqualität in urbaner Atmosphäre. Im Gegensatz dazu wechseln sich im nördlichen Bereich von Schallmoos vielfach Freiräume von Gewerbegebieten mit privaten Gärten von Einfamilienhaussiedlungen ab (siehe Pläne 3.12, 3.13 und 2.20).

Nutzungsverteilung

Dieser Teilraum wird durch eine sehr starke Nutzungsdurchmischung geprägt. Bereiche homogener Nutzung können nur kleinteilig abgegrenzt werden. Wenngleich in der Neustadt die Wohnnutzung leicht dominiert, so befinden sich hier, der zentralen Lage entsprechend, viele Einrichtungen des Gastgewerbes, des tertiären Sektors sowie Infrastruktureinrichtungen und öffentliche Gebäude. Nordwestlich der Franz-Josef-Straße bis zu dem Bereich zwischen der Bahnlinie und der Bayerhamerstraße nimmt der Anteil der Wohnnutzungen leicht zu. Schallmoos hingegen wird von großflächigen gewerblichen Nutzungen dominiert. Insbesondere entlang der Sterneckstraße und der Vogelweiderstraße überwiegen Nutzungen des tertiären Sektors, an die in den hinteren Bereichen Nutzungen des sekundären Sektors anschließen. Zusammenhängende Wohnbereiche sind nur im Norden des Teilraums im Bereich des Baron-Schwarz-Parks, zwischen der Gnigler Straße und der Röcklbrunnstraße sowie im

Kreuzungsbereich Sterneckstraße mit der Linzer Bundesstraße vorzufinden (siehe Plan 3.14).

Bauliche Dichte

Der Teilraum gliedert sich bezüglich der baulichen Dichte im Wesentlichen in zwei Bereiche: Im Süden des Teilraums weist die Blockrandbebauung der Neustadt eine weitgehend sehr hohen Bestandsdichte auf. Der Bereich nördlich davon wird durch großflächige Gewerbebauten überwiegend geringer Dichte geprägt. Diese Gewerbeblöcke werden vielfach durch Bereiche mit einer Wohnbebauung sehr unterschiedlicher Bestandsdichte, vielfach auch sehr geringer baulicher Dichte, unterbrochen (siehe Plan 3.17).

Nachverdichtungspotential

Dieser Teilraum wird einerseits von dem Bereich der Neustadt mit einer weitgehend sehr hohen Bestandsdichte und im Norden (Schallmoos) von den überwiegenden Gewerbenutzungen mit sehr heterogenen Bestandsdichten geprägt. Mangels durch Bebauungspläne festgelegte maximale bauliche Ausnutzbarkeiten für den Siedlungsbereich südlich der Gabelsbergerstraße/Sterneckstraße (Neustadt) kann für diesen Bereich kein Nachverdichtungspotential erhoben werden. Dadurch weist dieser Siedlungsbereich nahezu keine Nachverdichtungspotentiale auf. Hingegen liegen im Bereich nördlich davon sowohl bei den Wohnbaulandflächen als auch bei den gewerblich genutzten Flächen teilweise sehr hohe Nachverdichtungspotentiale vor.

Größere zusammenhängende Wohnbaulandflächen mit teilweise auch hohen Nachverdichtungspotentialen liegen in den Bereichen zwischen Lastenstraße und der Bayerhamerstraße, entlang der Hettwer- und Funkestraße sowie zwischen der Steinhauserstraße und der Vogelweiderstraße. Weitere kleinere Wohnbaulandflächen zur Weiterentwicklung im Bestand liegen verstreut über den gesamten Teilraum vor.

Bei den großflächigen Gewerbenutzungen weisen vor allem jene Flächen östlich der Bergerbräuhausstraße hohe Potentiale zur Bestandsent-

wicklung auf. Jedoch auch nahezu alle übrigen Gewerbeflächen, insbesondere im Nahbereich der Bahngleise sowie beidseits der Gnigler Straße, stellen erhebliche Nachverdichtungspotentiale dar (siehe Plan 1.13).

Größere zusammenhängende Umstrukturierungsflächen liegen in diesem Teilraum nicht vor. Vielmehr gibt es insbesondere östlich der Vogelweiderstraße sowie entlang der Sterneckstraße und der Schallmooser Hauptstraße eine Vielzahl an kleinen Flächen, die künftig gewerblich genutzt werden sollen.

Teilräumliche Potentiale

Stärken

- Homogenität der Bebauungsstruktur in der Neustadt
- Innere Homogenität der Inseln
- Kapuzinerberg als prägender, den Teilraum im Süden begrenzender Landschaftsraum
- Bahnhofsnähe

Schwächen

- Mangelnde Vernetzung mit dem Umfeld
- Fehlende Übergänge zwischen den einzelnen Bebauungsinselformen, städtebauliche Gestaltung der Vogelweiderstraße sowie Sterneckstraße
- Fehlende oder verbesserungsfähige Gestaltung der Kreuzungsbereiche entlang der Sterneckstraße, der Schallmooser Hauptstraße sowie des Mirabellplatzes und des Makartplatzes

Leitprofil

„Experimentieren und Etablieren“

Während die Gestalt der Neustadt sowie die Bebauung entlang der Sterneckstraße und der Schallmooser Hauptstraße weiterhin durch die homogene Bebauungsstruktur und den urbanen Charakter des öffentlichen Raums geprägt sein soll, ist im nördlichen Teil von Schallmoos eine Homogenisierung der heterogenen Bebauungsstruktur das Ziel. Dabei sollen aber die unterschiedlichen Strukturen, unter Einbindung der wenigen vorhandenen Grünflächen, in einem Art „Patchwork“ weiterhin ablesbar bleiben. Entsprechend der innenstädtischen Lage wird für diesen Bereich eine maßvolle Verdich-

tung angestrebt, Solitäre werden in das Patchwork als „Ankerpunkte“ integriert. Dabei muss das gesamtstädtische und teilraumbedeutende Wegenetz in diesem Bereich durch eine straßenraumbildende Bebauung ablesbar bleiben. Der geplante Um- und Ausbau des Hauptbahnhofs lässt für die Entwicklung des südwestlichen Bereichs von Schallmoos einen zusätzlichen Impuls erwarten. Darüber hinaus ist langfristig die Vernetzung des Stadtteiles mit den umliegenden Stadtteilen auch über die Bahngleise hinweg zu verbessern.

Entwicklungskonzept

Gebäudehöhe

Baustrukturell ist für den Bereich der Neustadt sowie für nahezu den gesamten Bereich von Schallmoos eine drei- bis fünfgeschossige Leithöhe vorgesehen. An den Hängen des Kapuzinerbergs soll sich die Bebauung jedoch tendenziell an der unteren Grenze dieser Höhenkategorie orientieren bzw. ist unter Berücksichtigung der topographischen Situation auch eine Beschränkung auf zwei Geschosse im Einzelfall zu prüfen. Ziel für den Bereich nördlich der Röcklbrunnstraße bzw. der Schwarzparkstraße ist die Schaffung in sich bebauungstypologisch homogener Inseln, mit einer Leithöhe von zwei bis drei Geschossen (siehe Plan 3.03).

Körnung

Als Leitstruktur für den Bereich der Neustadt ist eine mittlere Körnung vorgesehen, wenn gleich sich Neu-, Zu- und Umbauten prinzipiell an der Bestandsstruktur zu orientieren haben. Im Bereich entlang der Salzach bzw. des Elisabethkais soll die Bebauung weiterhin eine feine Körnung aufweisen. Auch Schallmoos soll von einer mittleren Körnung geprägt sein, wenngleich auf die im Bestand vorhandenen spezifischen „patchworkartigen“ Bebauungsstrukturen Bedacht genommen werden soll. Im Bereich der Fürbergstraße, im Siedlungsbereich nördlich der Röcklbrunnstraße sowie der Schwarzparkstraße soll auch künftig die kleinteilige Bebauungsstruktur fortgeführt werden. Eine grobe

Körnung soll sich auf den Bereich des Gewerbeschwerpunkts „Schallmoos“ (siehe Plan 3.02) sowie auf den Bereich der großvolumigen Bestandsbauten beidseits der Vogelweiderstraße beschränken. Dabei sollen die bestehenden Strukturen der unterschiedlichen Siedlungsinselformen berücksichtigt werden (siehe Plan 3.03).

Öffentlicher Raum

Hohen Stellenwert wird der Gestaltung des öffentlichen bzw. des öffentlich wahrnehmbaren Raums zugesprochen. Besonders in Bereichen entlang wichtiger Verbindungen (Süden der Vogelweiderstraße, Kreuzungsbereich Sterneckstraße/Schallmooser Hauptstraße, Bereich Zentrum im Berg, Sterneckstraße) muss die Bebauung straßenraumbildend sein.

Im Bereich der wichtigen Wegeverbindungen dürfen die Vorräume eine geringe Tiefe nicht überschreiten bzw. soll ganz auf Vorräume verzichtet werden, um den gewünschten urbanen Charakter zu erreichen. Aufgrund ihrer vorwiegend auf FußgängerInnen und RadfahrerInnen ausgerichteten Funktion ist die Breitenfelderstraße durch grünpfropfte Vorräume von den anderen wichtigen Verbindungen hervorzuheben. Zur Verbesserung der Orientierung im Straßenraum sind die übergeordneten Straßenkreuzungen stadtgestalterisch zu akzentuieren (u. a.: Bahnhofsvorplatz an der Lastenstraße, Aufgang auf den Kapuzinerberg, Vogelweiderstraße/Breitenfelderstraße, Sterneckstraße, Schallmooser Hauptstraße, Mirabellplatz, Sterneckstraße/Fürbergstraße und Weiserstraße/Gabelsbergerstraße). Im nördlichen Bereich des Teilraums, mit dessen charakteristischer inselartiger Struktur mit gewerblich genutzten und durch Wohnnutzung geprägten Flächen, sind die vorhandenen Grünflächen stadtgestalterisch stärker herauszuarbeiten (siehe Plan 3.04).

Halböffentliche und private Grünflächen

Insbesondere durch die Unterscheidung der Siedlungsbereiche in Be-

reiche der Innenstadt, des Urbanen Kerns und der Äußeren Stadt und durch die Betonung der wichtigen Wegeverbindungen soll eine gewisse Ordnung geschaffen werden.

Dabei sind die bereits hohen Wohnqualitäten der Neustadt durch den Erhalt und die zusätzliche Entwicklung der vorhandenen Freiräume (z. B. Terrassen, Balkone, Aufenthaltsbereiche in den Hinterhöfen) weiter zu verbessern. Hierbei sind hohe gestalterische Ansprüche an die Freiraumgestaltung, zur Unterstützung der besonderen Lebensqualität und der urbanen Atmosphäre, zu stellen.

Im Gegensatz dazu sollen die „patchworkartigen“ Bebauungsstrukturen im nördlichen Bereich von Schallmoos auch in der Freiraumgestaltung ablesbar sein, da dieser Bereich des Teilraums von den Kontrasten bezüglich der Bebauungsstruktur, der Freiraumgestaltung und der Pflanzenverwendung lebt. In den Übergangsbereichen zwischen Gewerbeflächen und Wohnsiedlungen ist auf eine verträgliche Gestaltung zu achten, das heißt, dass zum Beispiel Lagerflächen nicht direkt an Wohnbebauungen angrenzen sollen. Auf ausgewählten gewerblichen Flächen sollen Mehrfachnutzungen entwickelt werden, um den Mangel an öffentlichen Räumen in den peripheren Wohnanlagen zu kompensieren. Insbesondere Gewerbeflächen beinhalten durch die Möglichkeit einer Verringerung der Versiegelung sowie durch das Experimentieren mit pflegeextensiven Pflanzungen ein großes Potential zur ökologischen Aufwertung urbaner Freiräume (siehe Plan 3.05).

Schwerpunktbereiche des Handlungsbedarfs

- Im Bereich der Neustadt sind die homogene Bebauungsstruktur sowie die zentrumsnahen Wohnqualitäten zu erhalten und weiterzuentwickeln.
- Insbesondere entlang der Sterneckstraße, der Schallmooser Hauptstraße und der Vogelweiderstraße sind die Übergänge zwischen den heterogenen Bebauungsstrukturen

zu harmonisieren.

- Die Heterogenität bezüglich Nutzung und Bebauungsstruktur im Bereich von Schallmoos soll als eine Art Patchwork beibehalten werden.
- Der Um- und Ausbau des Hauptbahnhofs soll als Impuls für die (städtebauliche) Entwicklung des südwestlichen Bereichs von Schallmoos genutzt werden.
- Die nördlich der Breitenfelderstraße liegenden bautypologisch unterschiedlichen Siedlungsinseln sollen in sich eine homogene Bebauungsstruktur aufweisen.
- Der innerstädtischen Lage entsprechend ist der Bereich Schallmoos im Vergleich zum Bestand maßvoll zu verdichten.
- Im Zuge des Um- und Ausbaus des Hauptbahnhofs ist im Bereich der Lastenstraße die Vernetzung des Teilraums mit den angrenzenden Teilräumen über die Bahngleise hinweg zu verbessern.
- Der öffentliche Straßenraum im Bereich der Vogelweiderstraße sowie der Sterneckstraße ist durch eine straßenraumbildende Bebauung zu fassen und gestalterisch aufzuwerten.
- Die Breitenfelderstraße ist aufgrund ihrer vorwiegend auf FußgängerInnen und RadfahrerInnen ausgerichteten Funktion durch grünteprägt Vorräume aufzuwerten.
- Die Möglichkeit der Nutzung von Synergien im Freiraum, wie z. B. Mehrfachnutzung von gewerblichen Flächen zur Kompensation mit Freiräumen unterversorgter Wohngebiete, ist zu prüfen.
- Gewerbeflächen sollen durch eine Verringerung der Versiegelung ökologisch und freiraumgestalterisch aufgewertet werden.

Aigen-Parsch

Strukturuntersuchung

Der Teilraum Aigen-Parsch erstreckt sich zwischen der Salzach und dem Gaisberg vom Kapuzinerberg bis zur südlichen Stadtgrenze (siehe auch Ausführungen zu den „Äußeren Bergen“ im Freiraumkonzept). Er lässt sich grob in drei nebeneinander verlaufenden Streifen einteilen:

- die Siedlungsfläche in der flachen Ebene zwischen Glasenbach und der Salzach,
- die Siedlungs- und Gewerbeflächen entlang der Infrastrukturbänder Aigner Straße und Bahntrasse sowie
- die Siedlungen an den „Aigner Parkhängen.“

Der Teilraum zählt vollständig zur Äußeren Stadt (siehe Plan 3.02).

Aigen war bis ins 19. Jahrhundert durch weit gestreute Bauernhöfe, Gutshöfe und Ansitze sowie den damaligen Ortskern, gebildet durch Kirche und Schloß Aigen, geprägt. Bis heute sind noch die historischen Ortskerne in Glas und Parsch sowie Teile der historischen Bebauung an der Überfuhr ablesbar. Durch die Salzachregulierung 1859/60 sowie der Eröffnung der Kaiserin-Elisabeth-Westbahn im Jahr 1860 bzw. der Erweiterung durch die Gisela-bahn bis Innsbruck 1876 wurden die Rahmenbedingungen für die bauliche Entwicklung des Stadtteils Aigen geschaffen. Nach 1945 kam es zu größeren Siedlungserweiterungen, seit den 1970er-Jahren fand besonders an den privilegiert gelegenen Hängen des Gaisberges/Kühberges eine intensive Bautätigkeit statt.

Die zuvor beschriebenen drei Siedlungsbänder des Teilraumes werden um den Aigner Bahnhof in einem lokalen Zentrum verknüpft. Große Bereiche des Teilraumes sind, abgesehen von einigen kompakt angelegten Siedlungen, von lockerer Ein- und Mehrfamilienhausbebauung geprägt. Die unterschiedlichen Bautypologien liegen weitgehend unvermittelt nebeneinander. Entlang den „Aigner Parkhängen“ bilden verstreute Villen und Schlösser wichtige Bezugspunkte innerhalb des Siedlungsraums.

Gebäudehöhe

Die Bebauungsstruktur des Teilraums ist heterogen. Im nördlichen Bereich rund um die Kreuzung Gaisbergstraße mit der Eberhard-Fugger-Straße, einem lokalen Zentrum, bis hin zur Abzweigung der Aigner Straße finden sich Gebäude unter-

schiedlicher Höhe. Hier wechseln sich sechsgeschossige Zeilenbauten mit ein- und zweigeschossigen Flachbauten ab. Die Gebäude orientieren sich nur bedingt zum Straßenraum und haben zueinander nur wenig Bezug. An den Hängen der „Äußerer Berge“ und am Salzachufer herrscht in weiten Bereichen eine homogene Einzelhaus- und Zeilenbebauung mit ein bis zwei Geschossen vor. Jedoch treten im gesamten Teilraum unvermittelt Sprünge in der Gebäudehöhe auf. So stehen z. B. die siebengeschossigen Zeilen der Rennbahnsiedlung unmittelbar zweigeschossigen Einfamilienhäusern gegenüber (siehe Plan 3.12).

Bautypologie/Körnung

Die Heterogenität der Gebäudehöhen spiegelt sich auch in der unterschiedlichen Maßstäblichkeit wider. Maßstabsprünge aufgrund ihrer groben Körnung im Vergleich zu ihrem kleinmaßstäblichen Umfeld stellen beispielsweise das Solitär der Landesfinanzdirektion, das Ursulinenkloster und das Diakoniezentrum dar, wenngleich sich diese bezüglich der Gebäudehöhe weitgehend in den baulichen Kontext integrieren. Eine angemessene Betonung erfährt der neue Bahnhof Salzburg-Parsch durch die anspruchsvolle Gestaltung selbst sowie durch die ihm zugewandte Zeilenbebauung (siehe Plan 3.12).

Öffentlicher Raum

Die Aigner Straße, die gemeinsam mit der Bahntrasse die Haupterschließung des Teilraums darstellt, nimmt die Funktion einer Ein- und Ausfallsstraße ein. Zum stadtweit bedeutsamen Wegenetz gehören auch die Verbindungen entlang der Salzach sowie der „Grüne Ring“ (siehe auch Ausführungen im Freiraumkonzept), der auch entlang der Parkhänge verläuft. Das teilraumbedeutsame Wegenetz, wie z. B. die Gaisbergstraße, stellt die Verbindungen zwischen der Haupterschließung und den Stadtlandschaften an der Salzach auf der einen Seite und den Parkhängen auf der anderen Seite her.

Der suburbane Charakter, den die

Aigner Straße an ihrem stadtseitigen Anfangspunkt aufweist, macht deutlich, dass es sich nicht um die Annäherung an eine von innen nach außen gewachsenen Stadt handelt, sondern um eine Collage verschiedenartiger Siedlungsteile, die nachträglich zusammengewachsen sind. Entlang dieser Straßenverbindung sind die Vorräume weitgehend von hohen Bepflanzungen, Mauern und Geländesprüngen geprägt. Die Gebäude sind häufig weit von der Straße zurückversetzt und nur wenig raumbildend. Im Bereich des Bahnhofs Aigen liegt ein kleiner Ortskern mit einer Verdichtung des öffentlichen Raums zwischen der Mandlgasse und der Olivierstraße. Dieser übernimmt auch die Rolle eines lokalen Zentrums. Jedoch ist der Bereich vor dem Bahnhof selbst nur mangelhaft gestaltet. In den unterschiedlichen Siedlungen orientiert sich die Bebauung vielfach nicht zur Straße hin, wobei die Vorräume weitgehend von Parkplätzen und „Abstandsgrün“ geprägt sind. Eine Ausnahme davon bildet der Platz an der Kreuzung zwischen Gaisberg- und Fadingergasse, wo sich zunehmend Einzelhandel und Dienstleistung mit raumbildenden Gebäuden ansiedeln. Jedoch fehlt auch hier eine der Aufenthalts- und Versorgungsfunktion entsprechende Gestaltung, hier dominieren weitgehend die Verkehrsbauten das Bild des öffentlichen Raums. Entlang der Salzach ist der Flussraum durch den starken Bewuchs der Flussböschungen vielfach nur eingeschränkt wahrnehmbar. Insbesondere im Bereich des alten Gasthauses am Überfuhrsteg sowie der Salzachstraße liegen Orte, die einen Bezug zur Salzach aufweisen (siehe Plan 3.13).

Halböffentliche und private Grünflächen

In weiten Teilen dominieren die privaten Gärten von Ein- und Mehrfamilienhaussiedlungen, wobei sich im Bereich des Ignaz-Rieder-Kais diese Gärten in einigen Abschnitten deutlich vom Fluss durch hohe Mauern und Hecken abgrenzen. Der hohe Grünanteil ist in diesen Siedlungen daher nur eingeschränkt in seiner Gesamtheit erlebbar. Den Ein- und

Mehrfamilienhausgebieten fehlt es in der Regel an halböffentlichen, anspruchsvoll gestalteten und nutzungsoffenen Freiräumen, die besonders für Eltern, Kinder, Jugendliche sowie für SeniorInnen eine wichtige Ergänzung darstellen. Positiv zu bewerten sind die öffentlich erlebbaren und differenziert gestalteten Freiräume der Landesfinanzdirektion.

Problematischer ist die Situation in den kompakten Siedlungen im nördlichen Bereich des Teilraums, die im engeren Umfeld der Bahntrasse liegen. Die weitgehend halböffentlichen Freiräume sind vielfach zu wenig differenziert ausgestaltet und in weiten Teilen ausschließlich als Parkplatz genutzt.

Insbesondere auch die Freiflächen, in denen Gewerbegebiete an andere Siedlungsbereiche angrenzen, sind nur unzureichend gestaltet und werden vielfach als großflächige Park- und Lagerplätze genutzt.

Die Siedlungsteile von Glas präsentieren sich mit einem ausgewogenen Verhältnis zwischen privaten und halböffentlichen Freiräumen. Die Qualität der dörflich geprägten Ortskerne von Glas und Parsch liegt unter anderem in der Einsehbarkeit der privaten Freiräume und in der zurückhaltenden bzw. nicht vorhandenen Einfriedung der Grundstücke (siehe Pläne 3.12, 3.13 und 2.20).

Nutzungsverteilung

Der Teilraum ist von einer überwiegenden Wohnnutzung geprägt. Besonders in den Stadtrandlagen am Gaisberghang dominiert vielfach eine ausschließliche Wohnnutzung. In diesen Bereichen sind nur vereinzelt Einrichtungen des Handels und der Dienstleistungen sowie Nahversorger vorzufinden. Auch im Nahbereich der Salzach wird die Wohnnutzung nur durch wenige Einrichtungen des tertiären Sektors sowie Infrastruktureinrichtungen und öffentliche Gebäude unterbrochen. Entlang der Aigner Straße (z. B. Bahnhof Aigen), der Gaisbergstraße und der E.-Fugger-Straße (z. B. Borromäuspunkt) liegen hingegen Bereiche mit einer überwiegend gewerblichen Nutzung. Auch der Norden des Teilraums ist von einer überwiegenden gewerbli-

chen Nutzung geprägt. In der Kategorie „Infrastruktureinrichtungen und öffentliche Gebäude“ sind in diesem Teilraum vor allem die Landesfinanzdirektion, das Krankenhaus der Diakonie, die Kunsteisbahn und das Volksgartenbad zu nennen (siehe Plan 3.14).

Bauliche Dichte

Auch hinsichtlich der Dichteverteilung lässt sich der Teilraum in drei Siedlungsbänder gliedern: die Siedlungen, die sich an den „Aigner Parkhängen“ entwickelten und sich als eine homogene Bebauungsstruktur geringer Dichte präsentieren, die Siedlungs- und Gewerbeflächen entlang der Aigner Straße und der Bahntrasse mit einer sehr heterogenen, teilweise aber sehr hohen Bestandsdichte sowie die Siedlungsfläche in der flachen Ebene zwischen Glaserbach und der Salzach mit einer weitgehend geringen baulichen Dichte (siehe Plan 3.17).

Nachverdichtungspotential

Dieser Teilraum bietet aufgrund seiner in vielen Bereichen kleinteiligen Bebauungsstruktur und geringen baulichen Dichte kleinräumig vielfach hohe Nachverdichtungspotentiale. So liegen unter anderem östlich der Bahntrasse zwischen der Neuhauserstraße und der Gaisbergstraße großflächige Bereiche mit mittleren, im Bereich der Schloßstraße/Ferenc-Fricsay-Straße/Richard-Strele-Straße teilweise mit hohen Nachverdichtungspotentialen vor. Weitere Flächen mit hohen Nachverdichtungspotentialen liegen unter anderem im Bereich der Dr.-Petter-Straße sowie im Bereich der Volksschule Parsch. Auch westlich der Bahntrasse liegen größere Flächen mit Potentialen zur Bestandsentwicklung im Wohnbau. Hier sind insbesondere die Siedlungsbereiche zwischen der Aigner Straße und der Reiffensteinstraße, zwischen der Johannes-Filzer-Straße und der Geroldgasse als auch jene des Leonhard-Posch-Wegs zu nennen.

Auch bei den Gewerbeflächen im Norden des Teilraums sind weitere Nachverdichtungen möglich (siehe Plan 1.13).

Geeignete Umstrukturierungsflächen gibt es in diesem Teilraum nur vereinzelt auf kleineren Baufeldern. Hier sind die kleine Fläche im Bereich des Aigner Bahnhofs und jene beiden im Bereich der Mauracherstraße zu nennen.

Teilräumliche Potentiale

Stärken:

- Klare räumliche Gliederung in drei Siedlungsbänder
- Große (natur-)landschaftliche Potentiale
- In den historischen Ortskernen „Verdichtung“ des öffentlichen Raums
- Sequenzbildung an der Aigner Straße
- Architektonische Bereicherung des Landschafts- und Ortsbilds durch Villen, Schlösser und Herrensitze

Schwächen:

- Wenig akzentuierte Silhouette an der Salzach
- Wenig ausgeprägte „besonders gestaltete Orte“ am Wasser
- Vielfach unpräzise gefasste öffentliche Räume
- Unvermitteltes Aufeinandertreffen verschiedenartiger Siedlungsstrukturen

Leitprofil

„Akzentuieren und Nobilieren“

Die drei angesprochenen Siedlungsbänder des Teilraums werden auch konzeptionell unterschiedlich behandelt. Die punktuellen Verknüpfungsbereiche, die in den lokalen Zentren im Bereich der Kreuzung Gaisbergstraße – Eberhard-Fugger-Straße sowie am Aigner Bahnhof liegen, sind zu stärken und weiterzuentwickeln. Insbesondere innerhalb dieser Verknüpfungsbereiche eignet sich dieser Teilraum zu einer Nachverdichtung durch kompakte Bautypologien. Entlang der beiden Erschließungsbänder Aigner Straße und Bahntrasse sind die baupolitischen Siedlungsinseln besser in das Netz der öffentlichen Räume einzubinden. Bei den beiden anderen Siedlungsbändern des Teilraums soll eine Orientierung auf die angrenzenden Landschaftsräume durch die Herausbildung dezentraler „besonders gestalteter Orte“ stattfinden.

Die Bebauungsstruktur in den Siedlungen am Hang hat sensibel mit der Topographie umzugehen.

Entwicklungskonzept

Gebäudehöhe

Die Bebauung soll sich von einer höheren und kompakteren Struktur im Norden, dem an den Urbanen Kern angrenzenden Bereich, zu einer niedrigeren, weitgehend lockeren Bebauung in Richtung Süden bzw. in Richtung Gaisberg- und Kapuzinerberghänge entwickeln. Die Leithöhe entlang der Eberhard-Fugger-Straße und der Gaisbergstraße wird mit drei bis fünf Geschossen festgelegt. Auch gegen Osten hin kann drei- bis fünfgeschossig gebaut werden, besonders in den der Bahntrasse zugewandten Baufeldern. Die Gebäudehöhen im Bereich überwiegender Wohnnutzung östlich der Bahntrasse sowie im Bereich des Aigner Tals sind nach unten mit zwei und nach oben mit drei Geschossen zu begrenzen. Entlang der Salzach südlich der Geroldgasse wird eine Leithöhe von maximal zwei Geschossen festgelegt, ausgenommen an den „besonderen Orten am Wasser“ (siehe Plan 3.04) können die Gebäudehöhen zwei bis drei Geschosse erreichen. Die Bebauung am Hang/Hangfuß kann unterhalb des „Grünen Rings“ (siehe Freiraumkonzept) maximal dreigeschossig, oberhalb davon (im Bereich der „Siedlungen im Landschaftsraum“; siehe Plan 3.02) maximal zweigeschossig gebaut werden, um eine Überformung des Landschaftsraums zu vermeiden (siehe Plan 3.03).

Körnung

Grundsätzlich ist für diesen Teilraum, ausgenommen der lokalen Zentren, der Bereiche großflächiger Baulandreserven entlang der Aigner Straße („Ergänzungsflächen“; siehe Plan 1.18) sowie im Bereich zwischen Eberhard-Fugger-Straße und Bahntrasse, eine feine Körnung vorgesehen. In den zuvor genannten Bereichen soll eine mittlere Körnung erreicht werden. Zur sensiblen Innenentwicklung sind kompaktere Bauformen einzusetzen, bei denen die Maßstäblichkeit Richtung mitt-

lerer Körnung tendieren können (siehe Plan 3.03).

Öffentlicher Raum

Entlang des „Grünen Rings“ sind Ausblicke in die Landschaft zu ermöglichen bzw. zu erhalten. Das Wegenetz entlang der Salzach sowie der Verlauf der Salzach selbst sind durch „dezentrale Orte am Wasser“ zu gliedern und durch bauliche Akzente mit Orientierung zur Salzach hervorzuheben.

Die Ablesbarkeit der historischen Ortskerne in Parsch und Glas ist weiter zu verstärken. In diesen Bereichen hat, wie auch am Fuß des Kapuzinerbergs und an der Aigner Straße, zur Aufwertung der Vorräume eine deutliche Ausrichtung der Gebäude auf den Straßenraum zu erfolgen. Zur Unterstreichung des urbanen Charakters haben die Vorräume in diesen Bereichen nur eine geringe Tiefe aufzuweisen bzw. soll ganz auf diese verzichtet werden. Die Kreuzungsbereiche Aigner Straße/Gaisbergstraße, Gaisbergstraße/Eberhard-Fugger-Straße sowie die S-Bahnhaltestellen sind gestalterisch aufzuwerten und entsprechend ihrer Bedeutung als Verkehrsknotenpunkt mit Aufenthaltsfunktion aufzuwerten und zu gestalten (siehe Plan 3.04).

Halböffentliche und private Grünflächen

Um den vorhandenen hohen Grünanteil im Bereich der Salzach besser erlebbar zu machen, sollen sich die Gärten zur Salzach hin nach Möglichkeit visuell öffnen sowie eine vereinheitlichte Vorräumgestaltung den Flussraum entlang dieses wichtigen Landschaftselements entsprechend betonen. Zusätzliche Bebauungen, insbesondere entlang des Salzachkais, sollen vermieden werden.

In den kompakten Siedlungen im nördlichen Bereich des Teilraums ist das Wohnumfeld zu verbessern, um die Identität dieser Quartiere zu stärken und die Freiräume unterschiedlichen Nutzungen zugänglich zu machen.

Der Siedlungsbereich der „Aigner

Parkhänge“ soll das Thema der Hecken und Alleen fortführen, um durch die Gliederung des Freiraums sowie dem Lenken von Aus- und Durchblicken in die Landschaft den noblen Charakter dieses parkartigen Bereichs zu unterstreichen.

In den Übergangsbereichen zu den Gewerbeflächen soll durch Pflanzungen wieder mehr Bezug zur Landschaft hergestellt werden und dadurch die entsprechenden Flächen aufgewertet werden. Dabei ist auch zu prüfen, welche Flächen für Mehrfachnutzungen geeignet sind. Um in den dörflich geprägten Ortskernen von Glas und Parsch auch weiterhin die Erlebbarkeit der angrenzenden Landschaftsräume zu ermöglichen, sollen verstärkt heimische Blütenesseln und Obstbäume in den Freiräumen eingesetzt werden. So bleiben auch die hier typische Artenvielfalt und die jahreszeitliche Veränderung weiterhin ablesbar (siehe Plan 3.05).

Schwerpunktbereiche des Handlungsbedarfs

- Insbesondere die Bereiche punktueller Verknüpfungen der Siedlungsbänder (lokalen Zentren): Kreuzung Gaisbergstraße/Eberhard-Fugger-Straße (Borromäuspunkt) sowie Aigner Bahnhof sind durch kompakte Bebauungsstrukturen zu unterstreichen und qualitativ nach zu verdichten.
- Die dem Teilraum zugrundeliegenden unterschiedlichen Maßstäblichkeiten der Bebauungsstrukturen sind differenziert weiter zu entwickeln.
- Bei einer Bebauung entlang der Salzach sowie im Bereich der Hanglagen (Gaisberg, Kapuzinerberg, Kühberg) muss sensibel auf die gegebene Topographie Bedacht genommen werden.
- Im Bereich der historischen Strukturen von Parsch und Glas, am Fuß des Kapuzinerbergs und an der Aigner Straße, haben sich die Gebäude zum Straßenraum hin zu orientieren.
- Soweit eine konfliktfreie Mischung gewerblicher Flächen möglich ist, soll dies bei zukünftigen Planungen mitgedacht werden.

- Entlang des „Grünen Rings“ und entlang des Wegenetzes der Salzach sind Ausblicke in die Landschaft sowie durch gestalterische Maßnahmen besondere Freiraumbereiche zu schaffen. Dabei ist der Flussraum insbesondere hinsichtlich der Erlebbarkeit zu erhalten bzw. zu verbessern.
- In den Siedlungsbereichen der „Aigner Parkhänge“ ist der Landschaftsraum z. B. durch Hecken und Alleen zu gliedern, um den Charakter des parkartigen Übergangs von der Stadt in den Landschaftsraum zu unterstreichen.
- Die dörflich geprägten Bereiche von Parsch und Glas sollen, beispielsweise unter Verwendung heimischer Blütenesseln und Obstbäume, besser ablesbar gemacht werden.

Alpenstraße

Strukturuntersuchung

Der Teilraum erstreckt sich entlang der Alpenstraße von der südlichen Stadtgrenze bis zu dem im Norden angrenzenden Teilraum der Altstadt. Gegen Osten wird der Teilraum durch die Salzach, im Westen durch die Stadtlandschaft „Hellbrunner Parklandschaft“ begrenzt. Der Norden des Teilraumes ist aufgrund seiner zentrumsnahen Lage dem Urbanen Kern zuzuordnen, der Süden ist bereits Bestandteil der Äußeren Stadt (siehe Plan 3.02).

Bis auf die entlang der heutigen Hellbrunner Allee gelegenen Guts Häuser und Schlösser war der Teilraum Alpenstraße bis in die 20er-Jahre des 20. Jahrhunderts eher spärlich besiedelt. Nach der Rodung der Josefiawaldung und dem Bau der Alpenstraße in den 30er-Jahren des letzten Jahrhunderts entstanden kleinere Ein- und Zweifamilienhaussiedlungen. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg siedelten sich entlang der Alpenstraße Großbauten für Wohnen, Wirtschaft, Gewerbe sowie öffentliche Einrichtungen an.

Prägendes Strukturelement des Teilraums ist die als Ein- und Ausfallstraße gesamtstädtisch bedeutsame Alpenstraße. Der Teilraum wird entlang der Alpenstraße in hohem Maße

von auf den Blockrand ausgerichteten Gebäuden geprägt. Aufgrund der unterschiedlichen Gestaltung der Vorräume sowie der differenzierten Bebauungsstruktur gliedert sich dieser in unterschiedliche Sequenzen. Das Stadtbild des nördlichen Bereichs ist geprägt durch die introvertierten Strukturen des inneren Nonntals mit Sportanlagen, Schulen, dem Jugendgästehaus, dem ARGE-Kulturgelände, der Kultur- und Gesellschaftswissenschaftlichen (KGW) sowie der Naturwissenschaftlichen Fakultät (NAWI). Der Bereich im Süden ist im Wesentlichen durch Wohnnutzung sowie einem vergleichsweise hohen Einzelhandelsbesatz gekennzeichnet, wobei hier kleinteilige Einfamilienhausgebiete neben Bereichen stehen, die durch Zeilenbauweise geprägt sind.

Gebäudehöhe

In diesem Teilraum sind sehr unterschiedliche Gebäudehöhen zu finden. So weist die Bebauung nördlich der Akademiestraße mit einer Höhe von bis zu fünf Geschossen und einer klaren Ausrichtung auf den öffentlichen Raum einen urbanen Charakter auf. Die Einzelhausbebauung zwischen der Akademiestraße und der Faistauergasse, jene der Josefiausiedlung sowie der Siedlung südlich der Fischer-von-Erlach-Straße wird hingegen von Gebäudehöhen von ein bis zwei Geschossen geprägt. Nur vereinzelt finden sich hier dreigeschossige Bauten. Gegen Süden schließt ein Bereich mit Zeilenbauten mit bis zu sieben Geschossen an. Südlich der Friedensstraße weist die Bebauung entlang der Alpenstraße überwiegend eine Höhe von bis zu fünf Geschossen auf, welche nur bedingt im Kontext mit der dahinter liegenden Bebauung steht (siehe Plan 3.12).

Bautypologie/Körnung

Der nördliche Bereich des Teilbereichs ist von einer Bebauung geringer bis mittlerer Körnung geprägt. Die Bereiche mit überwiegender Einzelhausbebauung weisen eine weitgehend geringe Körnung auf. Die Bebauung entlang der Alpenstraße wird hauptsächlich durch Einzelgebäude mittlerer Körnung

charakterisiert. Die Einzelgebäude südlich des Frohnburgwegs sind von einer mittleren bis groben Körnung geprägt. Bei der Annäherung an die Stadt von Süden her kann man – entgegen der Erwartung – eine stadteinwärts zunehmende Kleinteiligkeit der Bebauung beobachten (siehe Plan 3.03).

Öffentlicher Raum

Das gesamtstädtisch bedeutsame Wegenetz des Teilraums setzt sich aus der Alpenstraße als wichtige Ein- und Ausfallstraße sowie der Nonntaler Hauptstraße im Norden des Teilraums zusammen. Dem teilraumbedeutsamen Wegenetz sind die Akademiestraße, die Michael-Pacher-Straße, die Hofhaymer Allee /Friedensstraße/Josefiaustraße, der Frohnburgweg/Billrothstraße, der Kreuzhofweg/Ginzkeyplatz und die Hellbrunner Straße zuzuordnen.

Die Vorräume besitzen nördlich der Akademiestraße eine geringe Tiefe. Aufgrund dieser urbanen Prägung werden die Vorräume als Bestandteil des öffentlichen Raums wahrgenommen. Zwischen der Faistauergasse und dem Frohnburgweg besitzen die Vorräume eine geringe bis mittlere Tiefe. Gegen Süden nimmt die Tiefe der Vorräume wieder zu, wobei den Gebäuden entlang der Alpenstraße, die hier klar auf den öffentlichen Straßenraum ausgerichtet sind, vielfach Parkplätze vorgelagert sind. Entlang der Alpenstraße befinden sich mehrere Plätze, wie an der Kreuzung mit der Akademiestraße und mit der Michael-Pacher-Straße, jener vor der Bundespolizeidirektion sowie der Ginzkeyplatz. Jedoch sind diese nicht entsprechend ihrer Aufenthalts- und Verkehrsfunktion gestaltet bzw. nicht als Plätze im öffentlichen Raum wahrnehmbar. Einzig der Menschenrechtsplatz wird durch das gegen Westen solitär wirkende Gebäude der Naturwissenschaftlichen Fakultät baulich gefasst, gegen Osten ist auch er im öffentlichen Raum kaum erkennbar. Auch die Kreuzung mit der Friedensstraße ist nicht entsprechend ihrer Funktion als wichtiger Verteiler ablesbar. Der Süden der Alpenstraße ist als Eingang zur Stadt

nur unzureichend gestaltet und ablesbar.

Die Vorräume an der gesamtstädtisch bedeutsamen Wegeverbindung entlang der Salzach sind grüengeprägt, wobei die Salzach selbst durch den starken Bewuchs der Böschung nur eingeschränkt einsehbar und erlebbar ist. Im Bereich der westlichen Siedlungsgrenze eröffnen sich erhaltenswerte Ausblicke in den angrenzenden Landschaftsraum. Hier sind insbesondere jene vom Kreuzhofweg, vom Frohnburgweg sowie vom Freisaalweg zu nennen (siehe Plan 3.13).

Halböffentliche und private Grünflächen

Für die Betrachtung der privaten und halböffentlichen Freiräume im Teilraum Alpenstraße muss im Wesentlichen zwischen den an die Alpenstraße direkt angrenzenden Freiräumen und den dahinter liegenden Wohnquartieren unterschieden werden.

Die direkt an die Alpenstraße angrenzenden Freiräume präsentieren sich sehr heterogen. Im Süden ist der Freiraum von einem urbanen Charakter geprägt, gegen Norden tritt hingegen ein grüengeprägter Freiraum in den Vordergrund. In vielen Bereichen des Teilraums werden die Freiräume als Parkplätze genutzt, sodass diese meist weder gestalterischen noch funktionellen Ansprüchen gerecht werden. Auch die Einfriedung des im nördlichen Abschnitt der Alpenstraße befindlichen Freibads ist gestalterisch unbefriedigend. In den der Salzach zugewandten Freiräumen fehlt vielfach ein räumlicher aber auch thematischer Bezug zum Wasser. Ein positives Beispiel für eine anspruchsvolle Inszenierung des Übergangs zwischen Siedlungsbereich und Parklandschaft stellt das Hauptgebäude der Naturwissenschaftlichen Fakultät (NAWI) dar.

Die Freiräume der Wohnquartiere abseits der Alpenstraße sind weitgehend von Gebäuden mit wenig Bezug zum öffentlichen Raum geprägt. Differenziert werden kann hier zwi-

schen den privaten und zum öffentlichen Raum hin klar abgegrenzten Hausgärten (z. B. die Josefiausiedlung) und jenen halböffentlichen Freiräumen, die sich ohne deutliche Abgrenzung zum Straßenraum präsentieren (z. B. Zeilenbebauung an der Erentrudisstraße). In den Freiräumen zwischen der Zeilenbebauung dominieren in weiten Teilen Stellplätze und Garagen das Bild des öffentlichen Raums (siehe Pläne 3.12, 3.13 und 2.20).

Nutzungsverteilung

Dieser Teilraum präsentiert sich mit klar voneinander abgegrenzten Bereichen unterschiedlicher Nutzung. Entlang der Alpenstraße zwischen der Friedensstraße und dem südlichen Ende der Alpenstraße dominieren Nutzungen des tertiären Sektors. Vor allem der Bereich um das SCA weist, der Zentrumsfunktion entsprechend, eine hohe Dichte an Einrichtungen des Handels und Dienstleistungen auf. Weiters befinden sich in diesem vorwiegend gewerblich geprägten Bereich Einrichtungen des sekundären Sektors sowie Infrastruktureinrichtungen und öffentliche Gebäude. Nördlich der Friedensstraße sowie in den Bereichen abseits der Alpenstraße überwiegt eine Wohnnutzung. Der Anschlussbereich zur Altstadt im Norden des Teilraums weist erneut einen hohen Anteil an öffentlichen Gebäuden und Infrastruktureinrichtungen sowie eine starke Durchmischung von Wohnen und Handel auf (siehe Plan 3.14).

Bauliche Dichte

Der Teilraum ist durch eine sehr heterogene Dichteverteilung geprägt, wobei vor allem entlang der Alpenstraße eine sehr hohe bauliche Dichte im Bestand vorliegt. Diese nimmt mit zunehmender Entfernung von dieser bedeutsamen Ein- und Ausfallstraße ab. Die Bereiche mit den höchsten baulichen Dichten liegen im Süden des Teilraums und weisen überwiegend eine Wohnnutzung auf. Im Zuge der Annäherung an die Stadt in Richtung Norden nimmt die bauliche Dichte stetig ab. Erst ab der Akademiestraße nimmt diese dann wieder zu (siehe Plan 3.17).

Nachverdichtungspotential

Dieser Teilraum weist trotz seiner in vielen Bereichen bereits sehr hohen Bestandsdichte großflächig Nachverdichtungspotentiale auf. Vor allem entlang der Alpenstraße bzw. in den Baufeldern hinter den ersten Baureihen, hier insbesondere der Bereich der Josefiausiedlung, die Siedlungsbereiche um die Egger-Lienz-Gasse, aber auch jene Flächen im Anschluss an die Alpenstraße, sind Bestandsentwicklungen möglich. Auch westlich der Alpenstraße liegen Flächen, wie jener Bereich nördlich der Erentrudisstraße sowie die Siedlung westlich der Fischer-von-Erlach-Straße, die Potentiale für Bauen im Bestand aufweisen.

Bei den gewerblich genutzten Flächen liegen vor allem auf den Flächen östlich der Alpenstraße erhebliche Nachverdichtungspotentiale vor. Hier ist vor allem der Bereich nördlich der Hans-Webersdorfer-Straße (Verkehrsbetriebe) zu nennen. Auch auf den Gewerbeflächen südlich des Kreuzhofwegs westlich der Alpenstraße sind weitere Bestandsentwicklungen möglich (siehe Plan 1.13).

Die Umstrukturierungsfläche im Kreuzungsbereich der Hellbrunner Straße/Alpenstraße, zwischen Salzach und Alpenstraße, soll entlang der Alpenstraße einer gewerblichen Nutzung zugeführt werden, hingegen in den lärmgeschützten Bereichen für eine Wohnbebauung genutzt werden. Die zweite großflächige Umstrukturierungsfläche stellt das ehemalige „Schrannenareal“ im Süden des Teilraums dar. Auch dieser Bereich soll sich künftig in Richtung einer sich gegenseitig verträglichen Mischnutzung entwickeln.

Teilräumliche Potentiale

Stärken:

- Linearität in Kombination mit den auf den Blockrand ausgerichteten, vergleichsweise hohen solitären Baukörpern
- Klare räumliche Begrenzung durch Vorräume lediglich geringer bis mittlerer Tiefe
- Prägnante Ablesbarkeit der baupatypologisch unterschiedlichen „Inseln“

Schwächen

- Unzureichende Nutzung der Potentiale des Inneren Nonntals
- Wenig ausgeprägte Bezüge zum Umfeld, insbesondere zur „Hellbrunner Park- und Kulturlandschaft“
- Annäherung an die Stadt an der Bebauungsstruktur nicht ablesbar

Leitprofil

„Differenzieren und Stabilisieren“

Die herausragende Bedeutung der Alpenstraße als Ein- und Ausfallstraße ist im Sinne eines zeitgemäßen Stadttors zu interpretieren. Die Herausforderung der Zukunft liegt in der Inszenierung des Ankommens in der Stadt. Zur Stärkung des urbanen Charakters der Alpenstraße sollen die bereits in Ansätzen vorhandenen straßenraumbildenden Bebauungsstrukturen weiterentwickelt werden. Dabei sollen die siedlungsstrukturell unterschiedlichen Sequenzen berücksichtigt werden. Einen hohen Stellenwert nimmt die Gestaltung des öffentlichen bzw. des öffentlich wahrnehmbaren Raums als auch der Gebäude ein. Durch eine entsprechende Akzentuierung der Querverbindungen ist der Bezug zum umgebenden Landschaftsraum zu verstärken und die Tiefe des Raumes entlang der Alpenstraße besser wahrnehmbar zu machen.

Entwicklungskonzept

Gebäudehöhe

Im Teilraum „Alpenstraße“ orientieren sich die vorgegebenen Leithöhen für die Bebauungsstruktur zum einen an den bestehenden bebauungstypologischen Bereichen, zum anderen resultieren sie aus dem Ziel einer baulichen Fassung der Alpenstraße. Als Leithöhe für die Bebauung werden daher, mit Ausnahme der Einzelhausbebauung in den Siedlungsbereichen zwischen der Mascagnigasse und der Faistauer-gasse, südlich der Fischer-v.-Erlach-Straße sowie der Josefiaw-Siedlung, drei bis fünf Geschosse festgelegt. In den zuvor ausgenommenen Bereichen soll die Bebauung aufgrund ihrer kleinteiligen Einzelhausstruktur eine zwei- bis dreigeschossige Leithöhe aufweisen (s. Plan 3.03).

Körnung

Mittels der Gebäudekubatur ist die Alpenstraße als wichtige Zufahrtsstraße zur Stadt baulich besser zu fassen, Ablesbarkeit der Sequenzen zu unterstreichen und eine Vermittlung zur rückseitig angrenzenden Bebauung anzustreben. Für diesen Teilbereich ist, mit Ausnahme der Einzelhausbebauung zwischen der Mascagnigasse und der Faistauergasse, südlich der Fischer-v.-Erlach-Straße sowie der Josefiaw-Siedlung, eine mittlere Körnung umzusetzen. Die kleinteilige Einzelhausbebauung in den zuvor ausgenommenen Bereichen soll auch künftig eine feine Körnung aufweisen. Der Solitär der Naturwissenschaftlichen Fakultät soll weiterhin als ein Sonderbaustein mit seiner groben Körnung erhalten bleiben (siehe Plan 3.03).

Öffentlicher Raum

Die bestehenden z. T. historischen Verbindungen im Bereich der „Hellbrunner Park- und Kulturlandschaft“ sowie entlang der Salzach sind klarer herauszuarbeiten. Ebenso auch die Querverbindungen zu diesen Bereichen. Die Salzach ist als stadtbildprägendes Element hervorzuheben und zu betonen. Der zukünftige „Unipark Nonntal“ und das Gebäude der Naturwissenschaftlichen Fakultät sowie die Salzach sind durch eine entsprechend zu gestaltende Verbindung entlang der Akademiestraße und entlang der Michael-Pacher-Straße an die Alpenstraße besser anzubinden. Dementsprechend kommt auch dem Kreuzungsbereich der Michael-Pacher-Straße mit der Alpenstraße eine hohe gestalterische Bedeutung zu.

Für den öffentlichen Raum ist der Erhalt der Linearität der Alpenstraße unter Beibehaltung bzw. Stärkung der bestehenden Sequenzen das übergeordnete Ziel. Dementsprechend besitzen die Vorräume im Norden nur eine geringe Tiefe, während sie im Süden eine mittlere Tiefe aufweisen sollen. Um eine entsprechende urbane Gestaltung zu erhalten, sollen die Vorräume nicht ausschließlich durch Parkplätze genutzt werden. Die Bebauung beidseits der

Alpenstraße hat, mit Ausnahme des Abschnitts zwischen dem Kloster St. Josef und der Faistauergasse, straßenraumbildend zu sein. Im übrigen Teilbereich kann hingegen die Bebauung gegenüber der Freiraumgestaltung ein wenig zurücktreten. Die Plätze und Verteiler, insbesondere der Bereich bei der Polizeidirektion und der Ginzkeyplatz, sowie der südliche Stadteingang sind durch eine bauliche und stadtgestalterische Akzentuierung im öffentlichen Raum hervorzuheben. Entsprechend der identitätsstiftenden Wirkung des im Norden gelegenen zukünftigen „Uniparks Nonntal“ ist dieser durch ein entsprechendes Solitärgebäude bzw. Gebäudekomplexe sowie einer unterstützenden Freiraumgestaltung besonders herauszuarbeiten (siehe Plan 3.04).

Halböffentliche und private Grünflächen

Die stadtweite Bedeutung der Alpenstraße sollte neben der prägnanten Bebauungsstruktur in Form von repräsentativen und öffentlich wirksamen Freiräumen hervorgehoben werden. Jene Freiräume, die direkt an die Alpenstraße angrenzen, ordnen sich dabei im straßenseitigen Bereich den Gebäuden unter. Entlang der Straße ist tendenziell ein geringerer Grünanteil möglich, eine grundsätzliche Aufwertung des Straßenraumes im Sinne des „Grünen Netzes“ ist dabei zu beachten.

Die Siedlungsbereiche mit potenziell öffentlich nutzbaren Freiräumen sollen in ihrem Nutzungsangebot differenziert sowie gestalterisch stärker in den Stadtraum integriert werden, wobei insbesondere eine gestalterische Aufwertung der Stellplätze erforderlich ist. Grünzäsuren als Querverbindungen zwischen der Hellbrunner Park- und Kulturlandschaft, den Wohnsiedlungen, der Alpenstraße und der Salzach sollen die Sequenzenbildung innerhalb des Teilraums unterstützen und die Einbindung des Siedlungsraumes in die umgebende Stadtlandschaft verbessern. Die Öffnung der Freiräume zur Salzachpromenade soll diesen Teilraum deutlicher mit dem Fluss verbinden.

Auch die Freiräume der stadtweit bedeutenden Solitäre „Unipark Nonntal“ und Naturwissenschaftliche Fakultät sollen neben den spezifischen Nutzungsanforderungen an einen Unicampus besonders der hohen gestalterischen Herausforderung eines Übergangs in die Hellbrunner Park- und Kulturlandschaft gerecht werden (siehe Plan 3.05).

Schwerpunktbereiche des Handlungsbedarfs

- Die Bebauung entlang der Alpenstraße, mit Ausnahme des Bereichs zwischen dem Kloster St. Josef und der Faistauergasse, hat straßenraumbildend zu sein. Der öffentliche Raum ist stadteinwärts zunehmend baulich zu fassen.
- Die Linearität des Teilraums (entlang der Alpenstraße) ist unter Beibehaltung bzw. Stärkung der bestehenden bautypologisch unterschiedlichen „Inseln“ zu erhalten.
- Im inneren Nonntal sollen die städtebaulichen und urbanen Qualitäten durch eine Neuordnung der vorhandenen Nutzungen („Unipark Nonntal“, Sportzentrum etc.) erhalten und weiter aufgewertet werden.
- Der künftige „Unipark Nonntal“ ist durch ein städtebaulich und architektonisch qualitatives Solitärgebäude sowie eine unterstützende Freiraumgestaltung besonders herauszuarbeiten.
- Die südliche Stadteinfahrt im Bereich der Hellbrunner Brücke ist durch ein zeitgemäßes „Stadttor“ zu markieren.
- Der öffentliche Raum ist insbesondere entlang der Alpenstraße – als bedeutende Ein- und Ausfallstraße – qualitativ zu gestalten und nicht ausschließlich als Pkw-Stellplatz zu nutzen.
- In den von Handel, Dienstleistung und Gewerbe dominierten Abschnitten der Alpenstraße sind die Vorräume als Teil des öffentlich wahrnehmbaren Raums gestalterisch zu verbessern.
- Die dem Straßenraum zugewandten oder den Zeilenbauten der Wohnquartiere vorgelagerten, großflächigen Parkplätze sind zu entsiegeln und durch qualitative Freiraumgestaltung aufzuwerten.

- Durch eine prägnante Freiraumgestaltung soll der Bereich des Freibades aufgewertet und besser wahrnehmbar werden.
- Durch Grünzäsuren und Querverbindungen von den Freiräumen „Hellbrunner Park- und Kulturlandschaft“ und Salzach zu den Wohnsiedlungen, zur Alpenstraße, zum Unipark sowie zu den Gebäuden der Naturwissenschaftlichen Fakultät soll die Sequenzbildung des Teilraums und die Einbindung des Siedlungsraums in die umgebende Stadtlandschaft verbessert werden.
- Die bestehenden z. T. historischen Verbindungen im Bereich der „Hellbrunner Park- und Kulturlandschaft“ sowie entlang der Salzach sind klarer herauszuarbeiten, ebenso auch die Querverbindungen zu diesen Bereichen.
- Im Bereich der Salzach ist eine visuelle Einbeziehung der dem Flussraum zugewandten Freiräume herzustellen.

Leopoldskron-Gneis-Morzg

Strukturuntersuchung

Der Teilraum wird im Norden durch die „Leopoldskroner Gartenlandschaft“, im Westen durch die „Leopoldskroner Moorwiesen und Torfstiche“, gegen Süden durch die Stadtgrenze und in Richtung Osten von der „Hellbrunner Parklandschaft“ begrenzt. Bis auf einen kleinen Teil im Norden, der zum Urbanen Kern zählt, ist der gesamte Teilraum der Äußeren Stadt zuzuordnen (siehe Plan 3.02).

Bis weit ins 19. Jahrhundert war das äußere Nonntal ausschließlich landwirtschaftlich genutzt. Erst mit den erzbischöflichen Schlössern Freisaal, Leopoldskron und Hellbrunn begann die Besiedelung. Im Jahr 1879 wurde nach dem Vorbild des Hamburger Waldfriedhofs der Kommunalfriedhof, auch als Erholungsraum für die Städter gedacht, angelegt. Bis zur Eingemeindung 1938 waren die „Morzger Wiesen und Wälder“ nur spärlich besiedelt. Erst nach 1945 entwickelte sich durch die Erschließung ausgedehnter Einfamilienhaussiedlungen im Nonntal und in Gneis, dem „Zusammen-

wachsen“ des Dorfkerns von Morzg mit dem südlichen Nonntal sowie der Neuanlage von Eichet und der Eichetsiedlung der heutige suburbane Charakter dieses Teilraums.

Dieser Teilraum untergliedert sich in einen urban geprägten Bereich entlang der Nonntaler Hauptstraße, den in der Landschaft liegenden „Siedlungsinseln“ entlang des Almkanales und den heute noch dörflich geprägten Ortskern von Morzg. Der Teilraum wird geprägt von den überwiegend von Gärten umgebenen Einzelhäusern, den innenliegenden Freiräumen und dem räumlichen Bezug zu den die Siedlungsinseln umfassenden Landschaftsräumen. Ein wesentliches strukturbildendes Element ist der Kommunalfriedhof, der sowohl baulich wie auch als gestalteter Freiraum das Bild des Teilraums beeinflusst.

Gebäudehöhe

Die Bebauungsstruktur des Teilraumes ist überwiegend von einer Ein- und Mehrfamilienhausbebauung geprägt, wengleich der nördliche Bereich des Teilraums eine sehr heterogene Bebauungsstruktur aufweist. Die hier vorherrschende Gebäudehöhe von zwei bis vier Geschossen wird vereinzelt durch Bauten mit fünf bis sieben Geschossen durchbrochen. Richtung Süden dominieren in den übrigen Siedlungsclustern Ein- und Mehrfamilienhäuser mit ein bis zwei Geschossen. In Gneis stellen die dreigeschossigen Stadtvillen oder aber auch die bis zu fünfgeschossigen Geschosswohnungsbauten entlang der Berchtesgadener Straße Ansätze einer kompakteren Form des Wohnungsbaus dar. Sonderbausteine mit solitären Charakter sind insbesondere das Schloß Leopoldskron, wengleich auch die Kirche am Morzger Hügel, aber auch die Herrensitze, Schlösser und Gehöfte im Landschaftsraum für den Teilraum besonders prägende Elemente darstellen (s. Plan 3.12).

Bautypologie/Körnung

Im Norden des Teilraums wechseln sich unvermittelt Gebäude feiner Körnung mit Bauten mittlerer Körnung ab. Gegen Süden zeichnet sich

ein homogeneres Bild ab. In den einzelnen Siedlungsclustern dominiert eine kleinmaßstäbliche Bebauung, wengleich diese entlang der Berchtesgadener Straße teilweise durch Geschosswohnungsbauten mit einer eher mittleren Körnung durchbrochen wird. Die schon zuvor angesprochenen Solitäre und besonders prägenden Siedlungselemente bilden mit ihrer teilweise groben Körnung einen Kontrast zu der den Teilraum dominierenden feinkörnigen Bebauung (siehe Plan 3.12).

Öffentlicher Raum

Das gesamtstädtisch bedeutsame Wegenetz besteht in diesem Teilraum aus der Nonntaler Hauptstraße, die in Richtung Süden in die Berchtesgadener Straße übergeht, und dem Straßenzug: Nussdorferstraße – Leopoldskronerstraße – Leopoldskroner Allee – Sinnhubstraße – Fürstenallee. Die teilraumbedeutsamen Wegeverbindungen Georg-Nikolaus-von-Nissen-Straße und die Hofhaymer Allee stellen die Verbindung zu den angrenzenden Teilräumen her. Als wichtige teilraumbedeutsame Straße ist hier die Morzger Straße zu nennen. Entlang dieser sowie der Berchtesgadener Straße fädeln sich die einzelnen Siedlungsinseln auf. Die nördlich des Kommunalfriedhofs von der Nonntaler Hauptstraße abzweigende Morzger Straße ist die Verbindung zum Dorf Morzg und dem Schloß Hellbrunn im Süden des Teilraums. Herauszustreichen ist auch noch die Wegeverbindung entlang des Almkanales, der durch die unterschiedlichen Identifikationsräume des Teilraums führt und dadurch den Charakter eines Parkweges hat.

Die Nonntaler Hauptstraße gliedert sich auch hinsichtlich der öffentlichen Räume in verschiedene charakteristische Sequenzen:

Der Norden weist eine sehr heterogene Bebauung auf, die einen urbanen Charakter in diesem Bereich vermissen lässt. Weit zurück versetzte Gebäude, wie das Gebäude des ORF oder das der Tankstelle, stehen neben alten Höfen und Herrensitzen, aber auch Geschosswohnungsbauten und Bürogebäude sind

hier angesiedelt. Den zentralen Bereich des Teilraumes stellt der Abschnitt zwischen Hofhaymer Allee und Abzweigung Morzger Straße dar. Die Bebauung ist urban geprägt mit gemischter Nutzung, wenngleich die Gestalt der Vorräume vielfach nicht dem städtisch geprägten Abschnitt entspricht. Der Platz am Kreuzungsbereich mit der Hofhaymer Allee ist baulich nur unzureichend gefasst, wodurch seine Aufenthaltswirkung im öffentlichen Raum nicht wahrnehmbar ist.

Der nächste Abschnitt zwischen der Abzweigung Morzger Straße und dem Eingang zum Kommunalfriedhof ist durch eine Mischnutzung unterschiedlicher Bebauungsstrukturen geprägt. Hier stehen Reste dörflicher Strukturen Gewerbebauten und Einfamilienhäusern gegenüber. Der an der Abzweigung Morzger Straße sich öffnende Platz ist von einer hohen Dichte an Einrichtungen des Handels und der Dienstleistungen geprägt. Aufgrund der unzureichenden Fassung dieses Platzes durch die angrenzende Bebauung ist seine Bedeutung als Verteiler und Aufenthaltsbereich nur ungenügend im öffentlichen Raum wahrnehmbar. Entlang der hier beginnenden Berchtesgadener Straße ist der Übergang von der Stadt in den freien Landschaftsraum erlebbar. Die Vorräume variieren entlang dieser weitgehend landschaftlich geprägten Ein- und Ausfallstraße in Tiefe und Gestalt. Leicht zurückversetzte Zeilenbauten deuten einen kleinen Platz mit Geschäften im Eingangsbereich des Kommunalfriedhofs, der jedoch qualitativ nur unzureichend ausgestaltet ist, an. Den letzten Abschnitt dieses Teilraumes bilden die südlich anschließenden, abseits der Straße direkt am Almkanal liegenden, Eichethofsiedlung und der Ortsteil Eichet. Auch die Morzger Straße lässt sich in mehrere Abschnitte unterteilen: Im nördlichen Abschnitt wechseln sich tiefe, teils als Parkplätze genutzte, und schmale, gärtnerisch gestaltete Vorräume ab. Der mittlere Abschnitt führt durch die Stadt-Landschaften „Hellbrunner Park- und Kulturlandschaft“. Der historische Orts-

kern ist von großen, der Straße zugewandten Gehöften ohne Vorraum geprägt. Maßgeblich wird das Stadtbild des Teilraums durch die vielen Ausblicke in die angrenzenden hochwertigen Stadtlandschaften sowie diese selbst und den Kommunalfriedhof geprägt (siehe Plan 3.13).

Halböffentliche und private Grünflächen

Die Siedlungscluster des Teilraums, die wie „Inseln“ im Landschaftsraum liegen, gehört mit ihren Ein- und Mehrfamilienhäusern zu den bevorzugten Wohnlagen der Stadt. Der Almkanal stellt das zentrale landschaftsprägende Element des Raumes dar. Mit den parallel dazu verlaufenden Rad- und Fußwegen bildet er weiters eine wichtige Verbindung zwischen Erholungslandschaften, Wohngebieten und der Innenstadt.

Durch die landschaftlich reizvolle Umgebung und die hervorragenden Möglichkeiten zur wohnungsnahen Erholung in den angrenzenden Stadtlandschaften ist der Bedarf an privaten und halböffentlichen Freiräumen vergleichsweise nur gering ausgeprägt.

Hingegen werden die Freiräume der wenigen gewerblichen Baufelder entlang des Hauptwegenetzes der hohen Freiraumqualität der angrenzenden Stadtlandschaften nicht gerecht. Auch in diesen Bereichen sind hohe gestalterische Maßstäbe an den Freiraum zu stellen (siehe Pläne C.3.12, C.3.13 und B.2.20).

Nutzungsverteilung

Die dominierende Nutzung des Teilraums stellt das Wohnen dar. Vor allem in den Siedlungsclustern im Süden des Teilraums (Eichethofsiedlung und Eichet sowie südlich von Morzger) ist eine nahezu ausschließliche Wohnnutzung vorzufinden. Im Bereich von Nonntal vermischt sich die Wohnnutzung vielfach mit Nutzungen des tertiären Sektors sowie Einrichtungen des Gastgewerbes. Entlang der Nonntaler Hauptstraße /Berchtesgadener Straße hingegen überwiegt eine Mischung aus Einrichtungen für Handel, Dienstleis-

tung sowie Infrastruktureinrichtungen und öffentliche Gebäude gegenüber einer Wohnnutzung. In den Übergangsbereichen zum Landschaftsraum sind vereinzelt landwirtschaftliche Strukturen vorzufinden (siehe Plan 3.14).

Bauliche Dichte

Dieser Teilraum weist, insbesondere in den einzelnen Siedlungsclustern entlang der Berchtesgadener Straße und der Morzger Straße, eine weitgehend sehr geringe bauliche Dichte auf. In den zentralen Lagen der Siedlungscluster, dem Ortskern von Morzger sowie entlang der E.-Klotzstraße/Nonntaler Hauptstraße liegen einzelne Baufelder mit mittleren bis hohen Bestandsdichten. Leopoldskron ist weitgehend von einer Bebauung geringer Bestandsdichte geprägt (s. Plan 3.17).

Nachverdichtungspotential

In weiten Bereichen dieses Teilraums liegen große Nachverdichtungspotentiale in den Wohnbaufeldern vor. Vor allem die Baufelder entlang der Hauptverkehrsachsen Nonntaler Hauptstraße/Berchtesgadener Straße beinhalten Potentiale zur Nachverdichtung. Großflächige Siedlungsbereiche mit erheblichen Potentialen der Bestandsentwicklung liegen zwischen der Tauxgasse und der Franz-Schalk-Straße sowie im Kreuzungsbereich Nonntaler Hauptstraße/Hofhaymer Allee. Die Siedlungssplitter Eichethofsiedlung und Birkensiedlung, aber auch die Ortschaft Gneis weisen nur punktuelle und sehr geringfügige Nachverdichtungspotentiale auf. Hingegen die Ortschaft Morzger stellt sich, insbesondere westlich der Morzgerstraße, als großflächiger Bereich mit erheblichen Potentialen zur Bestandsentwicklung dar (s. Plan 1.13). Die Gewerbeflächen des Teilraums weisen kaum Nachverdichtungspotentiale auf.

Kleinere Umstrukturierungsflächen für künftiges Wohnen liegen im Bereich der Fürstenallee sowie in Morzger im Bereich des Schlosses Emsburg.

Teilräumliche Potentiale

Stärken:

- Hohe Wohnqualität durch angrenzende Landschaftsräume
- Zusammenhalt der Siedlungscluster durch den Almkanal
- Historische Ortskerne im Nonntal und in Morzg
- Tiefe Raumwirkung innerhalb der kleinteiligen Siedlungen durch die Landschaftskulisse

Schwächen:

- Gleichförmigkeit der Einfamilienhaussiedlungen
- Tendenz zur Zersiedelung der hochwertigen Landschaftsräume
- Schwach ausgeprägte Straßenraumbildung entlang des Hauptwegenetzes
- Tendenz zur Nutzungsmischung an der Nonntaler Hauptstraße

Leitprofil

„Etablieren“

Entlang des Hauptwegenetzes sind die urbanen Qualitäten durch raumbildende Gebäude und die anspruchsvolle Gestaltung der Vorräume weiterzuentwickeln. In den einzelnen Siedlungsinselfen soll sich die weitere bauliche Entwicklung am Bestand orientieren. Mit Hilfe von architektonischen Akzenten ist jeder einzelnen dieser Siedlungsinselfen ein eigener Charakter zu verleihen. „Säume“ zwischen den Siedlungsinselfen haben zwischen der Bebauung und der Landschaft zu vermitteln.

Entwicklungskonzept

Gebäudehöhe

Bis auf den Bereich der „Siedlungen im Landschaftsraum“ (siehe Plan 3.02) wird für weitgehend den gesamten Teilraum eine Leithöhe von zwei bis drei Geschossen festgelegt. In den zuvor genannten Ausnahmen soll sich die Gebäudehöhe auf zwei Geschosse beschränken, in diesen Bereichen ist eine weitere Zersiedelung des Landschaftsraums zu verhindern. Einzig in Nonntal im Übergangsbereich zur Altstadt kann die Bebauung eine Leithöhe von drei bis fünf Geschossen erreichen. Insbesondere hier hat sich die Leithöhe an der Bestandsstruktur zu orientieren (siehe Plan 3.03).

Körnung

Für den nördlichen Bereich des Teilraums ist eine größere Homogenität der Bebauungsstruktur anzustreben. In den Siedlungsinselfen soll sich die Bebauungsstruktur weitgehend am Bestand orientieren. Auch künftig soll eine feine Körnung die dominierende Bebauungsstruktur in diesem Teilraum sein. Einzig entlang der Nonntaler Hauptstraße/Berchtesgadener Straße, im Bereich der „Uni Nonntal“ sowie im Bereich der „Entwicklungsschwerpunkte – Wohnen“ und der „Lokalen Zentren“ (siehe Plan 3.02) soll die Bebauungsstruktur eine mittlere Körnung aufweisen (siehe Plan 3.03).

Öffentlicher Raum

Besonders wichtig für diesen Teilraum sind der Erhalt und die Herausarbeitung der öffentlichen Räume entlang der stadt- und teilraumbedeutsamen Wegenetze.

Insbesondere entlang der Nonntaler Hauptstraße soll durch die Ausrichtung der Gebäude auf den Straßenraum eine raumbildende Wirkung erzielt werden. Um die Raumwirkung der Gebäude zu unterstützen, ist eine urbane Gestaltung der Vorräume besonders wichtig, gärtnerisch gestaltete Vorräume sollen einsehbar sein. Die Platzräume an der Kreuzung mit der Hofhaymer Allee und vor dem Eingang zum Kommunalfriedhof sind gestalterisch auszuformen. Die entlang der Berchtesgadener und der Morzger Straße angesiedelten Gewerbe- und Dienstleistungsbauten sind auf den Straßenraum auszurichten und möglichst kompakt an die Siedlungskerne anzubinden. Innerhalb der Siedlungskerne sollen die Gebäude straßenraumbildend sein, zwischen den Siedlungsrändern und der Landschaft ist ein vermittelnder Übergang zu schaffen. Entlang der Morzger Straße, insbesondere im Bereich der Stadtlandschaft „Hellbrunner Park- und Kulturlandschaft“, sollen die Vorräume tief und gärtnerisch gestaltet sein (siehe Plan 3.04).

Halböffentliche und private Grünflächen

Die Freiräume des Teilraumes sollen einen stärkeren räumlichen Bezug zur umgebenden, intensiv genutzten Hügel- und Wiesenlandschaft herstellen. Dabei sind die Leitprofile der „Stadtlandschaften“ (siehe Kapitel 2: „Freiraumkonzept“) zu berücksichtigen und in die Gestaltung mit einzubeziehen. Dies gilt ebenso für die Gärten entlang des Almkanals. Gerade im Zuge möglicher Nachverdichtungen sollen kompaktere Bauformen angewendet werden. Durch kleine private Freiräume mit gemeinschaftlich nutzbaren Bereichen und fußläufigen Wegeverbindungen soll das halböffentliche Freiraumangebot eine hohe Wohnqualität unterstützen.

Im städtischeren nördlichen Bereich des Teilraums sind die Freiräume insbesondere entlang der Nonntaler Hauptstraße anspruchsvoll zu gestalten und sollen einen urbanen Charakter aufweisen, um ihre Bedeutung als teilräumliches Zentrum zu unterstreichen.

Um die Freiräume an den gewerblichen Baufeldern entlang des Hauptwegenetzes aufzuwerten, sind eine möglichst geringe Versiegelung sowie eine dem umgebenden Landschaftsraum entsprechende Bepflanzung vorzusehen (siehe Plan 3.05).

Schwerpunktbereiche des Handlungsbedarfs

- Insbesondere entlang der Nonntaler Hauptstraße bzw. der Berchtesgadener Straße soll die Bebauungsstruktur durch einheitlich erlebbare Dichten und Bebauungsstrukturen eine größere Homogenität aufweisen.
- Entlang der Nonntaler Hauptstraße sollen im Zuge von Nachverdichtungen vermehrt verträgliche Nutzungsmischungen entwickelt werden.
- Die städtebaulich wertvollen Strukturen in den historischen Ortskernen von Nonntal und Morzg sind zu erhalten und aufzuwerten.
- Innerhalb der Siedlungsinselfen soll sich die Entwicklung weitgehend

auf den Innenbereich konzentrieren. Die Bebauungsstruktur hat sich dabei am Bestand zu orientieren. An den Außenbereichen ist auf einen abgestuften Baustrukturübergang Bedacht zu nehmen.

- Entlang der Nonntaler Hauptstraße ist der öffentliche Raum durch die Ausrichtung der Gebäude auf den Straßenraum besser zu fassen. Die Vorräume sollen durch eine geringe Tiefe charakterisiert sein.
- Entlang der Berchtesgadener und Morzger Straße haben sich die ansiedelnden Gewerbe- und Dienstleistungsbauten, mit Ausrichtung auf den Straßenraum, möglichst kompakt an den Siedlungskern anzuschließen.
- Der Landschaftsraum zwischen den einzelnen Siedlungsinseln ist von einer weiteren Zersiedelung freizuhalten.

Leopoldskroner Moos

Strukturuntersuchung

Der Teilraum liegt entlang der Moosstraße, wobei sich seine räumliche Ausdehnung mit jener der Stadtlandschaft „Leopoldskroner Moorwiesen und Torfstiche“ deckt. Der gesamte Teilbereich ist der Äußeren Stadt zuzuordnen (siehe Plan 3.02).

Die Kultivierung des Leopoldskroner Moores begann mit dem Privileg zur Urbarmachung im Jahr 1735. Erst durch den Ausbau des Knüppelwegs zwischen 1805 und 1807 setzte ein Entwicklungsschub ein. Aufgrund der Linearität des Siedlungsbandes war in Leopoldskron keine dörfliche Identität vorhanden. Erst Mitte des 19. Jahrhunderts entstand durch den Bau kommunaler Einrichtungen eine Art Zentrum. Eine wesentliche Rolle für die Weiterentwicklung spielte die Errichtung einer Wasserleitung und die Regulierung der Glan in den 1930er-Jahren.

Den besonderen Charakter erhält der Teilraum „Leopoldskroner Moos“ durch die Linearität der Moosstraße, welche noch zusätzlich durch die straßenbegleitende Allee und Gräben verstärkt wird. Mit den charakteristischen Höfen und den in Abschnitten bis an die Straße heran-

reichenden Landschaftsraum hat sich der Teilraum zu einem beliebten Wohnstandort entwickelt. Die charakteristische Struktur wird lediglich im mittleren Bereich der Moosstraße durch die hier angesiedelten Nutzungen und die abweichende Bebauungsstruktur unterbrochen.

Gebäudehöhe

Der Teilraum präsentiert sich mit einer vergleichsweise homogenen Bebauungsstruktur. Die Gebäude haben hier überwiegend eine Höhe von zwei Geschossen. Eine Auflockerung der Linearität der Straße erfolgt durch die Stellung der Gebäude am Grundstück, die auch durch die in den Landschaftsraum hineinreichende Grundstücksstruktur bedingt ist. Der Bereich an der Kreuzung Moosstraße mit dem Schwarzgrabenweg weicht bezüglich der Bebauungsstruktur vom üblichen Bild ab. Hier lassen die Gebäude mit bis zu drei Geschossen sowie die Kirche und die „American International School“ als „Solitär“ diesen Bereich als „Lokales Zentrum“ erscheinen. Die in manchen Abschnitten bereits stattfindende Nachverdichtung durch Gebäude in zweiter oder dritter Reihe ist grundsätzlich kritisch zu beurteilen, insbesondere in den Bereichen, in denen mehrere Gebäude aneinandergereiht errichtet wurden. Die im Bereich nördlich des Josef-Moosbrucker-Wegs befindlichen Mehrfamilienhäuser mit drei Geschossen, die Tankstelle sowie eine gewerblich genutzte Halle stellen sowohl hinsichtlich des öffentlichen Raums als auch bezüglich der Bebauungsstruktur einen städtebaulichen Bruch dar. (siehe Plan 3.12).

Bautypologie/Körnung

Die Gebäude des Teilraums besitzen im Wesentlichen eine geringe bis mittlere Körnung. Die historische, durch die landwirtschaftliche Nutzung gerechtfertigte Gebäudestruktur, welche vielfach im Grenzbereich der geringen bis mittleren Körnung liegt, wirkt bei den nachträglich errichteten Wohngebäuden mit gleicher Maßstäblichkeit aufgrund der ausschließlichen Wohnnutzung (und dem damit verbundenen architektonischen Erscheinungsbild) vielfach

überdimensioniert (C.3.12).

Öffentlicher Raum

Das prägende Element des Teilraums ist die geradlinig in Nord-Süd-Richtung verlaufende Moosstraße.

Gegenüber der schon angesprochenen Linearität der Straße tritt die Bebauung in den Hintergrund. Aufgrund der z. T. landwirtschaftlichen und gärtnerischen Gestaltung der Vorräume mit meist mittlerer Tiefe wirkt die angrenzende Bebauung nicht straßenraumbildend. Der öffentliche Raum wird maßgeblich durch die Offenheit der Vorräume gekennzeichnet. Ein weiteres teilraumprägendes Element ist der an vielen Stellen bis an die Straße heranreichende Landschaftsraum der „Leopoldskroner Moorwiesen und Torfstiche“. Von den Grundstücken in den Landschaftsraum führende Gräben verstärken noch weiter die Präsenz der angrenzenden Landschaft. Der vergleichsweise homogene Teilraum wird lediglich an der Kreuzung Moosstraße mit dem Schwarzgrabenweg durch raumbildende Gebäude, wie die Kirche Mariahilf, unterbrochen. Die Allee sowie die Gräben sind in diesem Bereich unterbrochen, nördlich dieses Bereichs befindet sich ein Platz, der aufgrund seiner mangelnden Gestaltung nicht entsprechend im öffentlichen Raum wahrnehmbar ist. Nördlich der Kreuzung Moosstraße mit dem Josef-Moosbrucker-Weg beginnt sich die Struktur des öffentlichen Raums, bedingt durch eine Unterbrechung der Allee, den tiefen Vorräumen und der andersartigen Bebauungsstruktur, zu verändern (siehe Plan 3.13).

Halböffentliche und private Grünflächen

An der Moosstraße in Leopoldskron sind die einheitlich wirkenden Freiräume Bestandteil der guten Ablesbarkeit dieses historisch bedeutungsvollen Siedlungsraumes. Dabei sind die Vorräume einsehbar und lassen zwischen den Gebäuden den Blick in die Landschaft frei.

Die ländliche Prägung durch teil-

weise noch vorhandene landwirtschaftliche Nutzung entsteht durch die geringe Versiegelung der Flächen und eine intensive Durchgrünung, die dem offenen Landschaftsraum eine räumliche Gliederung entgegengesetzt. Die Gestalt der Gärten gewinnt durch das Zusammenspiel zwischen den straßenbegleitenden Entwässerungsgräben und der Allee ihren besonderen Charakter.

Lediglich im „zentralen Bereich“ der Kirche tritt die Freiraumgestalt hinter der Bebauung zurück, wodurch der urbane Charakter des Freiraums, entsprechend der Funktion dieses Abschnitts an der Moosstraße, unterstrichen wird (siehe Pläne 3.12, 3.13 und 2.20).

Nutzungsverteilung

Dieser Teilraum ist wie kein anderer vom primären Sektor geprägt. Entlang der Moosstraße wechseln sich Wohnnutzungen mit land- und forstwirtschaftlichen Strukturen ab. Einzig im Bereich des lokalen Zentrums sind vereinzelte öffentliche Gebäude und Infrastruktureinrichtungen angesiedelt. Die abseits der Moosstraße liegenden Siedlungssplitter weisen eine nahezu ausschließliche Wohnnutzung auf. Der Süden des Teilraums wird durch Flächen mit gewerblicher (sekundärer Sektor) Nutzung bzw. Infrastruktureinrichtungen gekennzeichnet (siehe Plan 3.14).

Bauliche Dichte

Die Bebauung des Teilraums „Leopoldskroner Moos“ präsentiert sich auch hinsichtlich der baulichen Dichte sehr homogen. Die Bestandsdichten variieren in diesem Teilraum nahezu nicht und befinden sich auf einem sehr niedrigen Niveau. Nur in vereinzelten Baufeldern, wie z. B. im Bereich der Firmianstraße im Norden des Teilraums, erhöht sich die bauliche Dichte leicht. Auch die Gewerbefläche an der südlichen Stadtgrenze weist nur eine sehr geringe Bestandsdichte auf (siehe Plan 3.17).

Nachverdichtungspotential

Trotz der im nahezu gesamten Teilraum festgelegten geringen Bebauungsplandichte liegen auch hier Nachverdichtungspotentiale vor. Vor

allem im Kreuzungsbereich Moosstraße mit der Firmianstraße, im Umfeld der Kreuzung Moosstraße mit dem Schwarzgrabenweg sowie im mittleren Bereich westlich der Moosstraße zwischen dem Sandlweg und der Hammerauerstraße liegen Flächen, die Nachverdichtungspotentiale aufweisen. Auch in den übrigen Baufeldern liegen vereinzelte unterschiedlich hohe Potentiale zur baulichen Entwicklung im Bestand vor.

Die gewerblich genutzten Flächen im Süden des Teilraums weisen ebenfalls Nachverdichtungspotentiale auf.

Im Süden liegt weiters eine Umstrukturierungsfläche. Die an das Gewerbegebiet angrenzende Sondernutzung soll künftig einer gewerblichen Nutzung zugeführt werden (siehe Plan 1.13).

Teilräumliche Potentiale

Stärken:

- Landschaftsbezug zu den „Leopoldskroner Moorwiesen und Torfstichen“
- „Durchblicke“ in die Landschaft
- Linearität der Moosstraße in Kombination mit der begleitenden Allee und den Gräben
- Weitgehende Homogenität der Bebauung

Schwächen:

- Unangemessene Kubaturen der Neuberbauung
- Sukzessiver Verlust der landschaftsräumlichen Bezüge durch die Nachverdichtung
- Auflösung der prägenden Strukturen im Norden des Teilraums

Leitprofil

„Inszenieren“

Die prägenden Strukturelemente des Teilraums – die Linearität der Moosstraße in Kombination mit dem engen Landschaftsbezug und die Homogenität der Bebauung – sind zu erhalten und zu stärken. Dementsprechend wird von einer weiteren Verdichtung bzw. Bebauung in zweiter und dritter Reihe, wo möglich, weitgehend abgesehen. Die „Durchblicke“ in die Landschaft sind nach Möglichkeit zu erhalten. Eine maxi-

mal zwei- bis dreigeschossige kleinteilige Bebauung soll den Teilraum prägen. Das „lokale Zentrum“ um die Kirche Mariahilf soll weiterhin als zentraler Bereich aufgrund der Stadtgestalt wahrnehmbar sein.

Entwicklungskonzept

Gebäudehöhe

Zur Erhaltung der homogenen Bebauungsstruktur sollen sich die Leit Höhen, mit Ausnahme des Zentrumsbereichs, an Gebäudehöhen von zwei bis drei Geschossen orientieren. Im Zentrumsbereich soll die Bebauung zum Erhalt des Charakters eine Geschosshöhe von drei bis fünf Geschossen erreichen, wengleich sich die Höhen tendenziell zum unteren Bereich dieser Höhenklasse hin orientieren sollen. Im Bereich der „Siedlungen im Landschaftsraum“ (siehe Plan 3.02) soll eine Höhe von zwei Geschossen nicht überschritten werden (s. Plan 3.03).

Körnung

Die Bebauungsstruktur des Teilraums soll nur eine geringe Körnung aufweisen, für Neubauten stellt die Kubatur der historischen Höfe den maximalen Orientierungsrahmen dar. Auch im zentralen Bereich ist die geringe Körnung beizubehalten (siehe Plan 3.03).

Öffentlicher Raum

Die Linearität entlang der Moosstraße ist zu erhalten und zu verstärken. Zur Unterstreichung dieser Linearität sind die straßenbegleitenden Gräben sowie die Allee zu erhalten und lückenhafte Bereiche zu ergänzen.

Aufgrund ihrer Offenheit sind die Vorräume als Bestandteil des öffentlichen Raums wahrnehmbar, weshalb auch keine Vorgabe der Vorräumtiefen erforderlich ist. Wesentlich ist hingegen die Erhaltung der Durchblicke in die Landschaft. Die prägenden Elemente des historischen Kerns im Bereich der Kreuzung Moosstraße mit dem Schwarzgrabenweg sind zu erhalten und gestalterisch zu unterstreichen, da diese für den Teilraum struktur- und identitätsbildend sind (siehe Plan 3.04).

Halböffentliche und private Grünflächen

Auch künftig muss die Ablesbarkeit der historisch gewachsenen Strukturen erhalten bleiben. Hierbei ist insbesondere die den Teilraum prägende Linearität auch durch eine entsprechende Freiraumgestaltung zu unterstreichen. Dabei ist jedoch darauf zu achten, dass die Sichtbeziehungen in den angrenzenden Landschaftsraum auch weiterhin erhalten bleiben.

Der „zentrale Bereich“ im Umkreis der Kirche ist gestalterisch aufzuwerten, sodass die Zentrumsfunktion im öffentlichen Raum besser ablesbar wird (siehe Plan 3.05).

Schwerpunktbereiche des Handlungsbedarfs

- Die Linearität der Moosstraße ist in Kombination mit dem engen Landschaftsbezug und der Kleinteiligkeit der weitgehend homogenen Bebauung zu erhalten und zu stärken.
- Bei Neubauten stellt die Kubatur der historischen Höfe den maximalen Orientierungsrahmen dar.
- Eine weitere Verdichtung bzw. Bebauung entlang der Moosstraße in zweiter und vor allem dritter Bautiefe ist zu vermeiden.
- Die an den Landschaftsraum angrenzende noch mögliche Bebauung ist von der eigentlichen Bauland-Grünland-Grenze weitgehend abzurücken.
- Der historische Kern im Bereich der Kirche „Mariahilf“ ist als lokales Zentrum und Identitätsraum stadtgestalterisch aufzuwerten und weiterzuentwickeln.
- Die Offenheit der Vorräume ist auch künftig zu erhalten.
- Die straßenbegleitenden Gräben und Alleen sind als prägende Elemente des Teilraums zu erhalten und zu ergänzen.
- Die „Durchblicke“ in die Landschaft sind weitestgehend freizuhalten.

Maxglan-Taxham

Strukturuntersuchung

Der Teilraum erstreckt sich zwischen der im Norden verlaufenden Bahntrasse, dem im Osten bzw. Süden gelegenen Glanbach sowie der

westlichen Stadtgrenze. Der gesamte Teilraum ist der Äußeren Stadt zuzuordnen (siehe Plan 3.02).

Bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts beschränkte sich die bauliche Entwicklung im Wesentlichen auf die Bauerndörfer Maxglan, Prehausen und Glanhofen. Aufgrund der „Regulierungspläne“ in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts setzte östlich des Glanbachs eine Siedlungsentwicklung ein, die sich zunächst insbesondere entlang der Maxglaner Hauptstraße konzentrierte. Für die gewerbliche Entwicklung war das im Jahr 1920 eröffnete „Stiegl-Gleis“ maßgeblich. Der Flugplatz wurde dann im Jahr 1926 fertig gestellt, in dessen Nähe in den 1950er-/60er-Jahren die Siedlung Taxham als planmäßige Großsiedlung Salzburgs errichtet wurde. Auch in neuerer Zeit haben sich in diesem Teilraum verschiedene Betriebe und Infrastruktureinrichtungen angesiedelt (z. B. Druckzentrum Salzburg, Landesfeuerwehrschule)

Der auf den ersten Blick heterogen wirkende Teilraum ist bei genauerer Betrachtung hinsichtlich der Bebauung durch drei Strukturen geprägt:

- die kleinteilig strukturierten historischen Ortskerne von Maxglan, Prehausen und Glanhofen
- die großmaßstäblichen Gewerbebauten entlang des Stiegl-Gleises
- die Siedlung Taxham

Ein weiterer für den Teilraum aufgrund seiner Größe und Nutzung wichtiger Bereich ist das am nördlichen Rande des Teilraumes gelegene Solitär des Europarks. Neben dem strukturbildenden Element des Straßennetzes ist der weit in den Siedlungsraum hineinreichende Landschaftsraum als Teilraum „prägende Struktur“ zu nennen. Aufgrund der Zäsur durch den Flughafen steht weder die Bebauung im Bereich des Flughafens noch die Kendlersiedlung im unmittelbaren Zusammenhang mit dem übrigen Siedlungsbe- reich des Teilraums.

Gebäudehöhe

Im Osten des Teilraums ist die Bebauungsstruktur der historischen Ortskerne durch eine Einzelhausbe-

bauung mit bis zu drei Geschossen geprägt. Durchbrochen wird diese Struktur durch Geschosswohnungsbauten mit bis zu sechs Geschossen. Die gewerbliche Bebauung beidseits des Stiegl-Gleises ist durch eine Traufenhöhe bis zu 15 Metern gekennzeichnet. Die Bebauungsstruktur westlich bzw. südlich der Stiegl-Gleis-Bebauung ist sehr heterogen. In sich homogene Bereiche stellen die Siedlung Taxham mit ihrer klaren Zeilenstruktur mit zwei bis vier, vereinzelt bis zu sieben Geschossen, und die Einzelhausbebauung in Glanhofen mit Gebäudehöhen von ein bis zwei Geschossen dar. Die Bebauung westlich des Flughafens an der Innsbrucker Bundesstraße, die funktional dem Flughafen zuzuordnen ist, weist Gebäudehöhen bis zu sechs Geschosse auf (s. Plan 3.12).

Bautypologie/Körnung

Die Bebauungsstruktur in den historischen Ortskernen sowie entlang der Kleßheimer Allee und der Bereich der Kendlersiedlung im Süden des Teilraums werden von einer kleinteiligen Einzelhausbebauung geprägt. Die gewerbliche Bebauung entlang des Stiegl-Gleises weist eine mittlere bis grobe Körnung auf. Die Bebauungsstruktur der Siedlung Taxham variiert von einer feinen bis hin zu einer mittleren Körnung. Einen starken Kontrast dazu stellt der großmaßstäbliche Europark im Norden des Teilraums dar (siehe Plan 3.12).

Öffentlicher Raum

Dem gesamtstädtisch bedeutsamen Straßennetz sind aufgrund ihrer übergeordneten Erschließungsfunktion die Innsbrucker Bundesstraße und die Maxglaner Hauptstraße zuzuordnen. Das teilraumbedeutende Straßennetz setzt sich aus der Kleßheimer Allee, der Siesenheimer Straße sowie der Kendlerstraße zusammen. Ein zentrales strukturgebendes Element ist das Stiegl-Gleis, das sich in einem großen Bogen um die historischen Ortskerne legt. Der Landschaftsraum reicht teilweise bis an das Stiegl-Gleis heran, wobei dieser in manchen Bereichen durch die Bebauung in „Landschaftsfragmente“ unterteilt wird.

Entlang der Kleßheimer Allee und der Siezenheimer Allee sowie entlang der Kendlerstraße haben die Vorräume mittlere bis geringe Tiefen und sind im Wesentlichen, mit Ausnahme der Bereiche mit Gewerbebebauung entlang des Stiegl-Gleises und innerhalb der historischen Ortskerne, durch Vorgärten geprägt. Die Vorräume sind entlang der Innsbrucker Bundesstraße sehr unterschiedlich gestaltet. So sind hier der Bebauung vielfach Vorgärten aber auch Parkplätze vorgelagert, und die Bebauung weist, wie auch im Bereich der historischen Ortskerne sowie z. T. im Bereich der Bebauung beidseits des Stiegl-Gleises, einen straßenraumbildenden Charakter auf.

Den Teilraum besonders prägende punktuelle Ausprägungen sind die Kreuzungen Innsbrucker Bundesstraße mit der Maxglaner Hauptstraße sowie mit der Guggenmoosstraße. Diese Bereiche mit ihrer überwiegenden Verkehrsfunktion sind im Stadtraum nur unzureichend gestalterisch ausgeformt. Insbesondere die nördliche der beiden Kreuzungen ist baulich nicht gefasst und der öffentliche Raum wird weitgehend nur durch die Verkehrsbauten geprägt (siehe Plan 3.13).

Halböffentliche und private Grünflächen

Bedingt durch die heterogene Nutzungsstruktur liegen in Maxglan-Taxham sehr unterschiedliche Freiraumtypen vor. So befinden sich inmitten von gewerblichen Lagerflächen vereinzelt Gehöfte mit landwirtschaftlich geprägten Freiflächen, moderne Unternehmen mit repräsentativen Eingangszonen und Wohnbebauung grenzen unmittelbar aneinander, kompakter Geschosswohnungsbau mit vorrangig halböffentlichen, gemeinschaftlich genutzten Freiräumen stoßen direkt auf kleinteilige Einzelhausbebauung mit privaten Hausgärten.

Ein wesentliches strukturbildendes Element dieses Teilraums ist der Bereich entlang des Stiegl-Gleises. Die in diesem Bereich liegenden großen Gewerbeflächen sind vielfach vollständig versiegelt. Die Flächen zwischen der Bebauung und dem Land-

schaftsraum sind oftmals Brache, die nur eingeschränkt nutzbar sind. Freiflächen in den Wohnsiedlungen sind hingegen überwiegend gut zugänglich und somit auch entsprechend nutzbar (siehe Pläne 3.12, 3.13 und 2.20).

Nutzungsverteilung

Der Teilraum wird geprägt durch die großflächigen Einrichtungen des sekundären Sektors entlang des Stiegl-Gleises. Entlang der Innsbrucker Bundesstraße erstrecken sich diese Flächen bis zum Flughafen im Westen des Teilraums. Der Siedlungsbereich im Osten des Teilraums weist eine hohe Nutzungsdurchmischung auf. Wenngleich hier die Wohnnutzung überwiegt, so sind auch viele Einrichtungen des Gastgewerbes, des tertiären Sektors, Infrastruktureinrichtungen und öffentliche Gebäude sowie vereinzelt landwirtschaftliche Nutzungen angesiedelt. Glanhofen ist geprägt von einer weitgehend land- und forstwirtschaftlichen Nutzung. Gegen Norden und Westen im Bereich der Taxham-Siedlung überwiegt eine nahezu homogene Wohnnutzung. Den Abschluss des Teilraums bildet im Norden der Europark mit seinen Einrichtungen des tertiären Sektors. Der Süden des Teilraums (Kendlersiedlung) ist wieder von einer Wohnnutzung geprägt (siehe Plan 3.14).

Bauliche Dichte

Auch in diesem Teilraum dominiert auf den ersten Blick eine stark heterogene Bebauungsdichte. Bei genauerer Untersuchung kann der Teilraum jedoch in folgende Bereiche gegliedert werden. Ein Siedlungsbereich besteht aus den historischen Ortskernen von Maxglan, Prehausen und Glanhofen mit einer Bebauung sehr heterogener Bestandsdichte. Der zweite Siedlungsbereich erstreckt sich entlang des Stiegl-Gleises und ist von einer gewerblichen Bebauung überwiegend geringer baulicher Dichte gekennzeichnet. Die Siedlung Taxham stellt den dritten Siedlungsbereich dar, welcher von einer sehr heterogenen Bestandsdichte geprägt ist. Zuletzt ist noch die im Süden des Teilraums lie-

gende Kendlersiedlung zu nennen, die mit ihrer Ein- bzw. Mehrfamilienhausbebauung eine weitgehend einheitliche (geringe) Bestandsdichte aufweist (siehe Plan 3.17).

Nachverdichtungspotential

In vielen Bereichen des Teilraums liegen hohe Nachverdichtungspotentiale vor, von denen einige gesondert hervorzuheben sind:

Im Umfeld der Kleßheimer Allee weisen vor allem die nördlich davon liegenden Baufelder teilweise hohe Nachverdichtungspotentiale auf. Auch im Bereich der Ampfinggasse sowie der Peter-Pfenninger-Straße liegen Baufelder, die ein hohes Potential zur Bestandsentwicklung beinhalten. Weiters ist in den Bereichen entlang der Innsbrucker Bundesstraße, der Maxglaner Hauptstraße, der Richard-Koller-Straße (Stieglgründe), der Kendlerstraße auf der Höhe der Steinerstraße sowie in der Kendlersiedlung ein Bauen im Bestand unterschiedlichen Potentials möglich.

Auf den meisten Gewerbeflächen des Teilraums liegen hohe Nachverdichtungspotentiale vor. Insbesondere entlang des Stiegl-Gleises weisen die Gewerbeflächen besonders hohe Potentiale zur Bestandsentwicklung auf (siehe Plan 1.13).

In diesem Teilraum liegen zwei große Umstrukturierungsflächen. Die größere der beiden stellt die ehemalige Struberkaserne dar, die künftig eine Mischnutzung aus Wohnen und Gewerbe bzw. Handel/Dienstleistungen aufweisen soll. Die zweite Fläche liegt etwas weiter nördlich im Bereich des Europarks. Diese Fläche soll vorrangig gewerblich genutzt werden.

Teilräumliche Potentiale

Stärken:

- Klare Struktur durch die Kombination der strukturbildenden Elemente
- Entwicklungsmöglichkeiten durch eine Vielzahl an Baulandpotentialen
- Innenliegende Landschaftsräume
- Höfe im Landschaftsraum

Schwächen:

- Schwere Lesbarkeit des Teilraums durch das Ineinandergreifen der unterschiedlichen Bebauungsstrukturen und Körnungen
- Unklare Grenzen von Stadt und Landschaftsraum
- Fehlende gliedernde Elemente im öffentlichen Raum
- Unübersichtlichkeit durch Fragmentierung des Stadtraums

Leitprofil – „Experimentieren und Transformieren“

In der Kombination und Lesbarkeit der vorhandenen strukturbildenden Elemente – historische Ortkerne, Bebauung entlang des Stiegl-Gleises, Wegenetze, Landschaftsraum – liegt ein wesentliches Potential des Teilraums. So müssen die historischen Ortskerne weiterhin hinsichtlich ihrer Kleinteiligkeit und einer Gebäudehöhe von zwei bis drei Geschossen ablesbar bleiben. Entlang des Stiegl-Gleises soll die grobe Körnung der Gebäude einen Kontrast zur angrenzenden Wohnbebauung darstellen. Entlang der Wegenetze ist ein hoher architektonischer Anspruch an die Gebäude zu stellen. Durch eine straßenraumbildende Bebauung ist die gesamtstädtische Bedeutung der Innsbrucker Bundesstraße als wichtige Ein- und Ausfallstraße zu betonen. Mit Hilfe besonderer architektonischer und landschaftsplanerischer Gestaltungselementen werden die Siedlungsränder zu dem prägenden Landschaftsraum markiert werden.

Entwicklungskonzept

Gebäudehöhe

Die Bebauung in der Kendlersiedlung, der Bereich zwischen Norbert-Brüll-Straße und Kleßheimer Allee und der Europark sowie der Siedlungsbereich des historischen Ortskernes von Maxglan sollen eine Leithöhe von drei bis fünf Geschossen einhalten. Für die Wohnbebauung nördlich der Norbert-Brüll-Straße wird eine Leithöhe von drei bis fünf Geschossen festgelegt. Bei den differenzierten Strukturen der Taxham-Siedlung ist eine drei- bis fünfgeschossige Bebauung in den Außenbereichen und eine zwei- bis dreigeschossige Bebauung in den

Innen- und Randbereichen vorgesehen. Für den gesamten Bereich der Bebauung entlang des Stiegl-Gleises („Gewerbeschwerpunkt“; siehe Plan 3.02) sowie entlang der Innsbrucker Bundesstraße ist eine Leithöhe von maximal drei bis fünf Geschossen einzuhalten. Auch für den Entwicklungsraum („Entwicklungsschwerpunkt – Wohnen“; siehe Plan 3.02) westlich der Karolinger- bzw. südlich der Kugelhofstraße wird eine Leithöhe von drei bis fünf Geschossen festgelegt. Die „Siedlungsinsel“ Glanhofen soll auch künftig eine feine Körnung aufweisen. Die als mögliche Akzentuierung zu sehenden „Leuchttürme“ an den Siedlungsrändern sind durch entsprechend hohe Gebäude oder Gebäudeteile herauszuarbeiten (siehe Plan 3.03).

Körnung

Die Bebauung im Bereich des isoliert liegenden großmaßstäblichen Europarks hat sich am angrenzenden Bestand zu orientieren. Auch die mittlere Körnung der bestehenden Wohnsiedlung nördlich der Norbert-Brüll-Straße soll zukünftig beibehalten werden. Im Bereich der Taxham-Siedlung wird für die höheren Baustrukturen eine mittlere und für die niedrigeren eine feine Körnung festgelegt. In den historischen Ortskernen von Maxglan und Prehausen soll eine feine Körnung die Bebauungsstruktur prägen. Zwischen diesem Bereich und der grobkörnigen gewerblichen Bebauung entlang des Stiegl-Gleises („Gewerbeschwerpunkt“; siehe Plan 3.02) soll eine Bebauung mit weitgehend mittleren Maßstabs vermitteln. So soll auch die Stiegl-Gleis-Bebauung entlang den querenden Bereichen der Kleßheimer Allee, der Kendlerstraße eine mittlere Körnung aufweisen. Entlang der Innsbrucker Bundesstraße ist im Bereich des Stiegl-Gleises eine mittlere Körnung im Einzelfall zu prüfen. Für die westlich der Stiegl-Gleis-Bebauung gelegene Einzelhausbebauung innerhalb des „Gewerbeschwerpunkts“ (siehe Plan 3.02) wird eine mittlere, außerhalb des „Gewerbeschwerpunkts“ eine feine Körnung festgelegt. Die zwischen Stiegl-Gleis

und Richard-Knoller-Straße bereits bestehende feine Körnung soll, wie auch im Siedlungsbereich entlang der Kendlerstraße, weiterhin die Bebauungsstruktur prägen. Im Bereich der „Entwicklungsschwerpunkte – Wohnen“ (siehe Plan 3.02) soll die Bebauung hingegen weitgehend eine mittlere Körnung aufweisen. Jene im Südwesten und Süden liegenden gewerblichen Entwicklungsflächen im Bereich des Flughafens sollen sich an einer groben Körnung orientieren („Gewerbeschwerpunkt“; siehe Plan 3.02). Die Kendlersiedlung soll auch künftig von einer Bebauungsstruktur feiner Körnung geprägt sein (siehe Plan 3.03).

Öffentlicher Raum

Eine hohe gestalterische Bedeutung kommt in diesem Teilraum den Wegenetzen sowie dem Stiegl-Gleise und dem „Grüner Ring“ zu. So ist der Kreuzungsbereich der Maxglaner Hauptstraße mit der Innsbrucker Bundesstraße und der Siezenheimer Straße zu akzentuieren, um hier die Verteilerfunktion zu betonen und die Orientierung zu verbessern.

Besonders entlang den gesamtstädtisch wichtigen Verbindungen Maxglaner Hauptstraße und Innsbrucker Bundesstraße sollen zur straßenraumbildenden baulichen Fassung die Vorräume urban gestaltet werden und eine geringe Tiefe aufweisen. Innerhalb der historischen Ortskerne hingegen ist grundsätzlich auf Vorräume zu verzichten. Die heterogenen, aber prägenden Strukturelemente des Teilraums sollen im Stadtraum klar ablesbar sein, zwischen den unterschiedlichen Strukturen sind Übergänge zu schaffen. Zu diesen strukturbestimmenden Identitätsräumen gehören die historischen Ortskerne von Maxglan und Prehausen mit ihrer kleinteiligen Struktur, ein kleiner Abschnitt der Maxglaner Hauptstraße als urbaner Identitätsraum mit gemischter Nutzung, die großmaßstäbliche Gewerbebebauung beidseitig des Stiegl-Gleises sowie die prägende Wohnbebauung der Siedlung Taxham. Die Siedlung nördlich der Norbert-Brüll-Straße ist in ihr Umfeld nicht

integriert und stellt somit einen Bereich dar, der besonders sensibel weiterzuentwickeln und in den angrenzenden Siedlungsraum zu integrieren ist. Der Europark wird in Zukunft mit seiner stadtweiten Bedeutung zu einem besonderen identitätsprägenden Bereich innerhalb des Teilraums werden. Durch gestalterische Maßnahmen ist die Ablesbarkeit der gewerblichen Bebauung beidseitig des Stiegl-Gleises zu verbessern. Der weit in den Siedlungsbereich hinreichende Grünraum der „Maxglaner Zwischenlandschaft“ ist ein wesentliches strukturbildendes Element, weshalb die Landschaftsreste innerhalb des Siedlungsbereichs als „Pocket-parks“ erhalten werden sollen. Der Siedlungsrand soll durch gestalterisch hochwertige „Solitäre“ (Landmarks) markiert werden. Im Bereich der Kreuzung Innsbrucker Bundesstraße/Wilhelm-Spazier-Straße ist die Eingangssituation zum urbanen Raum gestalterisch zu betonen. Auch die weiter östlich liegende Kreuzung mit der Maxglaner Hauptstraße ist städtebaulich und gestalterisch aufzuwerten, um ihre Bedeutung als Verteiler einer wichtigen Ein- und Ausfallstraße im öffentlichen Raum besser wahrnehmbar zu machen (siehe Plan 3.04).

Halböffentliche und private Grünflächen

Wesentliches Ziel für diesen Teilraum ist vor allem eine deutliche Zonierung und Herausarbeitung der strukturbildenden Elemente.

So sollen sich die Freiräume der Stiegl-Gleis-Bebauung klar von den Freiräumen der angrenzenden Wohnbebauung abheben. Das prägende Strukturelement des Stiegl-Gleises selbst muss im Freiraum gut ablesbar sein. Die großen versiegelten Flächen der Gewerbegebiete sind möglichst weitgehend zu entsiegeln und ökologisch aufzuwerten (z. B. Regenwasserversickerung am Grundstück). In den Randbereichen zur Wohnbebauung sollen die Freiräume der Gewerbegebiete einen Bezug zu diesen herstellen oder eine deutliche Raumgrenze definieren. Trotz der in den Wohnsiedlungen meist gut nutz-

baren Freiräume ist insbesondere bei kompakten Bebauungstypen darauf zu achten, dass Parkplätze gestalterisch in das Freiraumkonzept integriert werden.

Die Nähe dieses Teilraums zum Flughafen und zur Autobahn wird auch künftig zur Ansiedelung von Firmen beitragen. Jedoch sollen die neuen Firmensitze verstärkt durch eine entsprechende Landschaftsarchitektur unterstrichen werden, wodurch auch ein Bezug zu dem angrenzenden Landschaftsraum hergestellt werden kann.

So sollen bestehende Brachflächen im Übergangsbereich zwischen Wohnbebauung und Landschaftsraum durch eine gestalterische Aufwertung einer halböffentlichen Nutzung zugänglich gemacht werden. Dabei ist auf eine entsprechende Verschränkung zwischen den Siedlungsändern mit der umgebenden Landschaft zu achten.

Gerade im Kontrast zu diesen eher frei gestaltenden Zwischenflächen soll die Ablesbarkeit der historischen Ortskerne von Maxglan und Prehausen auch durch die Freiraumgestaltung verbessert werden. Dabei sollen straßenseitig vor den Gebäuden keine Vorräume vorgesehen werden, dort wo private oder halböffentliche Freiräume an den öffentlichen Raum grenzen, sollen diese raumbildend sein (siehe Plan 3.05).

Schwerpunktbereiche des Handlungsbedarfs

- Bei der Entwicklung der großflächigen Baulandpotentiale (u. a. Struberkaserne, Kugelhofbebauung, aber auch Gewerbeflächen) sind qualitativ hohe Ansprüche an den städtebaulichen Entwurf sowie die Nutzungsstruktur zu stellen.
- In den historischen Ortskernen ist die kleinteilige und straßenraumbildende Bebauungsstruktur zu erhalten und sensibel weiterzuentwickeln.
- Die Gewerbebebauung entlang des Stiegl-Gleises hat insbesondere im Übergang zur angrenzenden Wohnbebauung hohen architektonischen Ansprüchen zu entsprechen.

- Besonders entlang der gesamtstädtisch bedeutsamen Wegeverbindungen – Maxglaner Hauptstraße und Innsbrucker Bundesstraße – soll zur Stärkung des urbanen Charakters die Bebauung straßenraumbildend sein.
- Die Nutzung von Synergien zwischen Gewerbebebauung und angrenzender Wohnnutzung ist, z. B. durch Mehrfachnutzung gewerblicher Flächen, zu prüfen.
- In den Gewerbegebieten sind unnötige Versiegelungen gegen eine ökologisch wertvolle (Frei-)Raumgestaltung zu ersetzen.
- In den Wohngebieten ist ein hoher Anteil an gut nutzbarem „Grün“ zu erhalten und zu entwickeln.
- Die Siedlungsänder im Bereich der prägenden Landschaftsräume sind durch architektonische Akzente zu markieren.

Maxglan-Riedenburg

Strukturuntersuchung

Der Teilraum wird gegen Norden durch die Bahntrasse, im Westen durch den Glanbach, im Süden durch den Landschaftsraum der „Inneren Berge“ sowie im Osten durch die Landschaftsräume „Leopoldskroner Moorwiesen und Torfstiche“ bzw. „Leopoldskroner Gartenlandschaft“ abgegrenzt. Aufgrund seiner Nähe zur Innenstadt zählt der Teilraum zum Urbanen Kern Salzburgs. Nur der südliche Bereich ist der Äußeren Stadt zuzuordnen (siehe Plan 3.02).

Erst im Laufe des 19. Jahrhunderts wurden Maxglan und Riedenburg erschlossen und zu städtischen Gemeinden mit dichter Bebauung entwickelt. Die Baufelder entlang der Maxglaner Hauptstraße wurden mit weitgehend einheitlichen Straßenprofilen und Gebäudehöhen auf der Grundlage der „Regulierungspläne“ erschlossen und bebaut. Erst mit der Enteignung der Erzabtei St. Peter 1938 wurden die ausgedehnten Aiglhofgründe als Baufelder erschlossen. Seit 1863 prägt am Ende des Stiegl-Gleises die Stieglbrauerei die Identität des Teilraums.

Der Raumeindruck von Maxglan-Riedenburg wird von dem Landschaftsraum „Innere Berge“ bestimmt. Baustrukturell ist bis heute eine Zweiteilung entlang der alten Stadtgrenze, die bis 1935 am Almkanal und nach Norden parallel zur heutigen Aiglhofstraße verlief, ablesbar. Während im östlichen Teil eine kompakte und noble Villenbebauung vorherrscht, ist der westliche Bereich von einer Einzelhausbebauung geprägt. Die gründerzeitliche Erschließung des Teilraums lässt sich anhand der weitgehend homogenen, „regulierten“ Bauungsstruktur ablesen. Identitätsstiftende Sonderbauten sind die Landeskrankenanstalt (SALK) sowie das Solitär der Stieglbrauerei. Der Teilraum ist durch seine Innenstadt Nähe von einer Mischung aus Wohnen, Geschäften und Dienstleistung geprägt.

Gebäudehöhe

Die Bebauung des Teilraums ist aufgrund der übergeordneten „Regulierungspläne“ weitgehend von einer einheitlichen Siedlungsstruktur geprägt. Die Gebäude der villenartigen Einzelhausbebauung der Riedenburg haben eine Höhe von drei bis fünf Geschossen, zum Hang des Rainbergs hin werden die Gebäude etwas niedriger. Das übrige Gebiet ist hauptsächlich von Ein- und Mehrfamilienhäusern mit durchschnittlich zwei Geschossen geprägt, wobei zu den Hauptwegenetzen hin die Gebäude etwas höher werden. Die durch Zeilen und straßenraumbegleitenden Baublöcke mit bis zu sieben Geschossen geprägte Bebauung nördlich der Innsbrucker Bundesstraße weicht von der weitgehend homogenen Höhenentwicklung des Teilraums ab. Die im Süden angrenzende Aiglhof-siedlung durchbricht mit ihrer geschlossenen Blockrandbebauung sowie einer Gebäudehöhe von drei Geschossen die sonst offene Bauungsstruktur des Teilraums. Weitere bautypologische Ausnahmen, mit Gebäudehöhen zwischen drei und vier Geschossen, bilden die Zeilenbauten an der Gorianstraße, die südlich davon liegenden mäanderförmigen Bauten an der Lanserhofstraße

bzw. jene zwischen Moosstraße und Rosittengasse (siehe Plan 3.12).

Bautypologie/Körnung

Trotz einiger Gebäude mittleren Maßstabs wird das Gebiet der Riedenburg von einer feinkörnigen Bebauung dominiert. Ausnahmen stellen die großmaßstäbliche Aiglhof-siedlung und die Zeilen- bzw. Mäanderbauten im Süden des Teilraumes dar. Die Riedenburgkaserne hingegen hebt sich aufgrund ihrer Abgeschlossenheit und der uneinheitlichen Maßstäblichkeit vom Umfeld ab (siehe Plan 3.12).

Öffentlicher Raum

Das gesamtstädtisch bedeutsame Wegenetz setzt sich aus der Moosstraße, der Gaswerk-gasse, der Maxglaner Hauptstraße und der Neutorstraße zusammen. Die beiden letztgenannten stellen nicht nur eine wichtige Verbindung zwischen Altstadt und Flughafen her, sondern sind auch als Geschäftsstraßen bedeutsam für den Teilraum. Die Seitenstraßen der Neutorstraße werden aufgrund des Ensemblecharakters und ihrer Bedeutung als Identifikationsraum vollständig zum teilraumbedeutsamen Wegenetz gezählt.

Entlang dieser Hauptwegeverbindungen sind die für das Stadtbild bedeutsamen Plätze und Verkehrsknotenpunkte aufgefädelt. Der Platz vor dem Neutor bildet den Auftakt dieses Teilraums und die Verbindung in den historischen Kern der Altstadt. Dieser Platz wird von der Bebauung auf der einen Seite und auf der anderen von den Baumreihen und der Felswand des Mönchsbergs gefasst. Ein weiterer räumlich gefasster Platz markiert die Kreuzung der Innsbrucker Bundesstraße mit der Aiglhofstraße, welcher auch gleichzeitig den Eingang zu dem Gelände der Landeskrankenanstalten (SALK) darstellt. Dieser Bereich wird jedoch größtenteils als Parkplatz genutzt. Aufgrund seiner Bedeutung als Eingangsbereich zu den Landeskrankenanstalten (SALK) ist dieser Platz als ein Bereich mit besonders hoher gestalterischer Bedeutung einzustufen. Gleiches gilt auch für den Platz

an der Kreuzung zwischen der Müllner Hauptstraße und der Lindhofstraße. Einen weiteren für den Teilraum bedeutsamen Platz/Verteiler stellt der Kreuzungsbereich Neutorstraße/Moosstraße dar. Auch hier dominiert die verkehrliche Funktion gegenüber einer entsprechenden Platzgestaltung zur Stärkung der Aufenthaltsfunktion.

Entlang der Hauptwegeverbindungen gibt es weitgehend keine Vorräume bzw. weisen diese nur eine geringe Tiefe auf und die Straßenräume sind zum Großteil baulich gefasst. Die Vorräume in den Seitenstraßen der Neutorstraße haben weitgehend nur eine geringe Tiefe, die Gebäude sind straßenraumbildend und zum Teil mit repräsentativen Gärten ausgestattet. Dadurch weist dieser Bereich weitgehend einen städtischen Charakter auf. Der Straßenraum der teilraumbedeutsamen Innsbrucker Bundesstraße ist hingegen vielfach nur unzureichend gefasst, und die Vorräumtiefen variieren stark. Die Moosstraße südlich des Almkanals weist aufgrund der vorrangig tiefen Vorräume einen eher vorstädtischen Charakter auf. Die Verlängerung der Leopoldskroner Allee über die Nußdorfer- und Franz-Huemer-Straße bindet den Teilraum an das wichtige Landschaftselement Glanbach an. Die bauliche Fassung dieser Straßenräume ist in weiten Teilen gut ausgeprägt, die Vorräume variieren in der Tiefe und sind überwiegend gärtnerisch gestaltet (siehe Plan 3.13).

Halböffentliche und private Grünflächen

Die hohen stadträumlichen Qualitäten des Teilraums Maxglan-Riedenburg werden maßgeblich von der Struktur der privaten und halböffentlichen Freiräume sowie der weitgehend urbanen Bauungsstruktur geprägt. Das Zusammenwirken der urbanen Dichte der Stadtvillen und Geschossbauten mit dem räumlich differenzierten Grün der Hecken und Bäume charakterisiert diesen Stadtraum.

Ein großer Bereich dieses Teilraums wird durch Freiräume der Wohn-

gebiete mit hohem Grünanteil und einer guten Nutzbarkeit durch die BewohnerInnen geprägt. Private als auch halböffentliche Freiräume sowie Mischformen werden hier durch die Bebauungsstruktur ermöglicht. In der Inneren Riedenburg wirkt der private Freiraum aufgrund der kleinteiligen Parzellenstruktur und den schmalen Zwischenräumen zwischen den Gebäuden kaum in den Straßenraum hinein.

Das einheitliche Pflanz- und Erschließungskonzept und die einsehbaren grünen Vorräume in den Siedlungen westlich der Aighofstraße stellen besondere stadträumliche Qualitäten dar. In den Reihenhaussiedlungen zwischen der Innsbrucker Bundesstraße und der Bahnstraße finden sich ähnlich differenzierte Freiraumkonzepte. Jedoch sind in diesem Bereich die den Wohngebäuden vorgelagerten, aneinander gereihten Garagen stad- und freiraumgestalterisch problematisch, weil dadurch der Straßenraum zu einem reinen Verkehrsraum degradiert wird.

In den südlich gelegenen Siedlungsbereichen des Teilraums gewinnt der Freiraum gegenüber den Gebäuden zunehmend an Bedeutung. Hier wird jedoch auch vielfach die Ablesbarkeit eines Übergangs vom Urbanen Kern in die Äußere Stadt und von diesem in den angrenzenden Landschaftsraum vermisst.

Sonderflächen stellen in diesem Teilraum die Gelände der Stieglbrauerei und der Landeskrankenanstalten (SALK) dar. Die Stieglbrauerei hat eine große Bedeutung für die Identität dieses Teilraums (als auch für den Teilraum Maxglan-Taxham). Das Krankenhausbaugelände hat gerade durch die öffentliche Durchwegung den Charakter eines campusartigen Stadtquartiers (s. Pläne 3.12, 3.13 u. 2.20).

Nutzungsverteilung

Dieser Teilraum ist gekennzeichnet von einer starken Durchmischung von Wohnnutzung und Einrichtungen des tertiären Sektors sowie des Gastgewerbes. Insbesondere die Be-

reiche entlang der Maxglaner Hauptstraße sowie der Neutorstraße weisen einen hohen Anteil an Einrichtungen des Handels und der Dienstleistungen sowie des Gastgewerbes auf. Den Teilraum prägende Infrastruktureinrichtungen und öffentliche Gebäude sind die Landeskrankenanstalten (SALK) im Norden sowie das Akademische Gymnasium am Rainberg. Im Südosten des Teilraums liegt die große Gewerbefläche der Stieglbrauerei. Gegen Süden nimmt die Homogenität der Wohnnutzung stetig zu. Hier sind nur vereinzelt andere Nutzungen zu finden. Im Süden des Teilraumes liegen auch land- und forstwirtschaftliche Nutzungen (siehe Plan 3.14).

Bauliche Dichte

Dieser Teilraum wird einerseits geprägt durch die gründerzeitliche Bebauung im Umfeld der Neutorstraße mit der überwiegend dichten Bebauung, weiters durch die in weiten Bereichen vorliegende Ein- und Mehrfamilienhausbebauung mit überwiegend geringer Bestandsdichte und andererseits durch mehrere Bebauungsinseln hoher baulicher Dichte (siehe Plan 3.17).

Nachverdichtungspotentiale

Dieser Teilraum weist nur auf vereinzelten verstreuten Baufeldern Nachverdichtungspotentiale auf. Potentiale für Wohnnutzungen liegen u. a. nördlich der Wartelsteinstraße, entlang des Stieglgeländes und westlich der Kreuzung Nußdorferstraße mit der Leopoldskronstraße. Ein weiterer großflächiger Bereich zur Bestandsentwicklung befindet sich im Bereich zwischen der Mühlbachgasse und der Gärtnerstraße. Nachverdichtungspotentiale auf gewerblichen Flächen liegen kaum vor. Sowohl auf den Bestandsflächen der Landeskrankenanstalten (SALK) als der „Stieglbrauerei“ sind derzeit kaum Entwicklungspotentiale vorhanden (siehe Plan 1.13).

Mit dem Areal der Riedenburgkaserne liegt eine der größten Umstrukturierungsflächen der Stadt im Teilraum Maxglan-Riedenburg. Dieser Vorrangbereich des Stadtbbaus soll durch die Schaffung eines urba-

nen und kompakten Wohn- und Geschäftsquartiers, und unter Mitgestaltung hochwertiger öffentlicher und halböffentlicher Freiräume, einen positiven Impuls zur Stärkung und Entwicklung des Teilraumes geben. Die Einrichtungen des Handels und der Dienstleistungen sollen weitgehend im Bereich der Moosstraße angesiedelt werden, die Wohn- und Freiraumbereiche sollen abgeschirmt auf den dahinter liegenden Flächen entwickelt werden. Weitere kleinere Flächen des Stadtbbaus liegen im Bereich der Lindhofstraße, der Aighofkreuzung und der ehemaligen Sternbrauerei.

Teilräumliche Potentiale

Stärken:

- Einheitliche Bebauungsstruktur mit urbanen Qualitäten
- Ensemblecharakter innerhalb der Riedenburg mit repräsentativer Architektur und Freiraumgestaltung
- Deutliche Ablesbarkeit des aus dem Hauptwegenetz bestehenden „Rückgrates“
- Klare durch landschaftliche Elemente definierte äußere Form des Teilraums
- Identitätsprägende und in den Stadtraum integrierte Sonderbausteine wie die Landeskrankenanstalt und die Stieglbrauerei

Schwächen:

- Fehlende Platzbildung zur Stärkung der urbanen Wahrnehmbarkeit des Teilraums
- Die bautypologischen „Inseln“ aus Zeilen, Wohnhöfen und Mäandern im Süden integrieren sich nur unzureichend in den Stadtraum
- Tendenz zur „inneren Zersiedelung“ – aufgrund geringer Bestandsdichten im Vergleich zur Lage im Stadtraum – ohne ausreichende qualitative halböffentliche Freiräume.

Leitprofil

„Öffentlichen Raum stärken und Freiräume qualifizieren“

In diesem Teilraum sind die bestehenden urbanen Qualitäten zu erhalten und weiterzuentwickeln, wobei die einzelnen Bereiche erkennbar bleiben sollen. Die schon vor-

handene hohe gestalterische Qualität des öffentlichen Raums ist insbesondere entlang des Hauptwegenetzes aufzuwerten, Anfang- und Endpunkte von bedeutenden Straßenabschnitten sind zu betonen. Entlang der Geschäftsstraßen Maxglaner Hauptstraße, Neutorstraße und Innsbrucker Bundesstraße soll durch imagebildende Maßnahmen im öffentlichen Raum eine weitere Belebung erreicht werden. Dabei ist auf eine sensible Einpassung in die historische Bebauungsstruktur zu achten. Die Riedenburkaserne als zentraler Entwicklungsbereich hat sich hinsichtlich Nutzungsmischung und Bebauungsstruktur an den in Riedenburg vorherrschenden Strukturen zu orientieren. Die am südlichen Rand des Teilraumes liegenden Stadtlandschaften „Leopoldskroner Wiesen und Torfstiche“ und „Leopoldskroner Gartenlandschaft“ sind unbedingt von einer weiteren Bebauung bzw. Zersiedelung freizuhalten.

Entwicklungskonzept

Gebäudehöhe

Innerhalb des Teilraums Riedenburg hat sich die Bebauung weitgehend am Bestand zu orientieren. So soll der Bereich von Maxglan weitgehend von einer Leithöhe zwischen zwei und drei Geschossen geprägt sein, im Bereich der Riedenburg soll die Leithöhe mit drei bis fünf Geschossen die Schaffung urbaner Strukturen unterstützen. An den Hängen des Rainbergs ist die Leithöhe auf zwei bis drei Geschosse zu reduzieren. Einzig im Bereich des Neutors sowie südlich der Rainbergstraße im Bereich des steil abfallenden Rainbergfelsens kann die Bebauung eine Leithöhe von drei bis fünf Geschossen erreichen. Bei der Neuplanung des Geländes der Riedenburkaserne hat sich die Leithöhe an der Bebauung um die Neutorstraße anzupassen, eine Höhe von drei bis fünf Geschossen darf nicht überschritten werden. Ein kompaktes und urbanes Wohn- und Geschäftsquartier in diesem Bereich mit hochwertigen öffentlichen und halböffentlichen Freiräumen soll einen positiven Impuls für die Entwicklung des Teilraumes geben.

Für den Bereich entlang Maxglaner Hauptstraße ist (in erster Bautiefe) eine Leithöhe von drei bis fünf Geschossen zu prüfen, in den nördlich davon liegenden Siedlungsbereichen ist die vorherrschende Leithöhe von zwei bis drei Geschossen jedenfalls einzuhalten. Im Bereich zwischen Glanbach, Innsbrucker Bundesstraße, Aiglhofstraße und Maxglaner Hauptstraße sind die Freiräume zu erhalten und aufzuwerten. Eine hier gewünschte Nachverdichtung soll durch kompakte Bauformen umgesetzt werden. Der Bereich nördlich der Innsbrucker Bundesstraße soll als angemessener Übergang zum angrenzenden Teilraum Lieferung-Lehen Gebäudehöhen von drei bis fünf Geschossen aufweisen.

Um den Solitärcharakter der großmaßstäblichen Stieglbrauerei zu erhalten, hat sich die angrenzende Bebauung durch eine Leithöhe von zwei bis drei Geschossen gegenüber der Stieglbrauerei zurücknehmen. Der im Süden an die Stadtlandschaften „Leopoldskroner Wiesen und Torfstiche“ und „Leopoldskroner Gartenlandschaft“ grenzende Siedlungsstreifen darf in der Leithöhe nicht höher als zweigeschossig sein (siehe Plan 3.03).

Körnung

Die im Bestand überwiegend vorzufindende feinkörnige Bebauungsstruktur soll auch in Zukunft in diesen Bereichen erhalten bleiben. Für den Bereich nördlich der Innsbrucker Bundesstraße zwischen Pichlergasse und Franz-Josef-Kai sowie der Bereich der Landeskrankenanstalten (SALK) wird eine mittlere Körnung festgelegt. Die Baufelder der Riedenburkaserne sowie das nähere Umfeld nördlich und südlich (bis Almkanal) davon sollen ebenfalls wie auch der Siedlungsbereich der ehemaligen „Sternbrauerei“ eine Bebauung mittlerer Körnung aufweisen. Die an dem großmaßstäblichen Solitär der Stieglbrauerei angrenzende Bebauung soll grundsätzlich eine feine Körnung aufweisen, eine mittlere Körnung darf jedenfalls nicht überschritten werden. Der Siedlungsbereich der „Lanserhofsiedlung“ sowie jener östlich davon – gegenüber der

Moosstraße – soll auch künftig eine Struktur mittleren Maßstabs aufweisen (siehe Plan 3.03).

Öffentlicher Raum

Es gilt die bereits bestehenden hohen gestalterischen Maßstäbe des öffentlichen Raums zu erhalten und zeitgemäß zu interpretieren.

Durch eine Aufwertung des Platzraums bei der Abzweigung der Bräuhausstraße soll der Beginn des urbanen Abschnitts der Maxglaner Hauptstraße markiert werden.

Der Platzraum an der Kreuzung Innsbrucker Bundesstraße mit der Aiglhofstraße sowie jener an der Kreuzung Müllner Hauptstraße mit der Lindhofstraße sind ihrer Funktion entsprechend – Eingangsbereich zum Krankenhausgelände, der SALK und Kreuzungspunkt zweier wichtiger Straßenverbindungen – gestalterisch zu akzentuieren. Der Bau des S-Bahnhofs an der Rudolf-Biebl-Straße würde dem Platz im Bereich Aiglhof zusätzliche Bedeutung zukommen lassen.

Die Verteilerfunktion der Kreuzung Neutorstraße mit Moosstraße ist zu betonen.

Während es entlang der Neutorstraße weiterhin keine Vorräume geben soll, ist die hohe Durchgrünung in den Seitenstraßen zu erhalten. Mittels Verzicht auf Vorräume bzw. Erhalt von kleinen Vorräumen und der Ausrichtung der Gebäude auf den öffentlichen Raum soll die hohe gestalterische Qualität sowie die identitätsstiftende Wirkung der Maxglaner Hauptstraße weiter verstärkt werden.

Die nördlichen Wohnquartiere sind durch die Gestaltung der öffentlichen Freiräume, insbesondere entlang der Glan, aufzuwerten. Die Vereinheitlichung der Vorraumtiefen, die Straßenraumbildung durch angrenzende Gebäude sowie die Ansiedlung gemischter Nutzungen sollen dazu beitragen, dass der urbane Charakter des westlichen Abschnitts der Innsbrucker Bundesstraße verstärkt wird.

Die Aiglhofstraße soll als „mittlere Achse“ des Teilraums eine deutliche räumliche Fassung erhalten. Rich-

tung Süden soll dieser urbane Charakter auch in der Verlängerung durch die Moosstraße bis zur Kreuzung mit der Nußdorferstraße erhalten bleiben. Südlich davon kann im Übergang zur Landschaft bei den Vorräumen der gärtnerische Aspekt in den Vordergrund treten (siehe Plan 3.04).

Halböffentliche und private Grünflächen

Die stark von „architektonischem Grün“ geprägten stadträumlichen Qualitäten des Teilraums sind zu erhalten und qualitativ weiterzuentwickeln. Hier ist insbesondere die Vielfalt an Freiraumtypen unter Berücksichtigung hoher gestalterischer Ansprüche zu wahren und zu fördern.

Dementsprechend sind die Übergänge zwischen den Siedlungsbereichen sowie zum angrenzenden Landschaftsraum klarer ablesbar zu machen, letzteres kann durch eine entsprechende Gehölzverwendung erfolgen.

Durch eine entsprechende Freiraumgestaltung soll die Besonderheit des Sonderbausteins „Stieglbrauerei“ deutlich hervorgehoben werden. Gleiches gilt auch für die Freiflächen der Landeskrankenanstalten. Insbesondere der wertvolle Baumbestand beinhaltet hohe freiräumliche Potentiale. Mit Gestaltungsmaßnahmen sollen auch die Orientierungsmöglichkeiten innerhalb des Geländes weiter unterstützt werden (siehe Plan 3.05).

Schwerpunktbereiche des Handlungsbedarfs

- Der Ensemblecharakter sowie die homogene Bebauungsstruktur innerhalb der Riedenburg sind mit ihrer repräsentativen Architektur zu erhalten.
- Entlang der Neutorstraße soll durch die Ansiedlung von gemischten Nutzungen der urbane Charakter dieses Bereichs erhalten und weiter verstärkt werden.
- Künftige Baumaßnahmen haben sich im gesamten Teilraum weitgehend am Bestand zu orientieren.
- Die Riedenburgkaserne ist als

zentraler Entwicklungsbereich zeitgemäß zu entwickeln und hat sich hinsichtlich der Nutzungsmischung und Bebauungsstruktur sensibel in die vorherrschende historische Siedlungsstruktur einzugliedern.

- Der Tendenz der „inneren Zersiedelung“ – aufgrund geringer Bestandsdichten im Vergleich zur Lage im Stadtraum – ist insbesondere im Bereich zwischen Glanbach, Innsbrucker Bundesstraße, Aighofstraße und Maxglaner Hauptstraße durch sensible Nachverdichtungen in Form von kompakten Bauformen entgegenzuwirken.
- Um den identitätsstiftenden Solitärcharakter der Stieglbrauerei zu erhalten, hat sich die angrenzende Bebauung gegenüber der Stieglbrauerei hinsichtlich der Maßstäblichkeit zurückzunehmen.
- Die stark von Grünelementen (Alleen, „Hausparks“ etc.) geprägten öffentlichen Räume der Riedenburg sind zu erhalten und weiterzuentwickeln.
- Die öffentlichen Räume sind im Bereich von Kreuzungen stadt- bzw. teilraumbedeutsamer Wegeverbindungen baulich besser zu fassen und als Plätze zu akzentuieren.
- Der Kreuzungsbereich Innsbrucker Bundesstraße/Aighofstraße ist entsprechend seiner Bedeutung als Eingangsbereich zu den Landeskrankenanstalten (SALK) sowie als Zugang zu dem geplanten S-Bahnhof an der Rudolf-Biebl-Straße städtebaulich und gestalterisch aufzuwerten.
- Entlang der Neutorstraße haben sich die Gebäude zum öffentlichen Raum hin zu orientieren und sollen hohen gestalterischen Qualitäten entsprechen.
- Die Geschäftsstraßen Maxglaner Hauptstraße, Neutorstraße und Innsbrucker Bundesstraße sollen, unter Berücksichtigung der historischen Bebauungsstruktur, in ihrer Vitalität gestärkt werden und durch imagebildende Maßnahmen weiter belebt werden.
- Der urbane Charakter der Innsbrucker Bundesstraße ist durch die Vereinheitlichung der Vor-

raumtiefen und einer stärkeren baulichen Fassung zu stärken. Große, der Straße zugewandte, Parkplätze sind zu vermeiden.

- Die Aighofstraße ist als „mittlere Achse“ des Teilraums mittels straßenraumbildender Bebauung deutlicher räumlich zu fassen.
- Die Moosstraße hat zwischen der Neutorstraße und der Nußdorferstraße einen urbanen Charakter mit straßenraumbildenden Gebäuden aufzuweisen.
- Die am südlichen Rand des Teilraumes liegenden Stadtlandschaften „Leopoldskroner Wiesen und Torfstiche“ und „Leopoldskroner Gartenlandschaft“ sind unbedingt von einer Bebauung bzw. Zersiedelung freizuhalten.

Altstadt

Dieser Teilraum unterteilt sich nicht, wie die übrigen Teilräume, in einzelne Siedlungsinselformen, die unterschiedliche Bezüge zueinander aufweisen. Sowohl hinsichtlich der Gebäudehöhen als auch der Maßstäblichkeit sind die einzelnen Siedlungsbereiche des Teilraums weitgehend einheitlich. Die Übergänge zwischen den Bereichen unterschiedlicher Bebauungsstruktur sind fließend und werden als natürlich gewachsen und homogen empfunden. Auch Unterschiede in der Bebauungstypologie präsentieren sich als funktionelle und gestalterische Teile einer großen in sich harmonischen Einheit.

Strukturuntersuchung

Die Abgrenzung dieses Teilraums wurde analog zu dem unter Schutz gestellten Bereich des Weltkulturerbes vorgenommen, der sich wiederum weitgehend mit der Schutzzone I aus dem Altstadterhaltungsgesetz deckt. Bis auf den Bereich der Müllner und der Nonntaler Vorstadt ist der gesamte Teilraum der Innenstadt zuzuordnen (siehe Plan 3.02).

Schon im Jahr 15 v. Chr. entstand in diesem, durch die Topographie und die Salzach strategisch begünstigten Bereich, eine römische Siedlung. Durch die Gründung des Klosters St. Peter etablierte sich der kirchliche Einfluss. Im 11. Jahrhundert erhielt die Stadt Salzburg durch den

Bau der Festung Hohensalzburg eines ihrer heutigen Wahrzeichen. Zu Beginn des 17. Jahrhunderts erfuhr Salzburg unter den Baumeistern Vicenzo Scamozzi und Santino Solari einen radikalen Stadtumbau, im Zuge dessen Teile der mittelalterlichen Stadt abgebrochen wurden. Dieser Stadtumbau verleiht der Stadt bis heute ihren italienisch anmutenden Charme. Durch den Eisenbahnbau und die Schleifung der Festungsanlagen wurde zu Beginn des 20. Jahrhunderts das gründerzeitliche Stadtwachstum gefördert. Die durch die Bombardierung der Stadt im Zweiten Weltkrieg entstandenen Schäden wurden unter Respektierung der Stadtgeometrie behoben. Im Jahr 1997 wurde die Salzburger Altstadt als Gesamtheit in die Liste des Weltkulturerbes aufgenommen.

Städtebauliche Struktur

Das Bild des Teilraums wird durch folgende unterschiedliche Bereiche der Altstadt geformt:

- **Der Dombezirk**, bestimmt von großmaßstäblichen Gebäuden, geprägt durch die in einem orthogonalen Raster organisierten Idealstadt nach dem Vorbild der venezianischen Renaissance, erlangt seinen Charme durch den bewussten Wechsel zwischen Enge und Weite sowie der differenzierten Höhenentwicklung durch Türme und Kuppeln.
- **Die Bürgerstadt** entlang der Salzach steht durch seine einheitliche Traufenhöhe ganz im Gegensatz zu der bewegten vertikalen Ausrichtung im Dombezirk. Deutlich gefasste Plätze innerhalb des dichten, von engen Gassen durchzogenen Stadtgefüges prägen diesen Bereich des Teilraumes.
- **Das barocke Schloß Mirabell** dient als vermittelnder großmaßstäblicher Bau zwischen der historischen Altstadt und der gründerzeitlich geprägten Stadterweiterung der Neustadt (siehe Pläne 3.12 und 3.13).

Nutzungsverteilung

Die Altstadt ist von einer starken Funktionsdurchmischung geprägt. Über den gesamten Teilraum wech-

seln sich hier auf engstem Raum Bereiche für Wohnen mit Infrastruktureinrichtungen und öffentlichen Gebäuden ab. Weiters stellt die Altstadt durch ihre zentrale Lage und den vielfachen Einrichtungen, überwiegend des tertiären Sektors, einen bedeutsamen Versorgungs- und Arbeitsplatzschwerpunkt dar, womit die Altstadt auch eine stadtbedeutsame Versorgungsfunktion einnimmt (siehe Plan 14).

Bauliche Dichte

Aufgrund weitgehenden Fehlens von Bebauungsplänen bzw. mangels Dichtefestlegungen in diesem Teilraum können keine exakten Aussagen zur Bestandsdichte getroffen werden. Dennoch zählt dieser Teilraum durch seine geschlossene Bebauung zu einem der am dichtesten bebauten Bereiche der Stadt. Für eine künftige bauliche Entwicklung des Teilraums sollen auch weiterhin keine Planungsdichten festgelegt werden, vielmehr sind die Festlegungen hinsichtlich der Gebäudehöhen und der Maßstäblichkeit einzuhalten (siehe Plan 3.17).

Leitprofil

„Respektieren und Interpretieren“

Die Altstadt steht unbestritten für das „Wesen“ der Stadt und ist somit kein städtebaulicher Experimentierraum im Sinne des 17. Jahrhunderts. Sie ist als konstituierender Teil der europäischen Stadtradition in ihrer Maßstäblichkeit weitgehend zu erhalten. Das schließt eine zeitgemäße Weiterentwicklung aber nicht aus, sondern fordert diese geradezu heraus. Gegenwärtig befindet sich dieser Teilraum in einem Prozess der Umdeutung seiner Inhalte und Funktionen. Er hat eine regionale Versorgungsfunktion und ist darüber hinaus gleichzeitig ein „normales“ Stadtquartier, in dem gewohnt und gearbeitet wird. Die sich zum Teil ändernden Nutzungsansprüche in den Bereichen Wohnen, Wirtschaft, Bildung und Kultur sind behutsam weiterzuentwickeln.

Entwicklungskonzept

Bei allen Um- und Neubauten liegt die Herausforderung eher in der Beibehaltung vorhandener stadtge-

stalterischer Qualitäten sowie bei der architektonischen Ausgestaltung als im städtebaulichen Entwurf. Die bauliche Entwicklung des Teilraumes hat sich bezüglich ihrer Maßstäblichkeit im Regelfall in Fläche und Höhenentwicklung am Bestand zu orientieren.

Gebäudehöhe

Der Rahmen für die Höhenentwicklung bewegt sich in den ältesten Bereichen der Bürgerstadt zwischen fünf und sieben Geschossen und zwischen drei und fünf Geschossen in den übrigen Bereichen. Wichtiges zusätzliches Kriterium für künftige Baumaßnahmen sind hierbei die Traufenhöhen der angrenzenden Gebäude (siehe Plan 3.03).

Körnung

Besonders ist auch auf den Erhalt der weitgehend feinkörnigen Maßstäblichkeit in den bisher kleinstrukturierten Bereichen zu achten, da der formale Kontrast zwischen der tendenziell kleinteiligen Bürgerstadt, dem Dombezirk und den Festspielhäusern (mittleren bis groben Maßstabs) in Größe und Kubatur der Gebäude auf besondere Weise die Hierarchie in der historischen Stadtstruktur zum Ausdruck bringt. Dies gilt es zu erhalten und sensibel weiterzuentwickeln (siehe Plan 3.03).

Öffentlicher Raum

Wesentliche Potentiale zur Weiterentwicklung der historischen Altstadt liegen in der gestalterischen Aufwertung ausgewählter Räume. Intention hierbei ist, die historische Stadtidee aus heutiger Sicht und unter heutigen Nutzungskriterien zu interpretieren, wie es beispielsweise schon ansatzweise bei den Salzachpromenaden umgesetzt wurde. Weitere Impulse sollen durch eine zeitgemäße Platzgestaltung sowie der Inszenierung des Wassers gesetzt werden (z. B. Öffnung des Almkanals). Die zentralen großen Plätze rund um den Dom sind als Multifunktionsplätze gestalterisch sensibel aufzuwerten, der Karajanplatz ist stadtgestalterisch hochwertig zu entwickeln, um einen Akzent in diesem Eingangsbereich zur Altstadt zu schaffen. Eine Neugestaltung des

Makartplatzes, bei der die Platzgestaltung auch mit dem Bau einer Tiefgarage verbunden sein kann, soll die Vitalität der Innenstadt stärken. Die Geschäfte der Innenstadt können so von der erweiterten Parkmöglichkeit für die Besucher profitieren, bei gleichzeitiger oberirdischer Aufwertung des öffentlichen Platzes (siehe Plan 3.04).

Halböffentliche und private Grünflächen

Der besondere Reiz der Salzburger Altstadt entsteht vielfach auch aus dem Gegensatz zwischen der engen „steinernen Stadt“ mit kleinen akzentuierten Grünräumen und den direkt angrenzenden großzügigen Landschaftsräumen der Inneren Berge und der Salzach.

Generell weist die Altstadt wenig private und halböffentliche Grünflächen auf, wodurch die wenigen „grünen Inseln“ wie Innenhöfe oder Klostergärten umso bedeutungsvoller sind. Ebenso wichtig für das Freiraumangebot sind die Ufer der Salzach sowie die Inneren Berge, die innerstädtischen öffentlichen Plätze und Einrichtungen.

In Wohnhöfen und auf den Dächern sollen die Möglichkeiten zur Begrünung ausgeschöpft werden, in den Bereichen der aufgelockerten Bebauung – insbesondere entlang der Salzach – sind die besonderen Qualitäten der Freiräume zu erhalten und zu entwickeln (siehe Plan 3.05).

Schwerpunktbereiche des Handlungsbedarfs

- Die städtebaulich hochwertigen Stadtstrukturen der Altstadt sind in ihrem prägenden Charakter („Wesen der Stadt“), unter Berücksichtigung der bereits existierenden Regelungen, zu erhalten und weiterzuentwickeln.
- Die vielfältigen, sich teilweise ändernden, Funktionen und Nutzungsansprüche (Arbeitsplatz, Versorgung, Wohnen, Bildung, Kunst etc.) sind durch eine zeitgemäße städtebauliche Interpretation der historischen Stadt erfahrbar zu machen.
- Bei allen Um-, An- und Neubauten sind die historischen städte-

baulichen Qualitäten zu berücksichtigen und in einer sensiblen sowie zeitgemäßen Architektur fortzuschreiben.

- Der formale Kontrast zwischen den unterschiedlichen Maßstäblichkeiten des Teilraums (z. B. Bürgerstadt, Dombezirk und Festspielbezirk) ist zu erhalten.
- Die Vitalität und Nutzbarkeit der zentralen Plätze und prägenden öffentlichen Räume sind durch eine sensible und zeitgemäße Platzgestaltung zu fördern und zu verbessern (z. B. Plätze rund um den Dom, Herbert-von-Karajan-Platz, Makartplatz, Salzachpromenade).
- Fließende Gewässer (Salzach, Almkanal) sind als wesentliche innerstädtische Freiräume neben den Inneren Bergen stärker im öffentlichen Raum einzubeziehen und zu inszenieren.
- Die privaten Freiräume entlang der Salzach sind aufgrund ihrer Bedeutung für die Silhouettenbildung und der dadurch erlebbareren Wechselwirkung zwischen Stadt und Landschaft zu erhalten.

3.3.3 Städtebauliche Rahmenbedingungen

Eine nachhaltige und zukunftsorientierte Stadt- und Siedlungsentwicklung kann nicht allein durch die Festlegung quantitativer Vorgaben (z. B. Dichtefestlegung im Rahmen der Bebauungsplanung) erreicht werden. Ziel der Stadtentwicklung ist neben der qualitativen Aufwertung bestehender städtebaulicher Strukturen den Stadtraum unter Berücksichtigung aller den Lebensraum und die Lebensqualität beeinflussenden Faktoren zu strukturieren und zu gestalten. Demnach gilt es Rahmenbedingungen zu formulieren, die bei allen Maßnahmen, welche die Funktion, Gestalt und Qualität des Siedlungsgefüges beeinflussen könnten, berücksichtigt werden müssen. Die Festlegung solcher Rahmenbedingungen ist für die Stadt Salzburg insofern von wachsender Bedeutung, als dass sowohl die Standortentscheidungen der StadtbewohnerInnen als auch der Wirtschaftsunternehmen zunehmend von Aspekten nachhaltig

geschaffener urbaner Strukturen beeinflusst werden und somit letztendlich auch die Konkurrenzfähigkeit der Stadt Salzburg gegenüber anderen Standorten davon abhängt.

Diese Rahmenbedingungen sollen nicht nur in der Flächenwidmungsplanung und der Bebauungsplanung, sondern insbesondere auch im Zuge der Stadtentwicklung (Architekturbegutachtung, Wettbewerbe etc.) Berücksichtigung finden, um die Stadt Salzburg als einen qualitativ hochwertigen Wohn- und Arbeitsstandort zu erhalten und zu entwickeln.

Hierbei sind insbesondere Vorgaben in folgenden Bereichen zu prüfen und festzulegen:

- Versorgungsqualität durch den Umweltverbund,
- Umweltbedingungen,
- Grün- und Freiflächenversorgung,
- Lokale Versorgung,
- Soziale Infrastruktur und
- Technische Infrastruktur.

Versorgungsqualität durch den Umweltverbund

Die flächenhafte und qualitative Versorgung der Stadt mit Infrastruktureinrichtungen des Umweltverbundes (Öffentlicher Personennahverkehr, Rad, Fuß) ist ein maßgebliches Qualitätskriterium für eine zukunftsorientierte Siedlungsentwicklung.

Insbesondere die Versorgungsqualität durch den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) muss ein wesentliches Beurteilungskriterium für die Qualität eines Standortes darstellen. Zur diesbezüglichen Beurteilung sind jedenfalls folgende wesentlichen Faktoren zu berücksichtigen:

- fußläufige Erreichbarkeit (räumliche Verfügbarkeit) von ÖPNV-Haltestelle und
- Taktfrequenz (zeitliche Verfügbarkeit) der zu erreichenden ÖPNV-Linien.

Das Hauptziel der Stadt Salzburg muss die generelle Verbesserung der Versorgungsqualität durch den Umweltverbund sein, um dadurch einerseits den Anteil (Modal-Splitt)

dieser Verkehrsmittel am Gesamtverkehr zu erhöhen und andererseits eine Grundmobilität über alle Alters- und Sozialschichten zu gewährleisten.

Als Vorgabe für eine gute Erreichbarkeit eines Standortes muss eine ÖPNV-Haltestelle innerhalb einer (fußläufigen) Entfernung von ca. 500 Metern erreichbar sein, die Erreichbarkeit innerhalb einer Entfernung von ca. 350 Metern ist anzustreben. Des Weiteren ist die zeitliche Verfügbarkeit zu optimieren, um aufgrund langer Wartezeiten an Haltestellen eine Abwanderung potentieller NutzerInnen vom ÖPNV zum Individualverkehr zu vermeiden. Als versorgt gelten ÖPNV-Haltestellen, die Linien im Takt zwischen 5 und 15 Minuten führen.

Durch diese beiden Vorgaben soll einerseits die Nutzungswahrscheinlichkeit des ÖPNV erhöht werden und andererseits der ÖPNV in seiner Lage und Wirtschaftlichkeit gestärkt werden.

Ergänzend dazu sind das Rad- und Fußwegenetz auszubauen, Netzlücken zu schließen und die Anbindungen an das übergeordnete Radwegenetz zu verbessern. Wesentlich sind hierbei insbesondere eine sichere und somit ausreichend dimensionierte Wegeführung sowie die gute Ablesbarkeit der Wegeführungen.

Siehe dazu auch vertiefende Aussagen im Kapitel 4 „Verkehrskonzept“.

Umweltbedingungen

Bei künftigen Projekten und Verfahren der Stadtentwicklung sind höhere Anforderungen hinsichtlich der Berücksichtigung von Umweltbedingungen zu stellen. Hauptziel hierbei ist es, die Lärm- und Schadstoffbelastungen, aber auch Einwirkungen von elektromagnetischen Feldern in allen Stadtbereichen auf ein Niveau zu senken, das keine Gefährdung der Gesundheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung der Stadt Salzburg besteht.

Die vorwiegend aus Verkehrslärmemissionen resultierenden Beeinträchtigungen konzentrieren sich

vorwiegend auf die Bereiche entlang der Hauptverkehrsstraßen, der Bahnlinien (Zone mit einer Lärmbelastung >65 dB(A)) sowie auf das Umfeld des Flughafens (Zone mit einer Lärmbelastung >55 dB(A)). Auch unter Berücksichtigung der Richtlinien der Salzburger Landesregierung hinsichtlich des Immissionsschutzes sind diese Bereiche nicht für sensible Einrichtungen (z. B. soziale Einrichtungen, Kultuseinrichtungen etc.) und für Wohnzwecke nur bedingt bzw. in Verbindung mit entsprechenden schallschutztechnischen Gutachten bzw. Maßnahmen geeignet.

Eine weitere Vorgabe ist die Reduktion von Luftschadstoffen. Im Bezug auf eine künftige qualitative und nachhaltige Stadtentwicklung ist in schadstoffbelasteten Bereichen die Ansiedelung von sensiblen Einrichtungen zu vermeiden. Im Rahmen künftiger Baumaßnahmen ist weiters verstärkt darauf Bedacht zu nehmen, dass diese keine maßgeblichen negativen Auswirkungen auf den Schadstoffhaushalt der Stadt Salzburg (z. B. Berücksichtigung der Auswirkungen auf wichtige Durchlüftungsschneise, Lage im Windschatten der Stadtberge etc.) haben. Insbesondere im Rahmen von größeren Wohnbauvorhaben ist bei der Projektentwicklung verstärkt die Belastung durch Luftschadstoffe im Bestand zu berücksichtigen. Weiters ist bei allen Baumaßnahmen auf eine umweltverträgliche Projektentwicklung bzw. -abwicklung (möglichst kurze Transportwege, Energiebilanz bei der Produktion und im Betrieb, künftiger Recyclingaufwand etc.) verstärkt Bedacht zu nehmen.

Siehe dazu auch vertiefende Aussagen im Kapitel 2 „Freiraumkonzept“.

Grün- und Freiflächenversorgung

Unter dem Begriff der „Grün- und Freiflächenversorgung“ ist der Durchgrünungsgrad zu verstehen. Dieser stellt das Verhältnis zwischen überbauter und nicht überbauter Fläche dar und beschreibt die Ausprägung und Verteilung der vorhandenen Grün- und Freiflächen in der

Stadt Salzburg.

Kernziel im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung ist der Erhalt und die Aufwertung des Grünanteils innerhalb der Siedlungsgebiete, da die Wahrnehmung und Nutzbarkeit von Grün- und Freiflächen einen wesentlichen Einfluss auf das subjektive Wohlbefinden hat und zentrale Faktoren für die Attraktivität von Salzburg als Wohn- und Arbeitsort darstellt. So soll der Grünanteil innerhalb der Stadt in der Gesamtbilanz weitgehend gleich bleiben. Bei Versiegelung bestehender Grünräume sind entsprechende Ausgleichsmaßnahmen, vorrangig auf derselben Parzelle oder auch an einer anderen Stelle im Stadtgebiet, zu setzen. Diese müssen sowohl quantitativ als auch qualitativ einen adäquaten Ausgleich schaffen.

Siehe dazu auch vertiefende Aussagen im Kapitel 2 „Freiraumkonzept“.

Lokale Versorgung

Ziel hierbei ist es sicherzustellen, dass für einen Großteil der Bevölkerung der Stadt Salzburg in einer fußläufigen bzw. ohne motorisiertem Verkehrsmittel erreichbaren Entfernung Einrichtungen zur Deckung mit Produkten des täglichen Bedarfs (= Nahversorger) vorhanden sind.

Durch die zunehmende Bevorzugung verkehrsorientierter Nahversorgungsstandorte gegenüber wohnungsnahen Lagen besteht die Gefahr der Verschlechterung der wohnnahen Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs. Aus diesem Grund ist die Sicherstellung der Grundversorger der Bevölkerung durch eine lokale, weitgehend fußläufig erreichbare und flächenhafte Versorgung ein wichtiges Ziel im Rahmen der Stadtentwicklung (ca. 500 m bei Vollversorger; ca. 300 m bei Teilversorger). Um dem Grundsatz „Stadt der kurzen Wege“ zu entsprechen und somit zusätzlichen motorisierten Individualverkehr zu vermeiden, sollen einerseits die lokalen Versorger auch außerhalb der Einzelhandelszentren im Nahbereich der Wohnsiedlungen situiert werden können. Anderer-

seits aber sollen zur Stärkung dieser kleinteiligen Versorgungsstruktur künftige Siedlungsentwicklungen nach Möglichkeit die Einzugsbereich von Nachversorgungseinrichtungen berücksichtigen.

In Bereichen mit einer geringen Bevölkerungsdichte (< 30 EW/ha im fußläufigen Einzugsbereich) sollen sich die lokalen Versorgungseinrichtungen in den lokalen Zentren ansiedeln. Bei einer ausreichend hohen Siedlungsdichte (>100 EW/ha im fußläufigen Einzugsbereich) sind lokale Versorgungseinrichtungen auf Konkurrenzstandorten zu fördern, soweit diese zur Verbesserung des qualitativen Angebotes dienen.

Siehe dazu auch vertiefende Aussagen im Kapitel 3.1. „Funktionelle Stadtgliederung“ und im Kapitel 3.2. „Dienstleistungs- und Einzelhandelsagglomerationen und Nahversorger“.

Soziale Infrastruktur

Der Faktor „Soziale Infrastruktur“ spielt eine wesentliche Rolle in der Stadtentwicklung. Durch einen zukunfts- und bedarfsorientierten Einsatz sozialer Infrastruktur kann möglichen sozialen und gesellschaftspolitischen Fehlentwicklungen und Konflikten nachhaltig entgegengewirkt werden.

Der sensible Einsatz sozialer Infrastruktur in der Stadtplanung und Stadtentwicklung zielt auf die Sicherstellung sozialer Gerechtigkeit, auf den Erhalt eines Mindestmaßes an Lebensqualität sowie den gleichberechtigten Zugang zu sozialen Ressourcen über alle Alters-, Glaubens- und Sozialschichten hinweg ab. Aufgrund des prognostizierten Wohnungszuwachses bzw. der Altersstruktur für die nächsten 10 Jahre ist mit keinem erheblichen Bevölkerungszuwachs zu rechnen. So werden die wesentlichen Aufgaben in diesem Bereich ein Abbau der noch bestehenden Defizite, aber auch die Befriedigung des zu erwartenden steigenden Bedarfs an altersgerechten Einrichtungen und betreuten Wohnformen sein. Es gilt vorhandene Strukturen aufzuwer-

ten, diese flexibler zu konzipieren und effektiver zu nutzen. Jedoch darf das Ziel einer besseren Auslastung und kosteneffizienten Nutzung von Sozialeinrichtungen nicht zu Lasten der Versorgungsqualität der Bevölkerung gehen. So ist insbesondere bei größeren Wohnbauprojekten sowie in dicht bebauten Gebieten eine entsprechende qualitative Versorgung der Bevölkerung mit sozialen Strukturen/Infrastruktureinrichtungen sicherzustellen (z. B. Krabbelstube/Kindergärten/Horte, Kinder-/Jugendzentren, Senioren-/Pflegeheime, Sozialhilfeeinrichtungen etc.).

Siehe dazu auch Aussagen im Kapitel 5 „Technisches und soziales Infrastrukturkonzept“.

Technische Infrastruktur

Unter dem Begriff „Technische Infrastruktur“ sind alle jene Einrichtungen zu verstehen, die für die Nutzung/Bebauung eines Siedlungsraums erforderlich sind. Die wichtigsten Einrichtungen hierbei sind:

- Abwasserentsorgung
- Wasserversorgung
- Versorgung mit leitungsbezogener Energie und Kommunikationsinfrastruktur
- Abfallentsorgung

Das Kriterium „Technische Infrastruktur“ ist aufgrund des nahezu flächendeckenden Ausbaus in der Stadt Salzburg als vorhanden und somit als nahezu „neutral“ einzustufen. Dennoch sollen künftige Stadtentwicklungen auch diesbezüglich dem Grundsatz einer nachhaltigen und effizienten Nutzung vorhandener Strukturen entsprechen. Somit ist einer inneren, infrastrukturell günstig zu erschließenden Verdichtung Vorrang gegenüber einer peripheren Siedlungserweiterung zu geben. Um infrastrukturell bereits erschlossene Flächen, für die demnach schon Aufwendungen durch die öffentliche Hand getätigt wurden, möglichst rasch einer baulichen Verwertung zuzuführen, soll die derzeitige Regelung der Infrastrukturkostenbeteiligung bei der Erschließung von Flächen erweitert werden. Dadurch soll zumindest ein Teil der

bei der öffentlichen Hand jährlich anfallenden Infrastrukturbereitstellungsausgaben gedeckt werden.

Um einerseits eine bessere Auslastung bestehender Infrastruktureinrichtungen zu erreichen und andererseits die Baulandmobilität zu fördern, ist eine Kostenbeteiligung nach dem Prinzip der Kostenwahrheit zu prüfen. So soll eine Kostenbeteiligung an der Errichtung projektabhängiger Infrastruktur durch die Betreiber nicht nur durch einmalig zu entrichtende Anschlussgebühren erfolgen, sondern es sollen die jährlich anfallenden Fixkosten auch bei Nichtnutzung der Infrastruktur zu leisten sein (z. B. in Form eines „Infrastrukturbereitstellungsbetrags“).

Ein weiter Aspekt zu diesem Themenbereich ist die Sanierung und Modernisierung von technischen Infrastruktureinrichtungen im Rahmen von Baumaßnahmen. Demnach soll bei Neubauten oder im Rahmen des Stadtumbaus die Notwendigkeit und Möglichkeit der Sanierung bzw. Modernisierung bestehender Einbauten geprüft und forciert werden, um nicht in weiterer Folge durch zeitlich nicht koordinierte Bau- und Sanierungsmaßnahmen vermeidbare Kosten für Bauträger und Stadt entstehen zu lassen.

Siehe dazu auch vertiefende Aussagen im Kapitel 5 „Technisches und soziales Infrastrukturkonzept“.

3.4 Wohnanteils-konzept

3.4.1 Wohnungsbestand

Der Verlust an Wohnraum im Bau-bestand ist ein wohnungspolitisch nicht zu unterschätzender Faktor: So wurden etwa in der Dekade 1981 bis 1990 ca. 6.620 neue Wohnungen errichtet, gleichzeitig war ein Woh-nungsverlust durch Umwidmungen, Abbrüche etc. von ca. 1.220 Woh-nungen zu verzeichnen. Dement-sprechend betrug der reale Woh-nungszuwachs in diesem Zeitraum ca. 5.400 Wohnungen.

Mittlerweile konnten diese beden-klich hohen Verluste reduziert wer-den, sodass im Zeitraum zwischen 1995 bis 2004 bei immerhin ca. 8.710 neu errichteten Wohnungen der Wohnungsverlust von ca. 570 Woh-nungen vergleichsweise sehr gering gehalten werden konnte. Somit konnte ein Netto-Zuwachs an neuen Wohnungen im Ausmaß von ca. 8.140 Wohnungen verzeichnet werden.

Im Vergleich dazu wuchs der Gebäu-debestand im Jahr 1995 von ca. 19.240 Gebäuden um ca. 1.480 Gebäude bzw. ca. 7,7% auf ca. 20.720 Gebäude im Jahr 2005. Sowohl im Jahr 1995 als auch im Jahr 2005 betrug dabei der Anteil der Ein- und Zweifamilienhäuser mehr als 50% (siehe dazu auch Ausführungen im Kapitel 1 „Allgemeines Funktions-konzept“).

Diese Reduktion der Wohnungsver-luste dürfte weitgehend auf die „2. Schutzzonen-Verordnung der Stadt Salzburg 1993“, basierend auf den „Vorübergehenden baurechtli-chen Sonderbestimmungen für die Stadt Salzburg“, zurückzuführen sein.

Dieser generelle Wohnungsbe-standsschutz (mit geringen Ausnah-men) wirkt aus planerischer Sicht jedoch dort kontraproduktiv, wo etwa aufgrund hoher und durch Maßnahmen kaum beeinflussbarer Umweltbelastungen eine andere Nutzung sinnvoller wäre (z. B. auf

lärmbelasteten Flächen). In diesen Fällen wäre es wünschenswert, Aus-nahmen von dem ansonsten unver-zichtbaren generellen Bestands-schutz für Wohnungen zu ermögli-chen.

3.4.2 Entwicklung von Wohnen und Arbeiten

Aufgrund der Funktion der Stadt Salzburg als ein hochrangiges Ver-sorgungs- und Arbeitsplatzzentrum im Zentralraum bzw. im Land Salz-burg ist ohne entsprechend gegen-steuernden Maßnahmen ein weiterer Verlust von Wohnraum zugunsten von gewerblichen Nutzungen zu er-warten. Von 1971 bis 1991 annä-hernd konstant bis gering anstei-gend, ist seit 1991 der Anteil der Ar-beitsbevölkerung an der Gesamt-stadt im Durchschnitt erheblich stärker gestiegen als jener der Wohnbevölkerung (siehe Abb. C.21).

In etlichen Teilräumen der Stadt, insbesondere in den zentralen Stadt-gebieten, verlief die Entwicklung dabei sehr deutlich zu Ungunsten des Wohnens.

Die zunehmende Entflechtung von Wohnen und Arbeiten – innerstä-dtisch wie auch regional – führt zu einer Erhöhung des Verkehrsauf-kommens insgesamt. Mit dem Ent-wicklungskonzept der Wohnanteile sollen nicht nur Wohnflächenanteile gesichert werden, sondern auch die Mischung von Wohnen und Arbeiten in jenen Bereichen gefördert werden, in denen eine Durchmischung ohne gegenseitige Beeinträchtigung mög-lich bzw. gewünscht ist, aber auch konkurrierende Nutzungen von ein-ander fernhalten.

Grundlagen zur Verortung und Klas-sifizierung der Wohnanteile stellen

einerseits die Realnutzung (siehe Plan 3.14), die Lage im Stadtraum (siehe Plan 3.02), die vorherrschende Lärmimmissionen (siehe Pläne 2.14, 2.15 und 2.16) und die im rechtskräf-tigen Flächenwidmungsplan 1997 (inkl. 46. TAÄ) verordneten Bauland-kategorien (siehe Plan 3.15) dar.

Demnach sind im Zuge der Überar-beitung von Bebauungsplänen die Wohnanteilkategorien jedenfalls für alle zentrumsnahen sowie lärm-belasteten Wohnbaulandflächen zu prüfen und verbindlich festzulegen. Für die übrigen Gebiete gelten die festgelegten Wohnanteile als eine optionale Empfehlung zur Siche-rung von Wohnbaulandpotentialen.

Dabei sollen diese gestaffelt nach vier Wohnanteilkategorien (siehe Abb. C.22) unterschiedlicher Band-breiten festgelegt werden (räumliche Abgrenzung entsprechend der plan-lichen Darstellung; siehe Plan 3.06). Die Festlegung eines hohen bzw. sehr hohen Wohnanteils soll im Rahmen der Überarbeitung der Be-bauungspläne unter Berücksichti-gung folgender Kriterien geprüft werden:

- geringe Immissionsbelastung durch Lärm, Abgase, elektromagnetische Strahlungen etc.
- Nahversorgung und soziale Infra-struktur vorhanden,
- Nähe zu Grünflächen,
- Größe der Baulandreserve,

Jahr	Verhältnis
1971	1:0,60
1981	1:0,60
1991	1:0,62
2001	1:0,70

Abb. C.21.: Verhältnis Wohnbevöl-kerung | Quelle: REK 1994; Statistik Austria, 2001.

Wohnanteilkategorie	Bandbreite der Wohnanteile
sehr hoher Wohnanteil	mind. 80–100% der Bruttogeschossfläche für Wohnen
hoher Wohnanteil	mind. 50–100% der Bruttogeschossfläche für Wohnen
geringer Wohnanteil	mind. 0–50% der Bruttogeschossfläche für Wohnen
kein Wohnanteil	0% der Bruttogeschossfläche für Wohnen

Abb. C. 22.: Bandbereiten Wohnanteile nach Wohnanteilkategorien | Quelle: eigene Festlegungen, 2007.

- historische Bauten und Ensembles, deren adäquate Nutzung eher die Wohnnutzung darstellt,
- Bereiche mit erheblichen Wohnraumverlusten in der Vergangenheit,
- gute Verkehrserschließung durch den ÖV.

Die Festlegung eines geringen Mindestwohnanteils soll im Rahmen der Überarbeitung der Bebauungspläne in folgenden Bereichen geprüft werden:

- hohe Immissionsbelastung, insbesondere Lärm (Hauptverkehrsstraße u. ä.),
- Lage in einem mittleren Zentrum, in einem Stadtteilzentrum oder in einem lokalen Zentrum, Lage im Randbereich zu einem Gewerbeschwerpunkt, sofern keine Schutzmaßnahmen geplant möglich sind

Ziel hierbei ist es, in Bereichen, in denen eine Funktionstrennung sinnvoll und notwendig ist (Zentren, Entwicklungsachsen), die Erweiterungs- und Entwicklungsmöglichkeiten für Dienstleistungs- und Einzelhandelsbetrieben zu stärken und zu fördern.

Bereiche großflächiger zusammenhängender Gewerbegebiete (insbesondere der Gewerbeschwerpunkte; siehe Plan 3.02) sollen durch die Festlegung von „kein Wohnanteil“ von konkurrierenden Nutzungen freigehalten werden.

Als Ausnahme soll ergänzend zu den gesetzlichen Regelungen der Wohnanteil in folgenden Fällen der (in den Bebauungsplänen) festgelegte Wohnanteil unterschritten werden können:

- bei allen bestehenden oder geplanten öffentlichen Einrichtungen der Gebietskörperschaften sowie sonstigen Trägern öffentlicher Belange,
- in Bereichen mit erheblicher Immissionsbelastung,
- im Falle von lokalen Nahversorgungseinrichtungen (Geschäfte des tägl. Bedarfs, Arztpraxen, u. ä.).

3.5 Historische Bauten und Ensembles

3.5.1 Archäologie

Stellt man sich die kritische Frage, inwieweit überhaupt auf der sehr generellen Planungsebene des REK und der daran anknüpfenden Flächenwidmungsplanung geschichtliche Erhebungen Eingang in Planungsüberlegungen finden können, stößt man auf den Schutzgedanken der Fundstätten frühgeschichtlicher und vorgeschichtlicher Siedlungsansätze in der Stadt Salzburg. Dort, wo diese „archäologischen Zonen“ nicht in Baulandwidmungen und bereits bebauten Bereichen liegen, kann im Rahmen einer Interessensabwägung durch eine entsprechende Abgrenzung des Baulands eine Freihaltung dieser Zonen sichergestellt werden.

Durch die heute vorhandenen Möglichkeiten, modernste zerstörungsfreie Bodenuntersuchungen vorzunehmen, wird die Erfassung von Bodendenkmälern in archäologischen Zonen auch vor Baubeginn möglich. Auf etwaige besonders erhaltenswürdige Bodendenkmäler kann daher heute bei Planungen Rücksicht genommen und diese nach Möglichkeit in ihrer Lage erhalten werden.

3.5.2 Stadtgeschichtliche Analyse

Die Entwicklungsgeschichte Salzburgs hat eine unverwechselbare Stadtstruktur und Stadtgestalt hervorgebracht, die im Wesentlichen von folgenden Elementen geprägt ist:

Altstadt und Neustadt

Die Ursprünge der historischen Altstadt lassen sich auf eine römische Siedlung zurückführen. Der Verlauf der drei römischen Landstraßen deckt sich mit dem Verlauf der Getreidegasse, der Linzer Gasse und der Steingasse.

Am linken Salzachufer entstand im Mittelalter mit Dom, Bischofsresidenz, Domkloster, dem Stift St. Pe-

ter und dem Frauengarten ein ausgedehnter geistlicher Bezirk, der sich deutlich von der dicht an das Salzachufer gedrängten bürgerlichen Stadt abhob. Die Ende des 16. Jh.s durchgeführte Umgestaltung dieses Teiles der mittelalterlichen Stadt zur Residenzstadt stellte einen erheblichen Eingriff in den historischen Stadtgrundriss dar.

Das rechte Salzachufer blieb von diesen Umgestaltungen unberührt. Die Neustadt (Andräviertel), planmäßig angelegt, wird etwa ab Mitte des 19. Jh.s im Zuge der Salzachregulierung innerhalb des aufgelösten Befestigungsringes erschlossen.

Die kompakte Stadt der Jahrhundertwende

Weniger prominent, aber nicht minder struktur- und gestaltprägend, sind die Stadterweiterungsgebiete des ausgehenden 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts. Mit dem Bau der Eisenbahn Wien-München, die 1860 eröffnet wurde, setzte eine städtebauliche Entwicklung ein, deren Kern in den 80er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts in Riedenburg und Schallmoos lag und sich zu Beginn des 20. Jahrhunderts in die Elisabethvorstadt und in einem bescheidenen Umfang nach Lehen verlagerte.

Charakteristisch für die Salzburger Stadtentwicklung bis 1914 war die vergleichsweise kompakt gebaute Stadt, die sich mit ihrer Abgrenzung deutlich von den damaligen Umlandgemeinden abhob.

Die Stadt zwischen 1918 und 1939

Die Voraussetzungen für die extensiven Siedlungsflächenentwicklungen im Urbanen Kern und der Äußeren Stadt in der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg (1918 bis 1939) wurde durch Neuerschließung von Bauflächen in Maxglan, Liefering, Itzling und Gnigl geschaffen.

In den 20er- und 30er-Jahren setzte eine Ausdehnung der Stadt entlang der Ausfallsstraßen in einem noch vergleichsweise geringen Umfang ein.

Die Stadt im Nationalsozialismus

Die von Gigantomanie gekennzeichneten „Gaustadtplanungen“ blieben in Salzburg glücklicherweise ohne Auswirkungen auf die reale Stadtentwicklung. Nur an wenigen Stellen im Stadtgebiet finden sich Wohnsiedlungen dieser Zeit, so z. B. die Weichselbaumsiedlung in Parsch, die über eine vergleichsweise hohe Wohnqualität verfügt. Auch die Anlage der Alpenstraße fällt in diese Periode.

Die zersiedelte Stadt der Nachkriegszeit

Die wesentlichen Rahmenbedingungen der Planungen in der Zeit nach 1945 wurden durch die hohen Bevölkerungszuwächse bestimmt, die insbesondere in den 60er- und 70er-Jahren den Bau einer erheblichen Anzahl von Wohnungen auslösten und die Zersiedelung im Urbanen Kern und in der Äußeren Stadt forcierten. Neben dem Geschosswohnungsbau in Form von Zeilen und Wohnhöfen wird die Siedlungsstruktur des Urbanen Kerns und der Äußeren Stadt maßgeblich durch eine Einfamilienhausbebauung in offener Bauweise geprägt.

3.5.3 Das Altstadt-schutzgebiet

Die baukünstlerisch und historisch wertvolle Altstadt von Salzburg wurde wegen des besonderen charakteristischen Gepräges durch das Altstadterhaltungsgesetz 1980, nach einem ersten Altstadtschutzgesetz 1967, einem umfassenden Schutz unterstellt. Besonders zu erwähnen sind die Förderungsmaßnahmen durch den „Salzburger Altstadterhaltungsfonds“, die Arbeit der Sachverständigenkommission für die Altstadterhaltung in Salzburg“, des Landes und der MA 5 – „Raumplanung und Baubehörde“.

Die Anerkennung des außergewöhnlichen, universellen Wertes der Salzburger Altstadt gipfelte 1997 in der durch die UNESCO verliehenen Auszeichnung „Weltkulturerbe“. Die Ensemblewirkung der von der Festung Hohensalzburg dominierten, besonders gut erhaltenen Bebauung aus kirchlichen und weltli-

Wohnanteilkategorie	Bandbreite der Wohnanteile
sehr hoher Wohnanteil	mind. 80–100% der Bruttogeschossfläche für Wohnen
hoher Wohnanteil	mind. 50–100% der Bruttogeschossfläche für Wohnen
geringer Wohnanteil	mind. 0–50% der Bruttogeschossfläche für Wohnen
kein Wohnanteil	0% der Bruttogeschossfläche für Wohnen

Abb. C.23.: Erhaltungswürdigkeit nach Kategorien | Quelle: eigene Darstellung.

chen Gebäuden mehrerer Jahrhunderte war der ausschlaggebende Grund für die Aufnahme in die Liste der 1972 beschlossenen Konvention zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt (siehe Plan 3.07).

3.5.4 Historische Bauten und Ensembles

Historisch und baukünstlerisch wertvolle und erhaltenswerte Gebäude gibt es naturgemäß nicht nur im vom Salzburger Altstadterhaltungsgesetz 1980 (ASTEAG) erfassten Altstadtschutzgebiet, sondern verstreut über das gesamte Stadtgebiet. Diese historischen Spuren, in Form von Einzelgebäuden und Ensembles, tragen zum unverwechselbaren Charakter der verschiedenen Teilräume und schaffen eine Identifikation mit dem Ort bei.

Das Amt für Stadtplanung und Verkehr hat Anfang der 80er-Jahre eine „Arbeitsgemeinschaft Stadtgeschichte“ beauftragt, alle bestehenden Gebäude aus der Zeit vor 1945 zu erfassen, zu dokumentieren und hinsichtlich ihrer Erhaltungswürdigkeit zu bewerten.

Mit diesen „stadtgeschichtlichen Erhebungen“ dokumentiert die Stadtgemeinde Salzburg ihr Interesse an der Erhaltung historisch-städtebaulicher Werte auch außerhalb der Altstadt. Sie bietet eine Beurteilungsgrundlage für Stadterneuerungsmaßnahmen und soll die leichtfertige Preisgabe erhaltenswürdiger Bauten und Stadträume durch Fehleinschätzung und mangelnde Kenntnis in Zukunft verhindern. Diese Erhebungen sind mittlerweile abgeschlossen.

In den „stadtgeschichtlichen Erhebungen“ werden unter Zugrundelegung von baukünstlerischen und

historischen Aspekten 4 Kategorien für Einzelgebäude sowie für Ensembles festgelegt (siehe Abb. C.23).

Durch die zwischen den Jahren 1996 und 2000 durchgeführte gesamtstädtische Bebauungsplanung wurden die Gebäude der Kategorie I – III als „charakteristische Bauten“ gem. § 35 Abs. 1 ROG 1998 unter Schutz gestellt („Erhaltungsgebot“). Die Erfahrung zeigt jedoch, dass ein solches Gebäude durch die Anwendung des § 35 Abs. 2 ROG 1998 (wirtschaftliche Zumutbarkeit der Erhaltung) relativ problemlos abgebrochen werden kann, da von den gerichtlich beeideten Gutachtern für die Berechnung des Nachweises der Wirtschaftlichkeit der Erhaltung ein viel zu kurzer Zeitraum, nämlich 10 Jahre (!), herangezogen wird.

Ein weiteres Ergebnis dieser Arbeit liegt in der Abgrenzung entwicklungsgeschichtlich zusammengehöriger oder architektonisch einheitlicher Gebäudeensembles.

Im Rahmen der stadtgeschichtlichen Erhebungen wurden auch naturräumliche Ensembles abgegrenzt, z. T. umfassen die architektonischen Ensembles auch einen hohen Grünanteil (z. B. Parks), der meist einen unabdingbaren Teil der Ensemblewirkung darstellt (siehe Plan 3.07).

3.5.5 Zeitgenössische Bauten und Ensembles

Die bauliche Entwicklung der Stadt hat mit dem Jahre 1945 nicht geendet, auch in dem darauf folgenden Zeitraum sind ohne Zweifel baukünstlerisch wertvolle Bauten und Ensembles entstanden, die als „charakteristische Bauten“ im Sinne des § 35 Abs. 1 ROG 1998 die gleiche

Würdigung und einen Schutz wie historische Bauten (vor 1945 errichtet) erfahren sollten. Allerdings bedarf es dazu noch entsprechender Erhebung und einer Bewertung, die nach den gleichen Kategorien wie für die historischen Bauten durchgeführt werden kann. Der Zeitraum für eine solche Bewertung sollte mit dem Beginn der „Architekturreform“ (November 1983) enden, um eine Beurteilung, behaftet von etwaigen zeitgeistigen Modeerscheinungen, zu vermeiden (siehe Plan 3.07).

3.5.6 Kleindenkmäler

Kleindenkmälern kommt vor allem in Hinblick auf die kleinräumlichen Qualitäten und dem hohen Wiedererkennungswert eines Stadtraumes große Bedeutung zu, da sie jenseits größerer baulicher Strukturen auf die spezifische Geschichte eines Ortes hinweisen oder an historische Ereignisse erinnern. Dadurch zeichnen sich diese Denkmäler durch einen hohen identitätsstiftenden Stellenwert innerhalb eines Stadtgefüges aus. Gerade diese historischen Zeugnisse, die bis in die jüngere Vergangenheit reichen, sind im Begriff, sich zunehmend ins Bewusstsein der Bevölkerung zu rücken. Gerade in den letzten Jahren erfuhren diese große Wertschätzung, wie auch die Gründung und die Arbeit entsprechender Stadtteilvereine (z. B. Lieferung) eindrucksvoll beweisen.

Die Erfassung und Dokumentation solcher Denkmäler bildet daher die Voraussetzung, diese einerseits einer Bevölkerung stärker bewusst zu machen, andererseits sich für ihre Erhaltung und/oder für eine Berücksichtigung bei Planungen überhaupt einsetzen zu können.

4 Verkehrskonzept

4.1 Mobilitätsverhalten und Verkehrsentwicklung

4.1.1 Entwicklung und Trends der Mobilität

Die allgemeine Verkehrsentwicklung der letzten Jahre war von Zunahmen im privaten Kfz-Verkehr (und auch im Flugverkehr) gekennzeichnet. Der öffentliche Verkehr stagnierte bzw. konnte Zuwächse nur dort erzielen, wo deutliche, attraktive Angebotsverbesserungen umgesetzt und kommuniziert wurden. Stark verloren hat überall der Anteil der Fußwege – eine internationale Entwicklung – die sich zum Teil aus den zunehmenden Entfernungen zu wichtigen Infrastruktureinrichtungen sowie der wachsenden Autoanzahl und -verfügbarkeit erklären lässt.

Erfreulich ist die deutliche Zunahme des Radverkehrs, die besonders durch den Ausbau des Radwegenetzes und eine konsequente Sicherheitsarbeit im Straßenraum unterstützt wurde.

Die größten Wachstumsraten sind im stadtüberschreitenden Kfz-Verkehr zu verzeichnen, einer leider anhaltenden Entwicklung, die maßgeblich zur Zunahme der Verkehrsprobleme (Lärm, Abgase usw.) in der Stadt Salzburg beiträgt.

Im Detail sind folgende Trends feststellbar (Herry, Mobilitätserhebung 2004 Salzburg):

Die Wege pro Person und Tag betragen zwischen 3,3 (Stadt) und 3,0 (Flachgau-Tennengau). Die Entwicklung ist schwach steigend.

Die Tageswegdauer für diese 3 bis 3,3 Wege beträgt zwischen 65 und 70 Minuten, d. h. dass jeder für seinen Weg durchschnittlich 22 Minuten benötigt. Die Tendenz ist gleichbleibend.



Die Weglängen pro Tag haben sich jedoch stark vergrößert. Während 1992 noch durchschnittlich 18 km pro Tag und Person zurückgelegt wurden, sind es 2004 in der Stadt im Durchschnitt 25 km, in der Region ca. 35 km, Tendenz stark steigend. Die Ursachen dafür liegen in den zunehmenden Entfernungen der Strukturen (z. B. Wohnen – Arbeiten bzw. Bildung und Einkauf) sowie den Verschiebungen der Wegzwecke in Richtung Freizeitverkehr und Erholung.

Von der Wohnbevölkerung werden pro Werktag ca. 450.000 Wege zurückgelegt. Über 82% dieser Wege (ca. 330 000 Wege) liegen innerhalb des Stadtgebietes. Nur 18% aller Wege überschreiten die Stadtgrenze. Der gesamte Ziel- und Quellverkehr der BewohnerInnen des Zentralraums (Region – Stadt) beträgt über 250.000 Wege/Tag.

Beim Zweck der täglichen Wege dominiert der Sektor Einkauf, private Erledigung, Bringen und Holen mit insgesamt 36,1%. Arbeitsfahrten und Freizeit (Besuche) be-

tragen jeweils 23%, auf Ausbildung/Schule 10% und geschäftliche Erledigungen entfallen etwa 7% aller Wege.

Insgesamt 60% aller täglichen Wege setzen sich mittlerweile aus Freizeit- und Einkaufswegen, Besuche, private Erledigungen sowie Bringen und Holen zusammen. Tendenz weiter steigend. Eine Steigerung der ÖPNV-Nachfrage in diesen Verkehrszwecken wird nur bei besonderen Attraktivitätssteigerungen im ÖPNV-Angebot (Service, Preis, Qualität) zu erzielen sein. Diese Tatsache muss in der Verkehrsplanung künftig stärker berücksichtigt werden.

Die Wege zur Arbeit (und zurück) machen rund ein Viertel aller Bewegungen aus, wobei hier der Autoverkehrsanteil mit 50,4% am zweithöchsten (dienstliche Erledigung 64%) und der durchschnittliche Pkw-Besetzungsgrad mit 1,1 Personen am geringsten ist.

Bei der Wahl des Verkehrsmittels dominiert mit 46% nach wie vor das Kfz (inkl. Motorrad), gefolgt vom Anteil des Fußgängerverkehrs mit 22%, dem Radanteil mit 16% und

dem ÖPNV-Anteil ebenfalls mit 16%. Die Benützung der Verkehrsmittel für die verschiedenen Fahrtzwecke ist dabei sehr verschieden.

Bei Wegen zur/von der Arbeit und bei dienstlichen/geschäftlichen Erledigungen dominiert das Kfz, während bei Schule und Ausbildung die Benützung des ÖPNV im Vordergrund steht. Erfreulicherweise werden die täglichen Wege für Einkauf, private Erledigungen sowie Bringen und Holen, Freizeit und Besuche zusammen noch immer zu über 50% (zwischen 53 und 55%) mit dem Umweltverbund (FußgängerInnen, RadfahrerInnen und ÖPNV) durchgeführt.

Im internationalen Vergleich (9 Vergleichsstädte) liegt Salzburg beim Radverkehr im Spitzenfeld (nur die Radverkehrsstadt Bremen liegt besser), während der ÖPNV-Anteil eher unterdurchschnittlich ist. Salzburg ist „die Radverkehrsstadt“ unter den Landeshauptstädten Österreichs! Beim Umweltverbund, also RadfahrerInnen, FußgängerInnen und ÖPNV, liegt Salzburg weit hinter den Großstädten Wien, Zürich, München und Dresden an 6. Stelle und wird auch von Innsbruck überholt. Linz, Graz und Bremen liegen aber immerhin hinter Salzburg.

Der Wohnstandort in der Stadt wirkt sich auch auf die täglich zurückgelegten Entfernungen und die benützten Verkehrsmittel aus. Die geringsten Weglängen pro Person und Tag mit dem höchsten FußgängerInnenanteil (44%) sind in der Innenstadt erhoben worden (13,6 km), die größten Tagesweglängen werden im Osten (Aigen, Parsch) mit 28 km/Tag zurückgelegt, wobei hier – auch wegen der ungünstigen ÖPNV-Struktur – über 41 % der Wege mit dem Kfz zurückgelegt werden.

In Summe ergibt sich folgende Problemlage:

Obwohl die vom Gemeinderat beschlossenen verkehrspolitischen Ziele und Maßnahmen aus den Konzepten 1986, 1994 (REK) und 1997 (Leitbild Verkehr) nach wie vor Gültigkeit haben und – so weit wie möglich – bei allen von der Verkehrs-

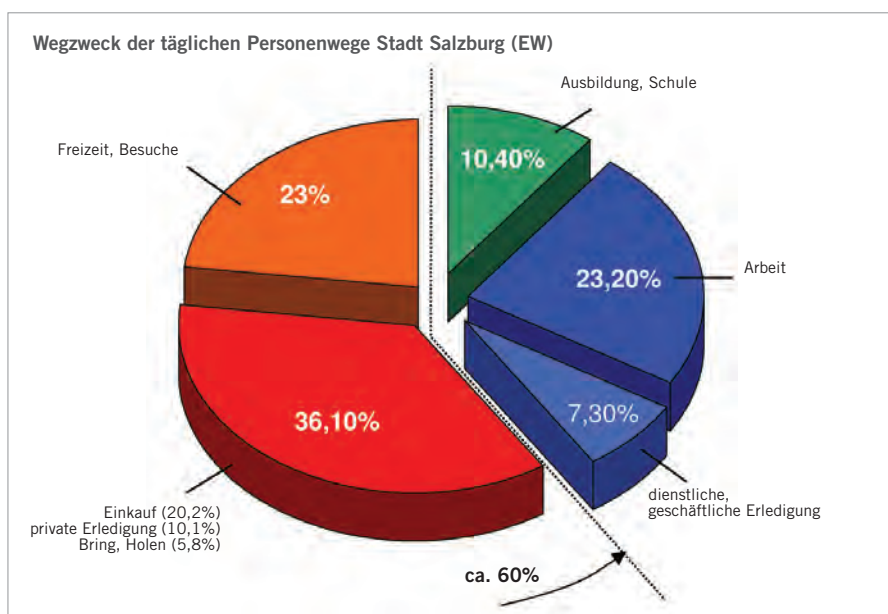


Abb. D.1.: Wegzweck der täglichen Personenwege (2004) | Quelle: Herry, Mobilitätsanalyse Stadt Salzburg und Umgebung, 2004.

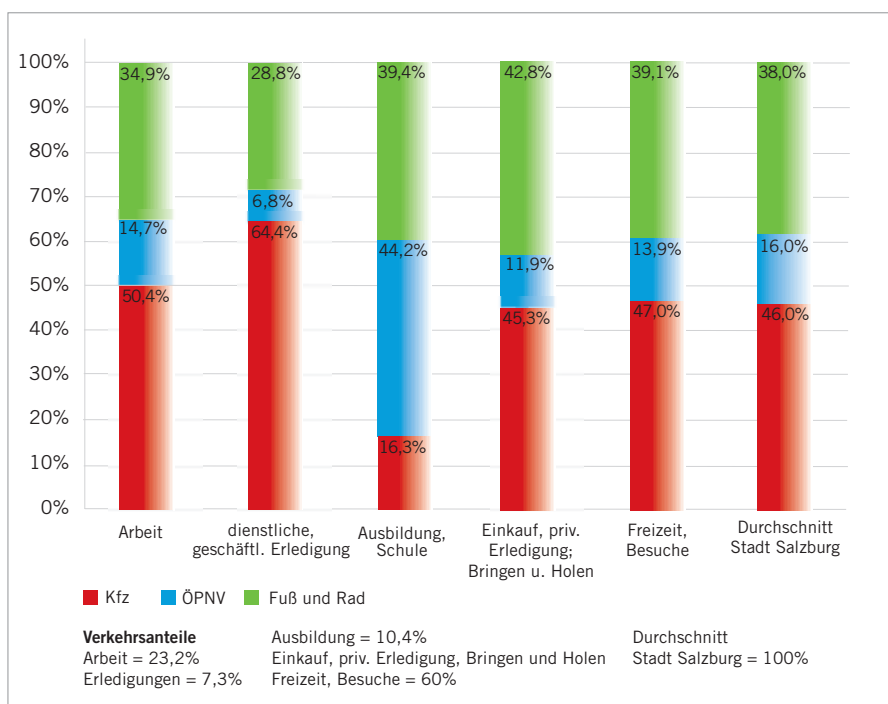


Abb. D.2.: Verkehrsmittelwahl für verschiedene Wegzwecke | Quelle: Herry, Mobilitätsanalyse Stadt Salzburg und Umgebung, 2004.

planung vorgeschlagenen Maßnahmen berücksichtigt wurden, entwickelt sich die „Verkehrs-Realität“ teilweise genau entgegengesetzt. Dies zeigt sich am klarsten beim Indikator „Verkehrsmittelwahl“, wie die nachstehende Zusammenstellung der Entwicklung zwischen 1995 und 2004 zeigt. Die Analysen haben ergeben, dass es nur eine zielkonforme Entwicklung gibt, nämlich die des

Radverkehrs, dessen Anteil zwischen 1995 und 2004 von 12% auf 16% absolut bzw. um 33% relativ gesteigert werden konnte (siehe Abb. D.5.) Der Kfz-Verkehrsanteil sollte verringert werden, ist jedoch von 39% auf 46% aller Wege gestiegen. Auch die Entwicklungen des ÖPNV- und des Fußgängerverkehrs verliefen nicht den vorgegebenen Zielen entsprechend.

Unabhängig von den internationalen demographischen, wirtschaftlichen und sozialen Entwicklungen („Megatrends“) wird die Verkehrsentwicklung auch von örtlichen Einflussgrößen bestimmt.

Werden in den nächsten Jahren keine neuen, interdisziplinären Maßnahmen zur zielkonformen Verkehrsentwicklung gesetzt, ist mit folgenden Trends zu rechnen:

weitere Verkehrsmengenverschiebung

- weitere Zunahme des privaten Kfz-Verkehrs
- weitere Zunahme im Flugverkehr
- sinkende bzw. bestenfalls stagnierende Fahrgastenzahlen im ÖPNV
- weiter stark sinkende Anteile des Fußgängerverkehrs
- weitere Zunahme des Pkw-Besitzes
- Stagnierung des Radverkehrs

Lebensqualität sinkt

- steigende Lärm- und Abgasbelastungen durch den Kfz-Verkehr (sinkende Lebensqualität)
- Abnahme der Chancengleichheit bei der Erreichbarkeit und räumlichen Zugänglichkeit zu den Daseinsgrundfunktionen

Kosten für Mobilität steigt

- steigende Aufwendungen für die Mobilität und Sicherheit
- steigende Aufwendungen für die Vorsorge und Einhaltung der Grenzwerte bei Lärm- und Abgasbelastungen

Strukturelle Veränderungen erzeugen weitere (teils irreversible) Probleme wie z. B.

- Abwanderung von BewohnernInnen aus der Stadt in die Region
- Verschiebung der Wegzwecke in Richtung Freizeitverkehr (Bringen und Holen von Personen sowie Einkaufswegen)
- soziographische Veränderungen (1-Personen-Haushalte, Zunahme der Wege zwischen den Haushalten)
- „Greißlersterben“ führt zu längeren Wegen mit mehr Kfz-Verkehr

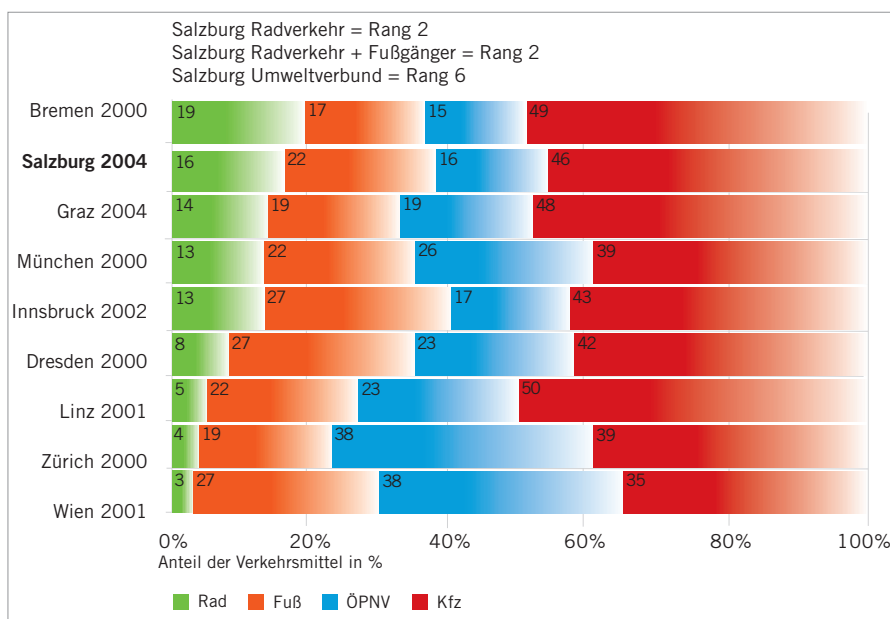


Abb. D.3.: Verkehrsmittelwahl im internationalen Vergleich | Quelle: Herry, Mobilitätsanalyse Stadt Salzburg und Umgebung, 2004.

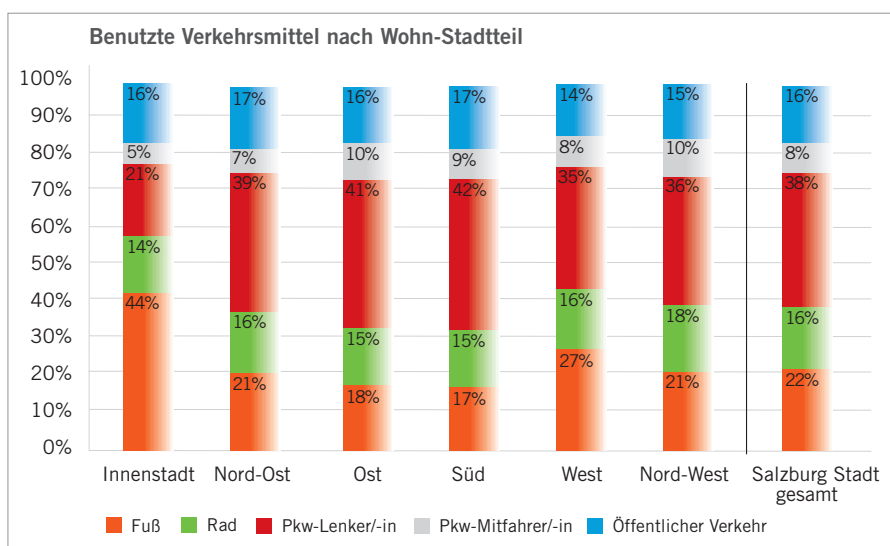


Abb. D.4.: Verkehrsmittelwahl in den verschiedenen Stadtteilen | Quelle: Herry, Mobilitätsanalyse Stadt Salzburg und Umgebung, 2004.

Die Zufriedenheit der BewohnerInnen mit der Verkehrssituation ist eher unterdurchschnittlich. 56% der Befragten sind weniger bis überhaupt nicht zufrieden, 9% sehr und 36% eher mit der Verkehrssituation in der Stadt Salzburg zufrieden. Die Verkehrsentwicklung der letzten Jahre wird von fast zwei Drittel der Bevölkerung als Verschlechterung und nur von 12% als Verbesserung gesehen.

Ein wesentlicher Aspekt zur Steigerung der Zufriedenheit ist der Abbau von Mobilitätsbarrieren, auch im

Sinne einer sozialen Ausgewogenheit und einer bedürfnisgerechten Mobilität für alle sozialen Gruppen. Einen wesentlichen Anteil haben dabei bauliche und dynamische Barrieren für FußgängerInnen, RadfahrerInnen und ÖPNV-BenützerInnen. Sie gehören zu den wenig augenscheinlichen Problemen im Verkehrssystem einer Stadt, weil sich die Menschen an bestehende Umwege und Hindernisse gewöhnt haben und ihre Aktivitäten darauf einstellen. Dazu zählen physische (bauliche) Barrieren (Salzach, Stadtflüsse, große zusammenhängende,

nicht öffentliche Flächen usw.) sowie dynamische Barrieren (Straßen mit erhöhtem Verkehrsaufkommen, d. h. über 5.000 Kfz pro Tag).

Als Beispiele für den Abbau von Barrieren sind die Schließungen der „Missing links“ für den Radverkehr an beiden Salzachufern, die erneuerten und verbreiterten Fuß- und Radstege Makart-, Müllner-, und Traklsteg, sowie die Ausstattung der Salzachbrücken mit zusätzlichen Flächen für den Radverkehr zu sehen, die alle als positiven erwünschten Effekt eine deutliche Steigerung der Nachfrage beim Radverkehr gebracht haben.

Deshalb sollen sowohl weitere Salzachquerungen als auch die attraktive „Überwindung“ der ÖBB-Anlagen zum Abbau von Barrieren für FußgängerInnen, ÖPNV-BenutzerInnen und RadfahrerInnen geprüft und umgesetzt werden (siehe Plan 4.01).

4.1.2 Verkehrssicherheit

Österreichweit wurden im Jahr 2006 im Straßenverkehr rund 730 Menschen getötet und rund 52.000 verletzt. Bestimmende Größe ist dabei mit über 80% der Kfz-Verkehr, der je nach Menge, Geschwindigkeit und Verkehrsführung den Bewegungsraum der Menschen, insbesondere der FußgängerInnen und RadfahrerInnen, einengt und bedroht. Häufigste Unfallursache im Stadtgebiet ist die zu hohe bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit beim Kfz-Verkehr. Die Unfallopfer sind oftmals FußgängerInnen und RadfahrerInnen und im besonderen Maße Kinder und Jugendliche, aber auch ältere Personen.

In der Stadt Salzburg ereigneten sich in den Jahren 1995 bis 2004 insgesamt 10.136 Verkehrsunfälle mit Personenschaden (UPS), wobei 10.400 Personen leicht, 1.750 schwer verletzt und 50 getötet wurden. Den größten Anteil an Unfallbeteiligten weisen mit 85% Pkw-LenkerInnen auf, RadfahrerInnen sind an 25%, FußgängerInnen an 15% aller Unfälle beteiligt (Doppelnennungen). Im Vergleich zu den Jahren 1986–

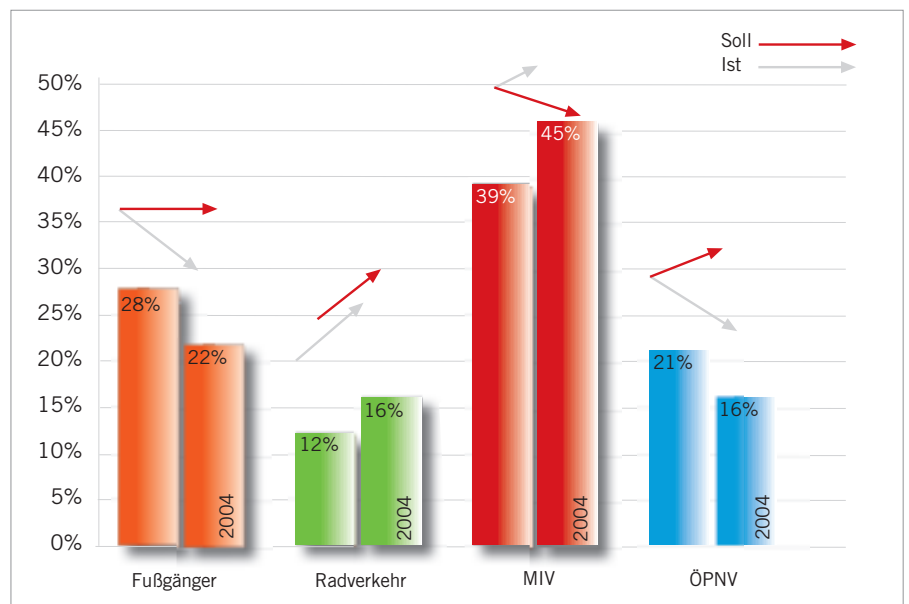


Abb. D.5.: Entwicklung der Verkehrsmittelwahl in der Stadt Salzburg 1995 – 2004 | Quelle: Herry, Mobilitätsanalyse Stadt Salzburg und Umgebung, 2004.

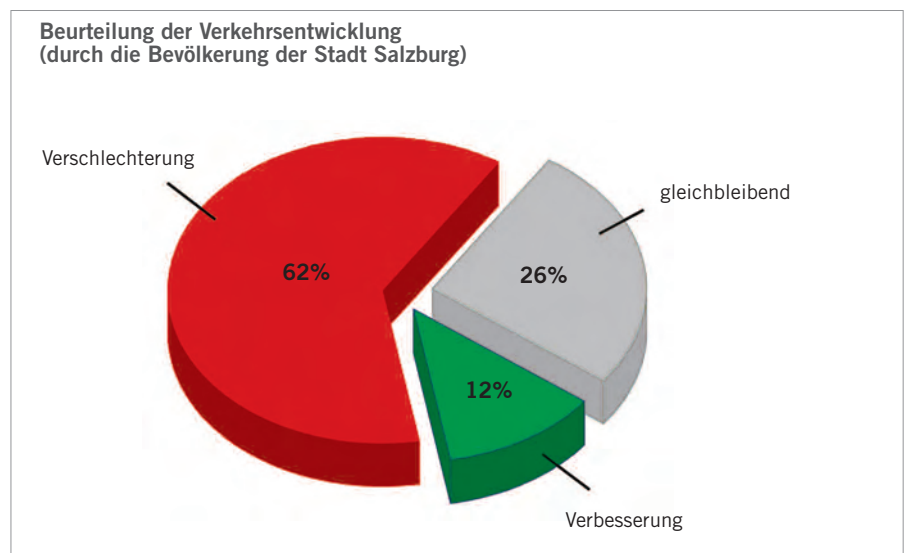


Abb. D6.: Beurteilung der Verkehrsentwicklung durch die Wohnbevölkerung | Quelle: IGF-Analyse 2004: „Stimmungsbild der Salzburger Wohnbevölkerung“.

1995 ist die Anzahl der getöteten Personen zwar zurückgegangen, die Zahl der verletzten VerkehrsteilnehmerInnen nahm jedoch bis zum Jahr 2001 wieder zu. Über 20 Jahre betrachtet ist eine schwach fallende Tendenz der Unfälle mit Personenschaden feststellbar.

Bei den FußgängerInnen und RadfahrerInnen ist der Kfz-Verkehr mit 76 bis 85% der Unfallgegner Nr. 1, mit den bekannten Folgen für die schwächsten VerkehrsteilnehmerInnen.

Durch Unfälle mit Personenschaden ergaben sich in der Stadt Salzburg im Zeitraum 1995 bis 2004 volkswirtschaftliche Unfallfolgekosten (ohne Sachschäden) von insgesamt ca. 155 Mio. Euro, was eine durchschnittliche Belastung von 15,5 Mio. Euro pro Jahr bzw. ca. 42.500 Euro/Tag ergibt.

Unfallzahlen im Städtevergleich

Erfreulich ist, dass die Stadt Salzburg im Städtevergleich seit 1994 die Landeshauptstadt mit der geringsten Anzahl von Unfällen mit Personenschaden pro 1.000 Einwoh-

nerInnen ist und dafür auch mehrmals ausgezeichnet wurde.

Bei der Zahl der verunglückten VerkehrsteilnehmerInnen dominieren Pkw-Insassen, wobei der Anteil der schwer Verunglückten (schwere Verletzungen bzw. getötet) hier nur bei 10% liegt (Verkehrsteilnahme 46%). Im Radverkehr dagegen verunglückten wesentlich weniger Personen. Der Anteil der Schwerverletzten bzw. Getöteten lag hier aber bei 20% (Verkehrsteilnahme 16%).

Bei den FußgängerInnen liegt der Anteil der Schwerverletzten und Getöteten bei 25% (Verkehrsteilnahme 22%).

Bei den Altersklassen dominiert die Gruppe der 15–24-Jährigen, sowohl bei der Absolutzahl der Verunglückten als auch bei den schwer Verunglückten. In der Altersklasse der über 64-Jährigen liegt der Anteil der getöteten und schwer verletzten Verunglückten auf vergleichsweise sehr hohem Niveau (24,3% gesamt, bei FußgängerInnen sogar 27%).

Von den im Zeitraum 1995–2004 insgesamt 1.399 verunglückten FußgängerInnen wurden 341 schwer verletzt und 15 getötet. Über die Jahre war die Zahl der Fußgängerunfälle mit ca. 100 pro Jahr relativ konstant, wobei 2004 mit nur 88 der deutlich niedrigste Wert erreicht werden konnte. In 85% aller Fälle waren Kfz (Pkw, Lkw, Busse, Mot.) die Unfallgegner von FußgängerInnen, in 15% RadfahrerInnen.

Die häufigsten Fußgängerunfälle passieren in Kreuzungsbereichen, wobei der Anteil der Unfälle auf Schutzwegen hier mit ca. 26% relativ hoch liegt. Weiters ereignen sich 8% aller Unfälle auf Gehwegen und 6% an Bushaltestellen sowie 9,5% an Ein- und Ausfahrten im Bereich von Haus- und Grundstückszufahrten.

Von den im Zeitraum 1995–2004 insgesamt 2.536 verunglückten RadfahrerInnen wurden 455 schwer verletzt und 12 Personen getötet. Die relative Unfallschwere liegt somit auch hier wie bei den FußgängerInnen deutlich über dem Durchschnitt aller Verkehrsteilnehmer. Die zeitliche Ent-

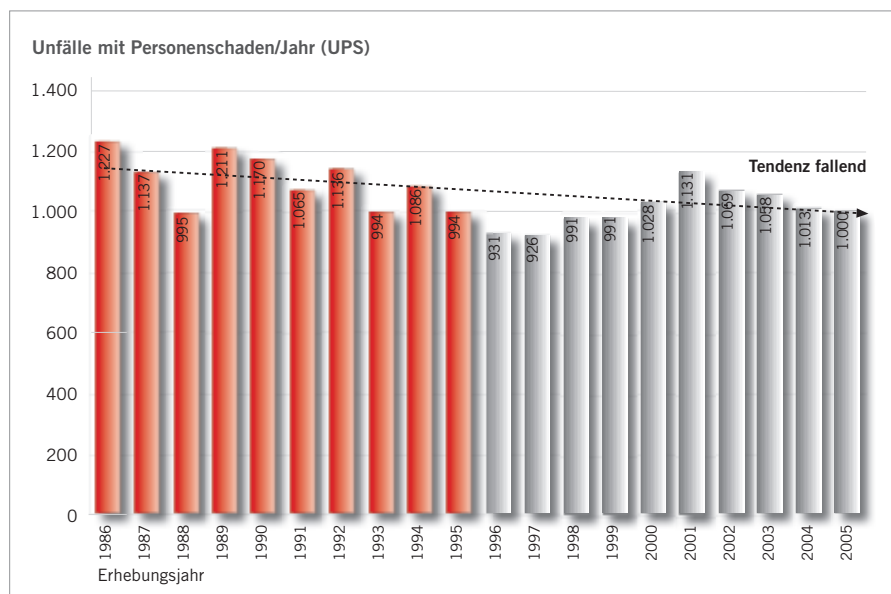


Abb. D.7.: Entwicklung der Unfälle mit Personenschaden in der Stadt Salzburg | Quelle: KfV 2005.

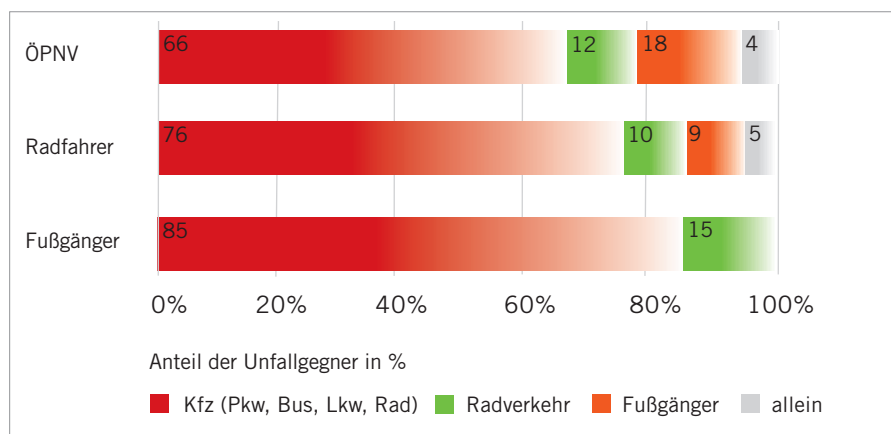


Abb. D.8.: „Unfallgegner“ von FußgängerInnen, RadfahrerInnen und dem ÖPNV | Quelle: KfV Salzburg, Entwicklung der Verkehrsunfälle 1995–2004.

wicklung der Radfahrerunfälle zeigt eine leicht steigende Tendenz, wobei der Durchschnittswert bei jährlich ca. 250–260 Unfällen liegt.

Den Hauptunfallgegner bei Radunfällen stellen mit 76% Kfz (Pkw, Lkw, Busse, Mot.) dar: 10% der Kollisionen ereignen sich zwischen RadfahrerInnen selbst und 5% sind sog. „Alleinunfälle“ (kein Unfallgegner). Ca. 9% aller Radfahrerunfälle finden mit Beteiligung von FußgängerInnen statt. Die Straßenstellen, an denen am häufigsten Radfahrerunfälle stattfinden, sind Radwege und Radstreifen sowie Kreuzungen. Auch Grundstücksein- bzw. -ausfahrten weisen einen hohen Unfallanteil auf.

Zwischen den Jahren 1995 und 2004 ereigneten sich in der Stadt Salzburg

325 Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Linienbussen (398 verletzte Personen, 4 getötete Personen) sowie 6 mit Beteiligung eines Schienenfahrzeuges. Öffentliche Verkehrsmittel stellen zwar für die BenutzerInnen ein sehr sicheres Verkehrsmittel dar, aufgrund der Fahrzeuggröße ist jedoch bei UnfallgegnerInnen die Verletzungsschwere im Allgemeinen höher.

Nur 18% der Unfälle ereignen sich im Bereich von Bushaltestellen. Bei diesen handelte es sich vorwiegend um Kollisionen zwischen Linienbus und FußgängerInnen, die von rechts kommend die Fahrbahn querten, wobei hier die wesentlichen Unfallumstände in der Nichtbeachtung von Vorrangbestimmungen sowie dem Verhalten der FußgängerInnen lag.

Im Zeitraum 1995 bis 2004 ereigneten sich 8.688 Verkehrsunfälle mit Personenschaden und Beteiligung mindestens eines Pkw, was ca. 85% aller Unfälle entspricht. 12 Pkw-Insassen wurden getötet, 601 schwer verletzt. Die häufigste Unfallursache bei Unfällen mit schwer Verunglückten war das Auffahren im Kreuzungsbereich. Unfälle im Kreuzungsbereich traten zu gleichen Anteilen bei ampelgeregelten als auch bei ungeregelten Kreuzungen auf.

Bei den 783 Unfällen, welche 1995 bis 2004 unter der Beteiligung von Kindern (0–14 Jahre) stattfanden, wurde ein Kind getötet, 107 schwer und 650 Kinder leicht verletzt. Die Verletzungsschwere lag bei Kindern im Fußgänger- und Radverkehr überdurchschnittlich hoch. Unfälle mit Kindern ereigneten sich vor allem beim Queren der Fahrbahn im Streckenbereich sowie an Kreuzungen. 81 Kollisionen ereigneten sich beim Überqueren der Fahrbahn auf einem Schutzweg, 200 Unfälle wurden durch (zum Großteil von Pkw-LenkerInnen verursachte) Nichtbeachtung der Vorrangbestimmungen verursacht.

148 Unfälle in den letzten zehn Jahren waren Schulwegunfälle, wobei die verletzten Kinder v. a. zu Fuß unterwegs waren. Der Anteil der Unfälle an Schutzwegen ist bei dieser Unfallkategorie besonders hoch (ca. ein Drittel).

Mit Stand September 2006 sind 47 Tempo-30-Zonen realisiert worden. Davon wurden bis zum Jahr 1994 neun Zonen baulich (ca. 11 % der gesamten T-30-Zonen), ab dem Jahr 1995 die restlichen, nur mehr durch Zonenabgrenzungen und Rechtsvor-Links-Regelungen eingerichtet. Die Umsetzung der Tempo-30-Zonen hat zu einer deutlichen Erhöhung der Verkehrssicherheit, ausgedrückt durch einen signifikanten Rückgang der Unfälle mit Personenschaden um 18%, geführt.

Werden Tempo-30-Zonen durch bauliche Gestaltungen unterstützt, so sinkt die Anzahl der jährlichen Unfälle sogar um 25%. In denjenigen Zonen, in denen nur rechtliche Maßnahmen (Markierungen, Rechts

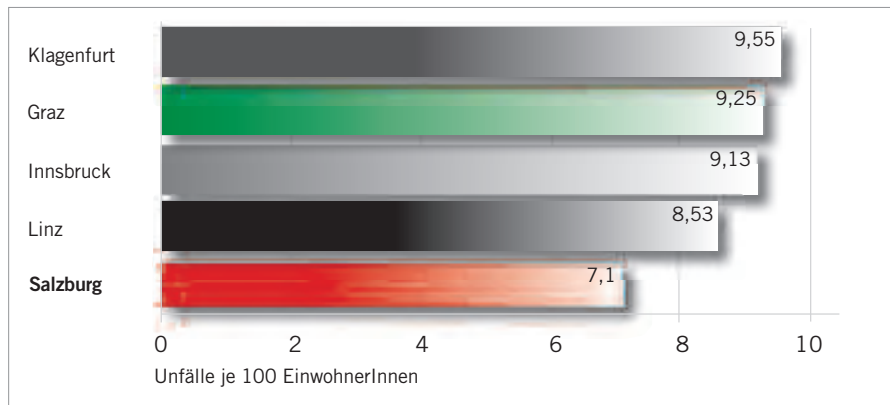


Abb. D.9.: Unfallzahlen im Städtevergleich | Quelle: KfV 2005.

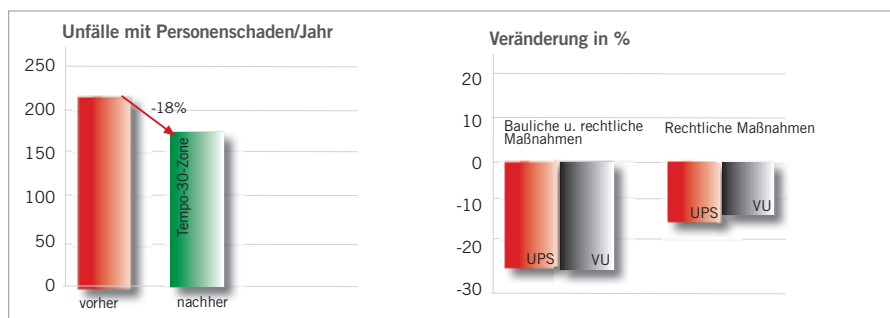


Abb. D.10.: Unfälle mit Personenschaden nach Einführung der T-30 Zonen.

vor Links) angewendet wurden, sind die Unfälle nur um 14% zurückgegangen.

Obwohl die Unfallzahlen in der Stadt Salzburg mit 7,1 Unfälle pro 1.000 EinwohnerInnen im Vergleich zu allen anderen Städten in Österreich am niedrigsten ist, sinken die Unfallzahlen zu langsam, um die „Vision Zero“ (keine Unfälle mit tödlichem Ausgang bzw. Schwerverletzten) in überschaubarer Zeit zu erreichen. Die Stadt hat dabei durch das Instrument der Verordnung nach StVO eine hohe Kompetenz – und Verpflichtung – und sollte die positiven Erfahrungen bei den Tempo-30-Zonen weiter ausbauen. Auch die Erfahrungen der präventiven Unfallforschung sollten in Zukunft – mit wissenschaftlicher Unterstützung – stärker in die täglichen Planungen und Baumaßnahmen einbezogen werden.

Die Analyse der Unfallrisiken beim Fußgänger- und Radverkehr haben gezeigt, dass besonders auf diese Verkehrsarten – in Zusammenhang mit dem Kfz-Verkehr als häufigstem Unfallgegner – noch stärkeres Au-

genmerk gelegt werden muss.

Die deutlich erhöhten Unfallzahlen in den Wintermonaten (weniger Tageslicht), besonders der ungeschützten VerkehrsteilnehmerInnen, weisen darauf hin, dass speziell in Querungsbereichen die Sichtverhältnisse und die Beleuchtung überprüft und verbessert werden müssen.

Besonders bei Unfällen mit Kindern und älteren Personen dominieren Unfalltypen an Querungsstellen, bei denen als häufige Unfallursache Sichtbehinderungen auftreten. Als Maßnahmen zur Verringerung dieser Probleme sind beispielhaft angeführt:

- Ausleuchtung von Querungsstellen und Orten mit hohen Fußgänger-Frequenzen
- Verbesserung von Sichtbeziehungen bei Querungsstellen, insbesondere auch abseits von Kreuzungen
- Querungshilfen im Bereich von ÖPNV-Haltestellen
- Ausleuchtung von Schutzwegen entsprechend den neuesten, technischen Richtlinien (Lichtschleusen)
- Verbesserung der Sichtbeziehungen bei Grundstücksausfahrten

Obwohl Salzburg beim Radverkehr die verkehrssicherste Gemeinde Österreichs ist, muss die Verkehrssicherheitsarbeit noch erhöht werden, da mit der Zunahme des Radverkehrsanteils auch die Radfahrerunfälle (wenn auch nur geringfügig) gestiegen sind. Zu verbessernde Problembereiche sind dabei u. a. die Markierung und Beleuchtung von Radwegüberfahrten, unzureichende Sichtbeziehungen an Kreuzungen und Grundstücksausfahrten, zu geringe Grünphasen für RadfahrerInnen usw.

Der ÖPNV zählt zwar zur sichersten Verkehrsart, trotzdem passierten gerade in den letzten Jahren einige schwere Unfälle mit FußgängerInnen, besonders im Haltestellenbereich. Ursachen dafür sind oft mangelnde Sicht der FahrerInnen im Haltestellenbereich.

Der hohe Anteil an Unfällen im Bereich von Schutzwegen zeigt, dass die Sicherheitsarbeit im Schulverkehr durch entsprechende Schulungen der Kinder und ein entsprechendes Mobilitätsmanagement im Bereich von Schulen noch erhöht werden muss. Dazu zählt auch die Förderung einer autofreien, selbständigen Mobilität von Kindern.

Durch entsprechendes Mobilitäts- und Verkehrssicherheitsmanagement muss die Verkehrssicherheit in der Stadt Salzburg weiter erhöht und die Anzahl der Unfälle pro Jahr gesenkt werden. Anzustreben ist eine Reduktion der Unfälle mit Verletzten und Getöteten um durchschnittlich 2% bis 5% pro Jahr, wobei besonderes Augenmerk auf die verkehrssichere Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs gelegt werden muss.

Eine Annahme: Wären alle Tempo-30-Zonen baulich umgestaltet worden, so wären statt dem analysierten Rückgang der Unfälle von 215/Jahr auf 177 (38 Unfälle weniger) etwa 53 Unfälle weniger zu beklagen gewesen, d. h. die Unfallbilanz würde bei 162 statt bei 177 Unfällen pro Jahr liegen. Eine bauliche Ausstattung

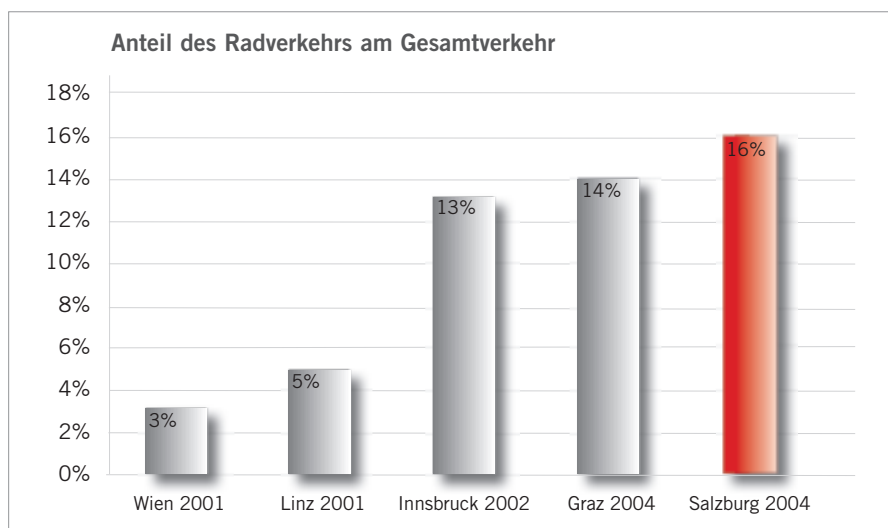


Abb. D.11.: Radverkehrsanteile verschiedener österreichischer Städte | Quelle: Herry, *Mobilitätsanalyse Stadt Salzburg 2004*.

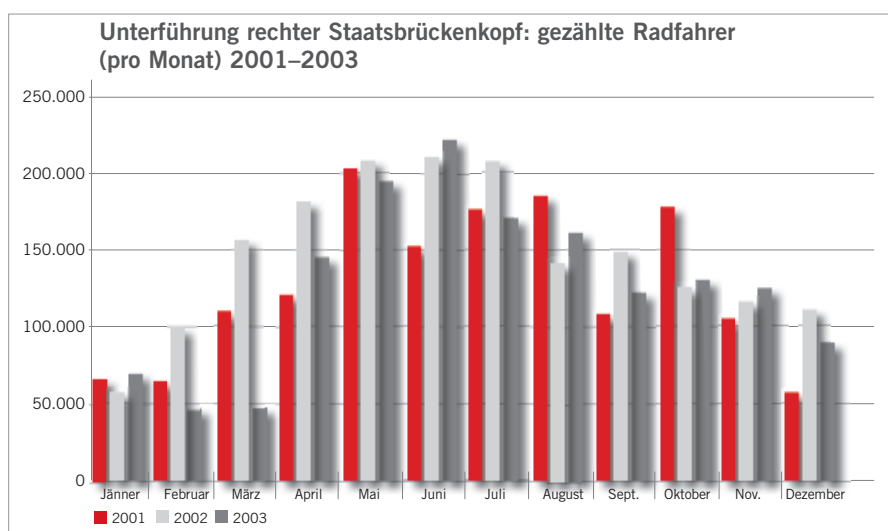


Abb. D.12.: RadfahrerInnen/Jahr entlang der Salzach, Querschnitt Staatsbrücke Platzl

aller T-30-Zonen hätte also zu einer zusätzlichen Verringerung von durchschnittlich 15 Unfällen mit Personenschaden pro Jahr (Summe aller Tempo-30-Zonen) beigetragen.

4.1.3 Rad- und Fußgängerverkehr

Für den Radverkehr sind sowohl in zentralen Bereichen als auch in der Gesamtstadt attraktive Verkehrsstrukturen eingerichtet worden, die maßgeblichen Anteil daran haben, dass der gesamtstädtische Radverkehrsanteil zwischen 1982 und 2004 von 12% auf 16% angestiegen ist (siehe Plan 4.03). Salzburg besitzt ein Radwegenetz von 167 km Länge, d. h. 1,11 m Radwege/EW.

Zu den wichtigsten Radverkehrsbauwerken zählen der neue Müllner- und Makartsteg, der adaptierte Pioniersteg sowie der Rad- und Fußgängersteg unter der Tragkonstruktion der Autobahnbrücke ebenso wie der Trakl- und Überfuhrsteg. Hinzu kommen die zusätzlichen Flächen für RadfahrerInnen auf nahezu allen salzachquerenden Straßenbrücken. (2007 Sanierung Staatsbrücke). Mit der zweiten altstadtseitigen Radwegunterführung Staatsbrücke und der Schließung der Netzlücken des links der Salzach liegenden Radweges besitzt Salzburg nun attraktive durchgehende salzachbegleitende Radwege, die zu einer weiteren Steigerung des Radverkehrsaufkommens in diesen

Streckenbereichen und seinen Einzugsbereichen führen werden. Trotzdem fehlen noch wichtige weitere Netzschlüsse, wie im Plan 4.03 zu sehen ist.

Auch die technisch schwierige Radverbindung entlang der Bürglstein-Gaisbergstraße über die Kreuzung beim Gasthof Steinlechner wird nun nach langer Planungsvorbereitung realisiert und so ein attraktiver Netzschluss für die RadfahrerInnen aus Parsch zu den salzachbegleitenden Radwegen hergestellt.

Diese Bauwerke können, neben den vielen kleinen Verbesserungen im Radwegenetz als die größten Erfolge der städtischen Radverkehrspolitik der letzten Jahre bezeichnet werden. Deshalb wurde Salzburg vom Verkehrsclub Österreich (VCO) auch 2006 wieder zur „Radfahrerfreundlichsten Stadt Österreichs“ gewählt. Diese Verkehrsstrukturen zeigen äußerst positive Wirkungen und steigern die Radbenützung, wie ein Vergleich mit den Radverkehrsanteilen anderer Landeshauptstädte zeigt.

Pro Jahr frequentieren ca. 1,5 Mio. RadfahrerInnen die rechtsufrige Staatsbrückenunterführung (Bereich Platzl). Diese Zahl ist ein Beispiel dafür, wie attraktive Infrastrukturen eine entsprechende Nachfrage „erzeugen“ können. Den jahreszeitlichen Vergleich der jährlichen Radfahrerfrequenzen im Zeitraum zwischen 2001 und 2003 zeigt Abbildung D.12.

Im Vergleich zum Radverkehr konnten dem Fußgängerverkehr keine adäquaten Flächenzuwächse im Stadtgebiet – besonders in zentralen Bereichen – zur Verfügung gestellt werden.

Eine erfreuliche Ausnahme bildet hier die Neuorganisation der Fußgängerzone in der linken Altstadt, die seit 1. Juni 2007 in Kraft ist.

Die Hauptzufahrt wurde zum Michaelitor verlegt und die Kaigasse als echte Fußgängerzone ausgebildet. Die Sigmund-Haffner-Gasse wurde zur Einbahn Richtung stadtauswärts und für die BewohnerInnen sind mehr Stellplätze geschaffen worden. Die verkehrliche Gesamtsituation hat sich stark verbessert, so

hat der Verkehr in der Kaigasse um 60 Prozent abgenommen, außerdem gibt es deutlich weniger Schleifahrten. Rund 1.000 Ausnahmebewilligungen mussten erteilt werden.

Noch immer gibt es Hauptverkehrsfußwege (Beispiel Rainerstraße) mit Fußwegbreiten von 2 m und weniger, die für ein attraktives und sicheres Zu-Fuß-Gehen ungeeignet sind (dazu zählen auch Bereiche der Ignaz-Harrer-Straße). Auch für den Fußgängerverkehr gilt das Gesetz der Angebotsplanung im Sinne von: Mehr attraktive Flächen in attraktiver Umgebung steigern die Nachfrage. Positive Beispiele: Rainerstraße zwischen Paris-Lodron-Straße und Schranngasse, Ausbau Schranngasse usw.

Als besonders attraktiv für „ruhende FußgängerInnen“ hat sich die Freimachung und Pflege der Salzachbermen entwickelt. Auch die im Zuge des Hochwasserschutzes durchgeführte äußerst gelungene Gestaltung des Elisabethkais zwischen Makartsteg und Eisenbahnbrücke bietet besonders jungen Menschen einen inzwischen beliebten öffentlichen Aufenthaltsraum für Kommunikation und Erholung.

Als Gründe für den international zu beobachtenden Rückgang des „Zu Fuß-Gehens“ können u. a. die steigende Motorisierung, der Rückgang der örtlichen Nahversorgung und die Konzentration auf größere Einkaufsmärkte mit guter Kfz-Erreichbarkeit, der teilweise Umstieg aufs Fahrrad und die „subjektive“ Verkehrsunsicherheit angesehen werden, die viele Eltern dazu veranlasst, ihre Kinder mit dem Kfz zur Schule zu bringen, anstatt ihnen selbständige Mobilität (Zu Fuß-Gehen) zuzumuten.

Das Zu Fuß-Gehen in der Stadt wird sich in Zukunft auf einem geringeren Niveau als 1994 einpendeln, sofern nicht entsprechend konsequent strukturelle Probleme verringert werden und den FußgängerInnen auch außerhalb der Fußgängerzonen mehr Flächen in attraktiven Bereichen der Stadt angeboten werden. Dass die Geschäftsumsätze nahezu proportional zu den Fußgängerströ-

men wachsen, zeigen laut VCO-Analysen aus dem Jahr 2004 Wiener Geschäftsstraßen auf. Dort steigen die durchschnittlichen Umsätze von Euro 5.000 je m² Verkaufsfläche und Jahr – bei einer „Nachfrage“ von 10.000 Personen pro Tag – bis zu Euro 25.000 je m² und Jahr bei etwa 30.000 FußgängerInnen pro Tag.

Ein weiteres Problem sind die physischen und dynamischen Barrieren für FußgängerInnen und RadfahrerInnen, die das Zu Fuß-Gehen und Radfahren erschweren (siehe Plan 4.01). Hier könnten z. B. die Nutzungen an den beiden Salzachufern durch weitere Fuß- und Radstege „verbunden“ werden und so ein ganz konkreter Beitrag zur „Stadt der kurzen Wege“ geleistet werden.

Um die Anteile des Langsamverkehrs (also Fußgänger- und Radverkehr) zu steigern, sind auch kompakte Strukturen mit urbanen Bauweisen, eine verträgliche „Mischung der Nutzungen“, eine gute Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs, eine hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität im Wohnumfeld sowie attraktive, problemlos zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbare Naherholungsmöglichkeiten sicherzustellen und auszubauen.

Auch eine attraktive bauliche „Nachrüstung“ der vorhandenen, nur rechtlich verordneten T-30-Zonen fördert das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren. Erst 11% aller T-30-Zonen sind baulich gestaltet (siehe Abb. D.13).

Genussvolles Gehen in der Stadt erfordert eine flächenhafte fußgängerfreundliche Ausgestaltung der Straßenräume mit sicheren Querungshilfen, ein engmaschiges Wegenetz in einer attraktiven Umgebung, Fußgängerstege, Durchlässe, städtische Plätze und verkehrsberuhigte Bereiche. Die Hauptverbindungen sollten abwechslungsreich gestaltet werden und keine unbelebten Abschnitte enthalten.

Um den Anteil des Radverkehrs weiter zu erhöhen, müssen potentielle

Gefahrenpunkte beseitigt und Lücken im Hauptradwegenetz auf einem möglichst gleich hohen Qualitätsstandard – wie bisher – geschlossen werden. Zehn der wichtigsten Maßnahmen wurden dafür ausgewählt und im Entwicklungsplan zum Radverkehr zusammengestellt (siehe Plan 4.03). Dazu gehören auch weitere attraktive Salzachquerungen und ÖBB-Unterführungen, wie sie im Plan 4.01 zur Prüfung vorgeschlagen wurden. Auch die bauliche Nachrüstung der nur rechtlich verordneten Tempo-30-Zonen hebt die Bereitschaft zum Zu-Fuß-Gehen und zum Radfahren.

Wenn die Ziele und Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Fußgänger- und Radverkehrs weiter kontinuierlich verfolgt und umgesetzt werden und seitens der Stadt zusätzlich zu den Verbesserungen im Netz Imagekampagnen für das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren zusammen mit einem Mobilitätsmanagement betrieben werden, kann mit einem weiteren Zuwachs des Radverkehrs in den nächsten 10 Jahren auf bis zu 20% aller Wege gerechnet werden. Das Zu-Fuß-Gehen könnte in seinem Abwärtstrend gestoppt und auf dem vorhandenen Niveau gehalten werden.

4.1.4 Öffentlicher Verkehr

Die Hauptlast im stadtbezogenen ÖPNV trägt nach wie vor der städtische Bus- und Obusverkehr mit 76% aller ÖPNV-Beförderungsfälle, gefolgt vom regionalen Busverkehr mit 15% und dem Schienenverkehr (Lokalbahn und S-Bahn) mit 9%.

In der Stadt Salzburg steht den Fahrgästen ein Bus- und Obusnetz von insgesamt 141,6 km zur Verfügung (2005), auf dem 72 Obusse und 38 Autobusse verkehren (siehe Plan 4.05).

Im Jahr 2005 haben 44,9 Mio. Fahrgäste dieses Angebot genutzt. Zu den öffentlichen Verkehrsmitteln in der Stadt gehören auch der Mönchsberglift mit 460.000 Fahrgästen/Jahr und die Festungsbahn mit 1,4 Mio. Fahrgästen/Jahr.

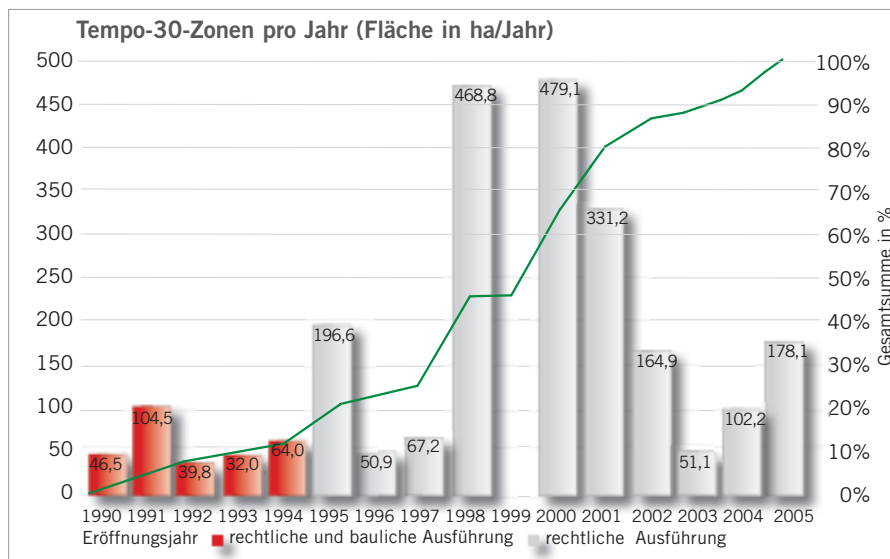


Abb. D.13.: Ausbaustandard und Errichtungszeitraum der T-30-Zonen in Salzburg | Quelle: eigene Erhebungen der Mag. Abt. 5/03.

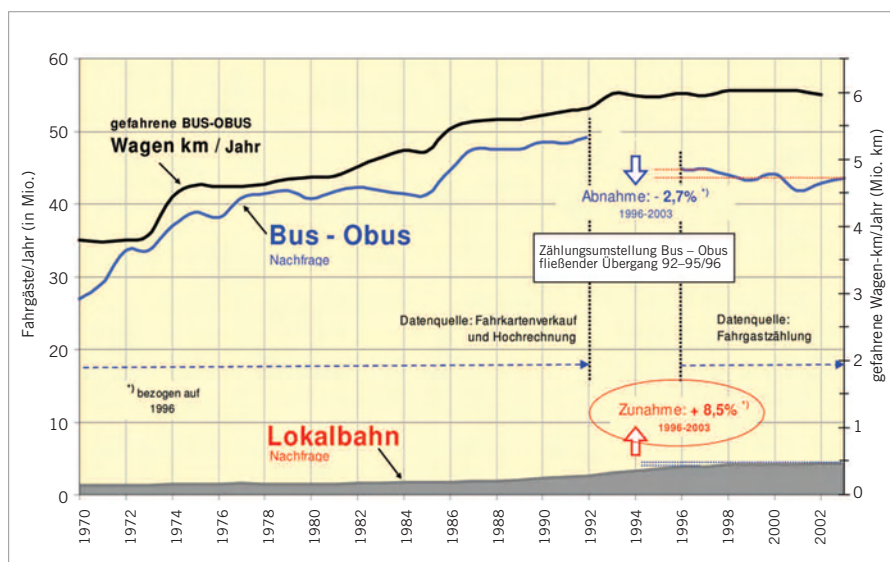


Abb. D.14.: Zeitliche Entwicklung der Fahrgastzahlen auf Stadtbus und Lokalbahn | Quelle: Daten Stadtbus, Auswertung Mag. Abt. 5/03.

An den Wochenenden werden den Fahrgästen Freitag und Samstag von 23.25 h bis 0.45 h Obuslinien im sog. „NachtStern“ im Halbstundentakt angeboten. Zusätzlich gibt es noch das inzwischen bewährte „Bus Taxi“, das So.-Do. bis 1.30 h nachts und am Wochenende bis 3 Uhr früh auf 12 fixen Routen die Menschen für 3 Euro vom Zentrum nach Hause bringt. Dieses Angebot wird gerne von jugendlichen Personen genutzt, wie die Nachfrage von 27.500 Fahrten im Jahr 2005 gezeigt hat.

Alle Obuslinien verkehren zu den Hauptverkehrszeiten im 10-Minu-

ten-Intervall und in Schwachlastzeiten alle 20 bzw. 30 Minuten. Seit dem Fahrplanwechsel 2005/2006 sind bedauerlicherweise auch während der Hauptverkehrszeit wieder 15-min-Takte eingeführt worden (nur Autobusverkehr).

Die Nachfrage beim Bus- und Obusverkehr ist bis zum Jahr 1992 gestiegen und von 1996 bis zum Jahr 2003 kontinuierlich gesunken (Abnahme um ca. 2,7%).

Das Angebot (die Anzahl der Haltestellenabfahrten im gesamten Netz) – repräsentiert durch die gefahrenen Wagenkilometer bei Bus- und Obus –

stagnierte in diesem Zeitraum bei ca. 6 Millionen Wagenkilometern/Jahr. Obwohl die absoluten Fahrgastzahlen beim städtischen Bus- und Obus – bei weitgehend gleicher Kilometerleistung – zugenommen haben, ist die Entwicklung der Verkehrsmittelwahl ÖPNV im Kontext zu den anderen Verkehrsmitteln (Kfz + FußgängerInnen + RadfahrerInnen) rückläufig. Zuwächse konnten nur dort erzielt werden, wo deutliche, attraktive Angebotsverbesserungen umgesetzt und kommuniziert wurden, wie z. B. bei der Schiene (S1 und S3).

Erfreulich sind besonders die kontinuierlichen Zuwächse bei der S1-Lokalbahn, die 2003 über 4,2 Mio. Fahrgäste und 2005 bereits 4,5 Mio. Personen pro Jahr beförderte.

Eine detaillierte Untersuchung der Versorgungsqualität im öffentlichen Verkehr der Stadt Salzburg, bei der sowohl die fußläufige Erreichbarkeit als auch das Taktangebot berücksichtigt wurden, hat gezeigt, dass nur etwa 21,4% der Stadtbevölkerung (33.500 EW) eine gute Versorgung mit dem ÖPNV vorfinden, während mehr als die Hälfte (55,7%) als durchschnittlich versorgt angesehen werden können (Grundversorgung). 32.000 EinwohnerInnen oder 22,8% haben keine adäquate ÖPNV-Anbindung und sind – in Bezug zum ÖPNV – als „eingeschränkt versorgt“ zu klassifizieren (siehe Plan 4.06).

Ende 2005 verfügte der städtische ÖPNV über 10,82 km Busspuren im Straßennetz. Dies entspricht gegenüber 1994 (8 km) einer Steigerung um 35%. Durch die Mehrfachnutzung stehen somit jeder Buslinie im Durchschnitt ca. 2,15 km Busspuren zur Verfügung. Dieses Busspurennetz wird auch zu ca. 70% vom Regionalbus genützt.

Weitere „Beschleunigungen“ werden durch die sogenannte „Salzburger Lösung“ ermöglicht, bei der die Busse den Stau auf weniger ausgelasteten Fahrspuren „umfahren“ können. Traditionelle Verkehrslicht-

	Nähe zur Haltestelle		
	0–300 m	300–500 m	>500 m
Takte (Intervallangebot)			
Haltestelle Kat. A, B bis 5 min.	gute Vers.	Ø Vers.	eingeschr. Vers.
Haltestelle Kat. C, D >5 bis 15 min.	Ø Versorgung	eingeschr. Vers.	eingeschr. Vers.
Haltestelle Kat. E 20 min. u. mehr	eingeschr. Vers.	eingeschr. Vers.	eingeschr. Vers.

Abb. D.15.: Klassifizierung der Erreichbarkeiten des ÖPNV-Netzes Stadt Salzburg | Quelle: Auswertung iSPACE-RSA, 2005.

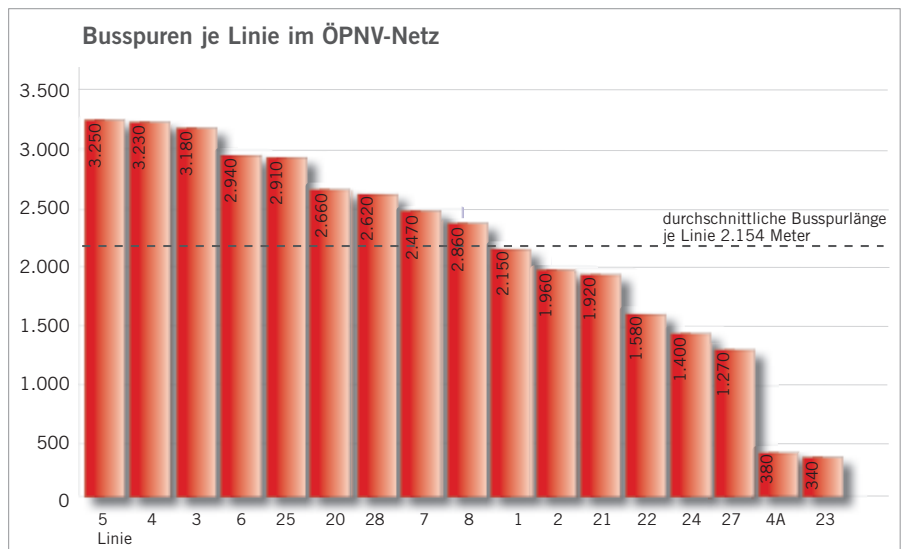


Abb. D.16.: Ausstattung des ÖPNV-Netzes mit Busspuren (Stand Herbst 2006).

signalanlagen, Busschleusen sowie Verkehrslichtsignalanlagen mit neuesten verkehrsabhängigen Steuerungen (11 VLSA für die Linie 22, früher Linie 15) ermöglichen eine bessere Einhaltung des Fahrplanes (siehe Plan 4.07).

Fernverkehr und regionaler ÖPNV

Im Schienenfernverkehr bestehen, ausgehend vom Salzburger Hauptbahnhof, Verbindungen in die vier Hauptrichtungen:

- Westbahn Salzburg – Linz – Wien
- Tauernachse: nach Kärnten und in die Steiermark
- DB: über Rosenheim – München
- Züge über die Rosenheimer Schleife nach Innsbruck

Im Nahverkehr wird die Stadt Salzburg von sechs Schienenachsen erschlossen, auf welchen das Angebot in den letzten Jahren deutlich verbessert wurde:

- S1: Salzburger Lokalbahn nach Lamprechtshausen/Trimmelkam: Die SLB verkehrt im 30-Min.-Intervall mit Verdichtungen während der Hauptverkehrszeiten.
- S2: Westbahnstrecke: Vertakteter

S-Bahn-Verkehr bis Straßwalchen (bis auf weiteres 1 Std.), überlagerter Taktverkehr mit Eilzügen bis Attnang-Puchheim. Einzelne, direkte Züge in den Raum Mattighofen – Braunau.

- S3: Tauernachse: Vertakteter S-Bahn-Verkehr bis Golling (derzeit und künftig 30 min.), überlagerter Schnellverkehr mit Sprinterzügen (Salzachsprinter). Einzelne, direkte Züge ins Gasteinertal.
- Bayerische Eisenbahngesellschaft (SPNV): Über Freilassing in die Richtungen Bad Reichenhall – Berchtesgaden (Durchbindung S3) bzw. Traunstein – Rosenheim – München bzw. Laufen – Mühlendorf-Landshut.

Im Rahmen des S-Bahn-Projektes NAVIS (Nahverkehrsinfrastruktur Salzburg) sind folgende Maßnahmen geplant bzw. bereits umgesetzt:

- 12 neue Haltestellen (davon 7 in der Stadt Salzburg)
- Drittes Gleis Richtung Freilassing mit neuer Brücke über die Salzach
- Umbau Hauptbahnhof Salzburg
- Integrierter Taktfahrplan
- Moderne Triebwägen

Inzwischen wurden auf den ÖBB-Strecken bereits große Investitionen für das regionale Schienennetz umgesetzt, wie z. B. die neuen Haltestellen in Salzburg-Sam, Salzburg-Gnigl, Salzburg-Parsch und in Salzburg-Süd.

Derzeit wird die Verbindung Salzburg – Freilassing (mit neuer Salzachbrücke) und den Haltestellen Taxham (Eröffnung im Juni 2006), Aiglhof und Mülln gebaut.

Im Salzburger Zentralraum wurden im Jahre 2004 durchschnittlich 11 % aller Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln abgewickelt. Während der Anteil dieser Wege innerhalb der Stadt bei 16% liegt, wurden im Regionalverkehr deutlich geringere ÖPNV-Anteile gemessen (Wege Salzburg – Fachgau/Tennengau 12%; Salzburg – bayerischer Grenzraum 6%). Hier zeigen sich Versäumnisse im Ausbau des regionalen öffentlichen Verkehrs während der letzten Jahrzehnte.

Demgegenüber konnte die Nachfrage im Schienenverkehr durch attraktive Angebote (neue Haltestellen und Triebwagen) zwischen Salzburg und Golling – Hallein (S3) in den Jahren 2002 bis 2005 (laut Zählungen der ÖBB) um 30% gesteigert werden. Dieser Trend hat sich auch 2006 fortgesetzt (Jänner bis September plus 39%). Seit der Eröffnung der Haltestelle Taxham (mit täglich etwa 1.000 ein- und aussteigenden Fahrgästen) beträgt die Zunahme sogar 57%.

In Summe sind 2006 (Jänner bis September) im Schienen Nah- und Fernverkehr um 11% mehr Tickets verkauft worden als im Vergleichszeitraum des letzten Jahres.

Im Regionalbusverkehr werden folgende Hauptachsen im Taktverkehr bedient:

- Elixhausen – Obertrum – Mattsee
- Eugendorf – Henndorf – Straßwalchen
- Eugendorf – Thalgau – Mondsee
- Hof – St. Gilgen – Bad Ischl
- Anif – Niederalm – Hallein – Kuchl – Golling
- Oberalm – Hallein
- Wals – Bad Reichenhall (Lofer – Zell am See)



Abb. D.17.: NAVIS, Planungs- u. Umsetzungsstand S-Bahn (Stand: Sept. 2006).

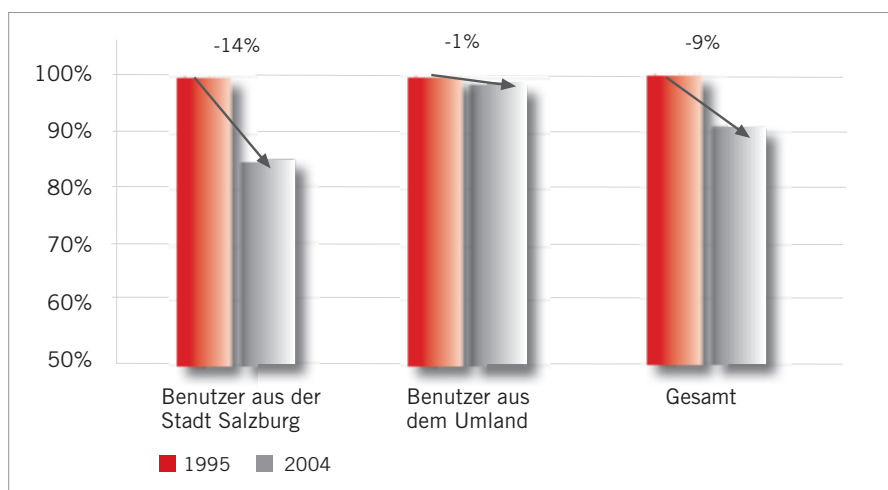


Abb. D.18.: ÖPNV Wege 1995–2004 mit Quelle oder Ziel in der Stadt Salzburg | Quelle: Herry, Mobilitätsanalyse Stadt Salzburg, 2004.

- Wals – Großgmain – Bad Reichenhall
- Anthering – Nußdorf – Michaelbeuern

Erfreulich ist die Entwicklung bei der Eilbuslinie 24: Salzburg – Freilassing, wo erhebliche Zuwachsraten zu verzeichnen sind. Ganz generell sind in der Mobilitätshebung

2004 für den Ziel-Quellverkehr Stadt – Umland jedoch drastische Rückgänge bei der Benützung des ÖPNV zutage getreten. Demnach sind ÖPNV-Wege mit Quelle oder Ziel in der Stadt Salzburg von 1995 bis 2004 um 14% zurückgegangen.

Städtischer ÖPNV

In den städtischen ÖPNV (Bus- und Obusverkehr) sind in den letzten Jahren bedeutende Investitionen zum Ausbau des Liniennetzes getätigt worden. Beim Obusnetz sind seit 1. August 1999, der Neu-Eröffnung der Haltestelle Hauptbahnhof, u. a. folgende neue Verbindungen eingerichtet worden:

- Fasaneriestraße – Messezentrum
- Messezentrum Europark (Linie 1)
- Europark – EM Stadion
- Glasenbach – Salzburg Süd
- Sterneckstraße – Obergnigl (Linie 2)
- Sterneckstraße – Eder Kreuzung (Umleitungstrecken)

Betrachtet man die Entwicklung der Liniennlänge des gesamten Bus- und Obusnetzes der Stadt und setzt sie in Bezug zu den gefahrenen Kilometern der Busse, so ergibt sich die durchschnittliche Anzahl an Abfahrten je Haltestelle und Tag. Sie ist neben der fußläufigen Erreichbarkeit eine wesentliche Kenngröße der Qualität des ÖPNV.

Dabei zeigt sich, dass das Angebot an Haltestellenabfahrten von 1970 bis 2002 im gesamtstädtischen Durchschnitt um fast 20% zurückgegangen bzw. seit 1987 gleich geblieben ist. Wenn also das Bus- und Obusnetz erweitert wird und die gefahrenen Kilometer nicht adäquat erhöht werden, können die einzelnen Haltestellen nicht so oft angefahren werden. Das bedeutet, dass das Angebot – repräsentiert durch die Intervalle pro Tag – insgesamt zurückgenommen wurde. Man könnte auch sagen, dass die Netzerweiterungen durch Attraktivitätsreduktionen des Fahrplan-Angebotes im bestehenden Netz erfolgten.

Bei der Linie 22 und der Linie 27 sind die Intervalle, sogar während der Spitzenzeiten, von früher 10 min auf 15 min verlängert worden. Dies führt dazu, dass die Anschlüsse im besten Falle alle 30 min passen und die Wartezeiten für Umsteiger noch unattraktiver werden. „Intervalle über 10 min sind unattraktiv, da müssen sie auf den Fahrplan schauen, das ist kompliziert“, stellt der Schweizer ÖPNV-Experten H. Schaffer fest.

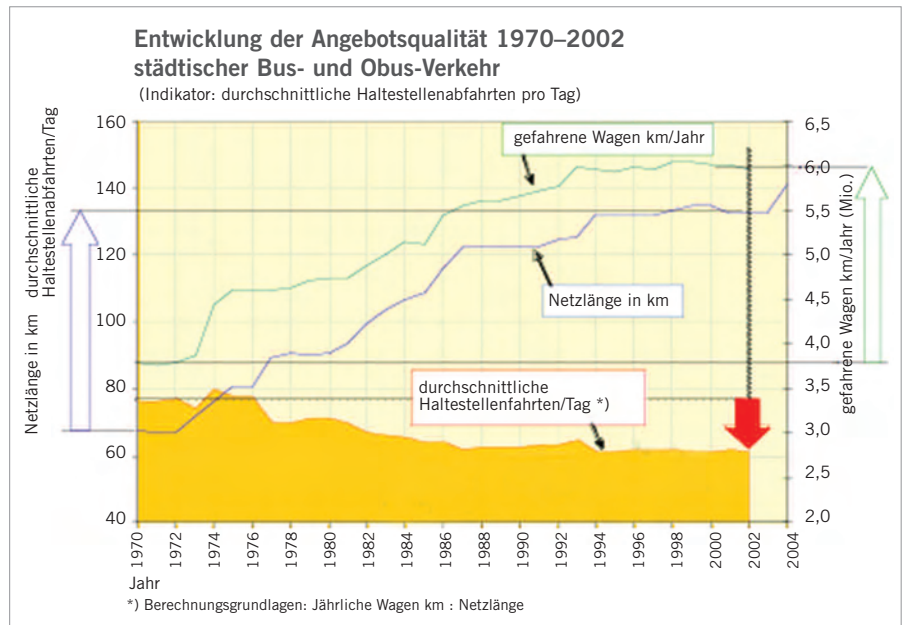


Abb. D.19.: Abnahme an Haltestellenabfahrten/Tag (Durchschnitt Stadtgebiet) | Quelle: Stadtbus, Auswertung MA 5/03.

Festzuhalten ist jedenfalls, dass Bus-Intervalle über 10 min in der Hauptverkehrszeit in der Stadt aus der Sicht der Verkehrsplanung eher in die Kategorie Substandard gehören würden und die Bezeichnung attraktiver ÖPNV nicht mehr verdienen. Sie tragen auch sicher nicht dazu bei, eine Zunahme von Fahrgästen beim ÖPNV zu erreichen.

Besonders wichtig wäre auch eine verbindliche Anschlusssicherung außerhalb der Hauptverkehrszeiten. Das Instrument der Kundengarantie als persönliche Qualitätssicherung müsste hier zum Tragen kommen. Dazu wären allerdings erst die technischen Einrichtungen (Soft- und Hardware) bei den Bus- u. Obusunternehmen zu schaffen bzw. auf neuesten Stand zu bringen und rechtlich verbindliche Rahmenbedingungen festzulegen. Auch die Real-Time-Informationen der KundInnen über die abfahrenden Busse (und Anschlussmöglichkeiten) fehlen – bis auf wenige zentrale Bereiche – im überwiegenden Teil der Haltestellen des Stadtgebietes („Dynamische“ Stellen).

Dass der Anteil des städtischen Bus- und Obusverkehrs – bezogen auf alle Verkehrsmittel – seit zehn Jahren rückläufig ist, muss zu denken ge-

ben und zu einer professionellen Analyse aller Ursachen und Auswirkungen mit dem Ziel einer Steigerung der Nachfrage führen.

Die steigende Pkw-Verfügbarkeit und der Führerscheinbesitz „verführen“ zur Benützung des Kfz solange es möglich und für den Einzelnen wirtschaftlich tragbar ist.

Die Entscheidung zur Benützung des Kfzs wird jedoch häufig auch nach der Parkmöglichkeit am Ziel getroffen. Wenn in der Untersuchungsregion der Mobilitätserhebung 2004 knapp 90% der Haushalte einen oder mehrere Pkws besitzen (Stadtbevölkerung fast 80%) und wenn von den Pkws mit dem Ziel „zur Arbeit“ 66% auf Privatgrund und 19% gebührenfrei auf öffentlichem Grund parken können, dann ist hier keine Chancengleichheit zwischen ÖPNV und Kfz, sondern eine deutliche (räumliche, zeitliche und z. T. finanzielle) Bevorzugung der Kfz-BenutzerInnen gegeben.

Es wundert also nicht, wenn fast 50% der SalzburgerInnen mit dem Kfz und nur 14% mit dem ÖPNV zur Arbeit fahren. Hier hat der ÖPNV nicht dieselben Startbedingungen (Bus-Haltestelle mindestens 5- bis 10-mal so weit weg wie der eigene

Parkplatz) und vor allem auch nicht dieselben Zielbedingungen wie der Kfz-Verkehr.

Hinzu kommt der attraktive Ausbau des Radwegenetzes, der zu einem stetigen Anstieg der Radbenützung geführt hat. Bei schönem Wetter ist das Rad auf die Distanz bis etwa 5 km ein starker Konkurrent zum ÖPNV.

Wenn beim städtischen Bus- und Obusnetz innerhalb weniger Jahre die Linienbezeichnungen mehrmals geändert werden und Intervallangebote für innerstädtische Linien, die gerade noch PR wirksam vermarktet wurden, ohne große Ankündigung – auch während der Hauptverkehrszeit – von 10 min auf 15 min zurückgenommen wurden, dann könnte der Eindruck entstehen, dass ausschließlich ökonomische und betriebliche Kriterien dominieren und die KundInnen das zu nehmen haben, was „übrig bleibt“. Dabei ist ein allgemeiner Grundsatz der ÖV-Leistungserstellung, dass zumindest die unternehmensinterne Gewichtung dabei „von der Reihenfolge: Markt vor Betrieb vor Technik und nicht umgekehrt“ auszugehen hat, wie Prof. Brändli von der ETH Zürich bemerkt.

Ob sich die 2005 durchgeführte Trennung zwischen Obus und Autobus – Auslagerung von 51% des Autobusverkehrs an ein privates Unternehmen – als für den/die KundInnen erfolversprechend einstellen wird, bleibt noch abzuwarten. Probleme bei der Koordinierung, der Datenaufbereitung und der Abstimmung bei Planungsfragen sind jedenfalls bereits jetzt – aus Sicht der Verkehrsplanung – evident.

Die KundInnen beim ÖPNV wollen eine kurze Reisezeit, einen möglichst hohen Komfort und einen Fahrpreis, der mit der Reisezeit und dem Komfort „subjektiv korreliert“, d. h. „preiswert“ ist. In der Schweiz werden höhere Fahrpreise akzeptiert, dafür ist aber die Qualität des ÖPNV auffallend besser.

Dass der Salzburger Verkehrsverbund mit 416 Euro (Stand Okt. 2006)

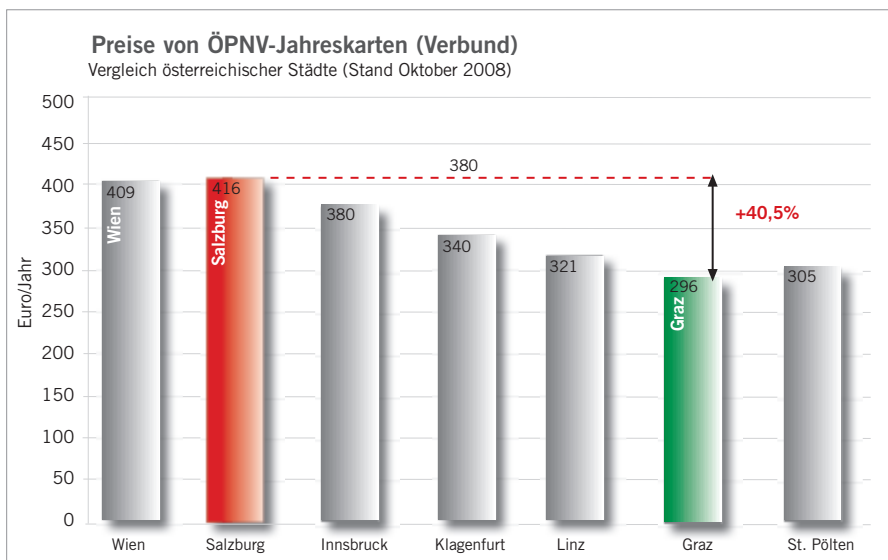


Abb. D.20.: Preise von ÖPNV-Jahreskarten österr. Städte (Stand Okt 2006).

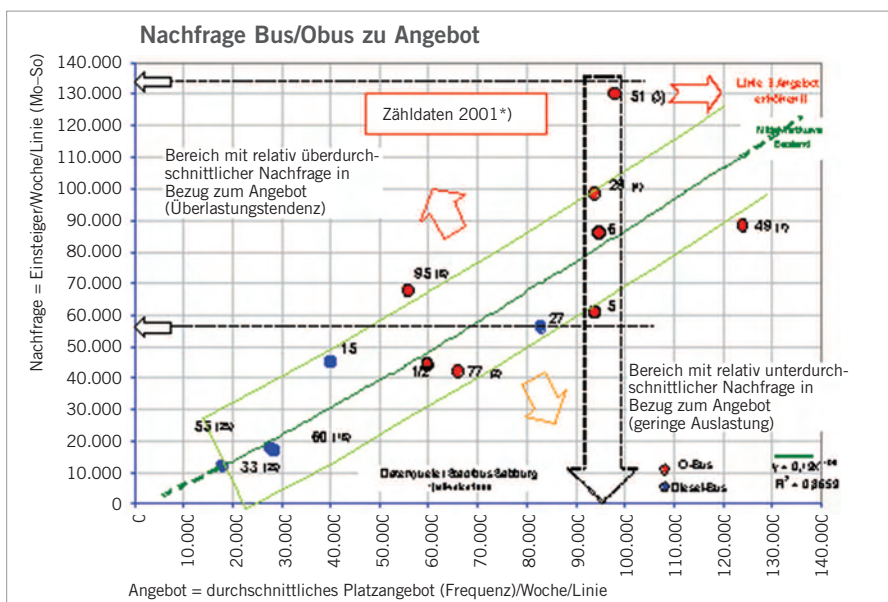


Abb. D.21.: Zusammenhang zwischen Nachfrage und Angebot beim Bus- und Obusverkehr | Quelle: Daten Stadtbus, Auswertung Mag. Abt. 5/03.

die absolut höchsten Preise für ÖPNV-Jahreskarten in Österreich verlangt, ist wohl ein weiterer Grund dafür, dass die Nachfrage am städtischen ÖPNV nicht steigt (Abb. D.20). Auch die Preise für Einzelfahrscheine und Studententickets sind auf hohem Niveau.

Auch die Gültigkeitsdauer eines Einzelfahrscheins sollte überdacht werden. In Salzburg darf eine Fahrt nicht kurzzeitig (außer Umsteigen) unterbrochen werden.

Eine Analyse des Angebots und der Nachfrage beim städtischen Bus- und Obusverkehr hat zudem gezeigt,

dass es besonders auf der Nord-Süd-Achse deutliche Qualitätsunterschiede im Bezug auf Angebot und Nachfrage gibt.

Die Linie 3 (früher 51) hat dasselbe Platzangebot pro Woche wie die Linien 4 (früher 29) bzw. die Linie 5, bedient jedoch z. B. eine doppelt so hohe konkrete Nachfrage wie die Linie 5. Dies bedeutet, dass hier bereits seit Jahren eine Verdichtung auf der Nord-Süd-Achse durch den Obusverkehr ausständig ist.

Diese Intervallverdichtung der Linie 3 (als zusätzliche Kurse oder als Expresslinie) wäre auch ein erster Test

dafür, wie viel an regionalem und städtischem ÖPNV-Potential entlang der Nord-Süd-Achse noch „mobilisierbar“ wäre. Eine Verdichtung der Linie 3 wird auch im Salzburger Landesmobilitätskonzept 2002, Maßnahmenprogramm 2003 bis 2005 empfohlen. Zumindest ein einjähriger kontrollierter Testbetrieb sollte im Zusammenhang mit der Fertigstellung des S-Bahn-Konzeptes NAVIS unbedingt durchgeführt werden.

Ein deutliches Angebotsdefizit beim ÖPNV zeigt sich in der Ost-West-Achse zwischen St.-Julien-Straße und Sterneckstraße. Hier besteht auf einer Länge von 1.000 m ein „weißer Fleck“, d. h. kein direktes ÖPNV-Angebot für diese Fahrtrelation, und dies in einem relativ dichten Gebiet mit Einwohner-, Arbeits- und Schulplätzen (siehe Plan 4.08).

Die Wünsche und Anregungen zum ÖPNV aus der Sicht der Bewohner und Bewohnerinnen der Stadt Salzburg zeigt die nachfolgende Abbildung. Demnach fordern nahezu 50% Verbesserungen des Busangebotes und 17% Intervallverdichtungen sowie Abstimmungen von Bus und Bahn.

Die Optimierung beim innerstädtischen ÖV sollte sich aus Sicht der Benutzer auf die drei Hauptforderungen konzentrieren, nämlich:

- kurze Reisezeit
- kurze Zu- und Abgangswege
- geringe Intervalle und kurze Wartezeiten
- Direktverbindungen ohne Umsteigen und Umwege
- hohe Geschwindigkeit und kurze Haltestellenaufenthalte
- nahtlose Transportketten, Abstimmung verschiedener Verkehrsmittel
- Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit

- einen hohen Komfort, wie z. B.
- attraktive Haltestellen (Witterungsschutz und Information)
- moderne Fahrzeuge, Sitzplätze, Klima, Fahrkomfort
- Informationen an Haltestellen, Fahrzeugen, Info-Punkten der Stadt usw.

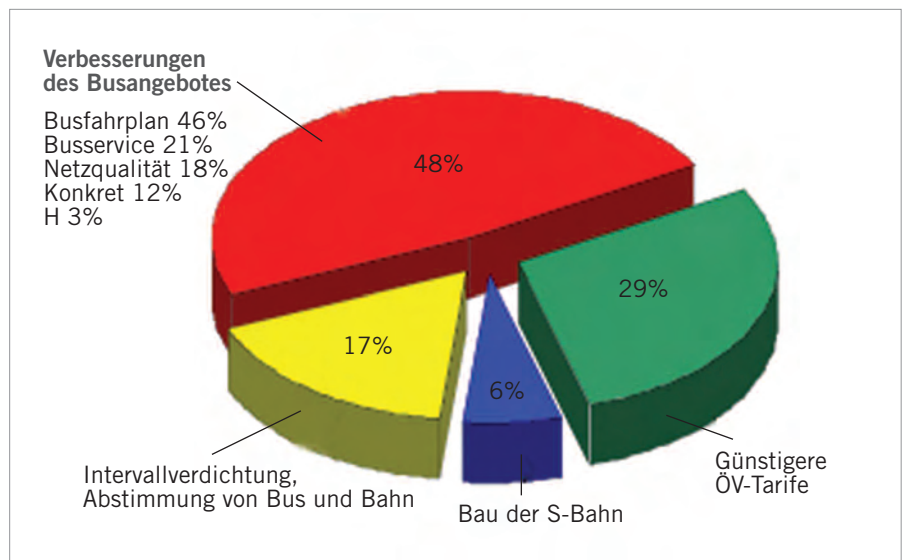


Abb. D.22.: Wünsche und Anregungen der Stadtbevölkerung zum ÖPNV | Quelle: Herry, Mobilitätsanalyse Stadt Salzburg 2004.

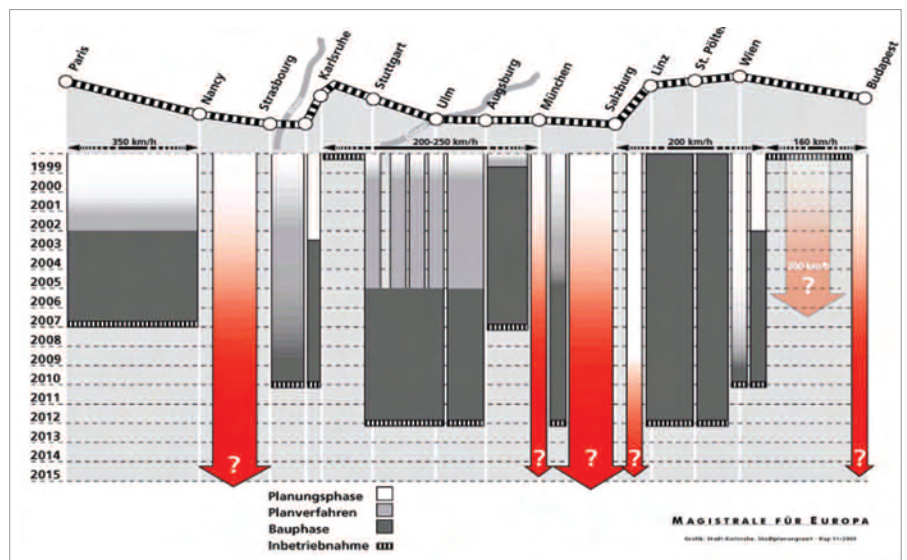


Abb.D.23.: Zeitplan zum Ausbau der Magistrale Paris – Budapest | Quelle: Magistrale für Europa, www.magistrale.org

- vernetzte zielbezogene ÖV-Informationen vor/während der Reise
- benutzerfreundliche Gestaltung des Angebots (Verkauf usw.)
- Sicherheit vor, während und nach der Reise
- Vermittlung eines Prestigegefühls (Aussicht, Chauffeur, Umweltfreundlichkeit, Stadtverträglichkeit usw.)
- preiswerte Reisekosten
- Leistung entspricht dem Nutzen, im Vergleich zum Kfz-Verkehr
- nur ein Fahrausweis für alle Leistungen

Regionaler ÖPNV und Fernverkehr
 Die „Magistrale für Europa“ soll Paris via Strasbourg – München – Salzburg – Linz – Wien mit Budapest als moderne Schienen-Hochleistungsstrecke verbinden. In den Ländern ihres Einzugsbereiches (Frankreich, Deutschland, Österreich, Slowakei, Ungarn) leben 35 Millionen BewohnerInnen und 16 Millionen Beschäftigte. Bislang konnten gesamtheitlich jedoch keine verbindlichen Terminsetzungen für den Ausbau erreicht werden. Ohne Realisierung dieses europäischen Kernabschnitts ist mit einem

weiteren relativen Bedeutungsverlust der Schiene in Salzburg und mit Kapazitätsengpässen zu rechnen. Die Notwendigkeit des Ausbaus wird deutlich, wenn man die aktuellen und teilweise in Realisierung begriffenen Schienenprojekte im Umfeld betrachtet (Inntalausbau, Brenner-Basistunnel, Westbahnausbau Wien – Wels, Ausbau Prag – Linz – Graz – Slowenien).

Der Salzburger Hauptbahnhof als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs der Stadt musste trotz Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes und Tieferlegung der Lokalbahn in den letzten Jahren einen Bedeutungsverlust hinnehmen. Inzwischen sind die Planungen zum Neubau des gesamten Bahnhofs intensiviert worden, die Einreichung zum Baugenehmigungsverfahren wurde im Herbst 2007 durchgeführt.

Die Qualität des Fernreiseangebotes auf der Schiene war in den letzten Jahren rückläufig, was einerseits auf das von den ÖBB eingesetzte Wagenmaterial, das sich in zunehmend schlechtem Erhaltungszustand befindet, und andererseits auf die Verringerung der Zahl der Fernverkehrszüge, (v. a. Richtung Innsbruck über Zell am See, Richtung Steiermark bzw. über die Tauernachse) zurückzuführen ist. In Richtung Bayern wurden wichtige über München hinausreichende direkte Verbindungen gekappt.

Der geplante Ausbau der Westbahn zur Hochleistungsstrecke (HL-Strecke Salzburg – Schwanenstadt) wurde wegen diverser Widerstände von AnrainerInnen verschoben. Eine Realisierung des Ausbaus ist derzeit nicht absehbar.

Ohne deutliche Attraktivierungsmaßnahmen bei Infrastruktur und Betrieb ist ein weiterer Bedeutungsverlust des Verkehrsmittels Schiene zu befürchten.

Eine Attraktivitätsverbesserung für den regionalen Schienenverkehr könnte die Verlängerung der Regionalstadtbahn Salzburg durch die Stadt darstellen. Die Freihaltung der Trasse ist im Stadtgebiet durch Gemeinderatsbeschluss gesichert.

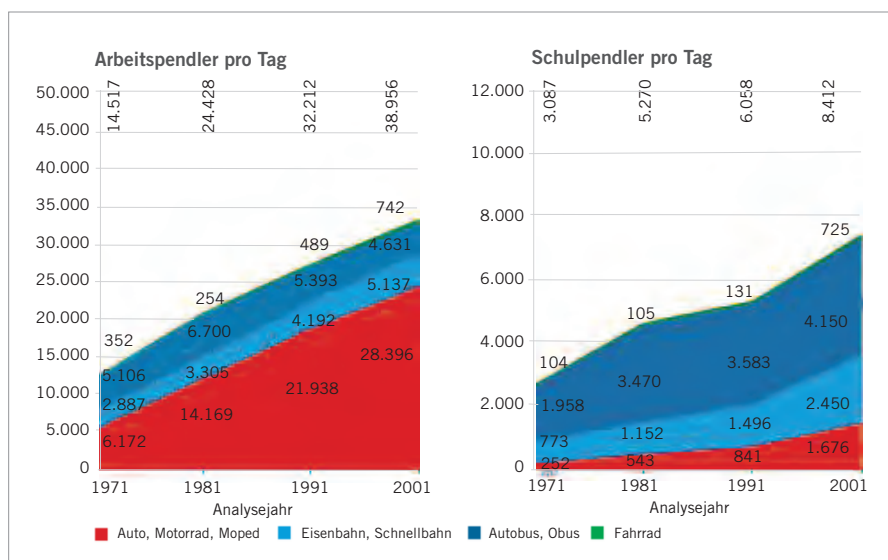


Abb. D.24.: Verkehrsmittelwahl der täglichen BerufspendlerInnen. Abb. D.25. Verkehrsmittelwahl der täglichen SchulpendlerInnen.

Wirkungsanalysen und die Vernetzung mit dem aktuellen Stadt- und Regionalbussystem sowie die Finanzierung sind noch nicht abgeschlossen. Da entlang der Verlängerung der Stadt-Regionalbahn fußläufig (300m) ohne Umsteigen allerdings nur 11% der Bevölkerung und 24% der Arbeitsplätze erreicht werden können (alle Haltestellen der LB im Stadtgebiet), muss dem Ausbau und der Vernetzung des städtischen Bus- und Obusnetzes mit den Haltestellen und dem Fahrplanangebot der Lokalbahnverlängerung besonderes Augenmerk gewidmet werden. Jedenfalls ist das S-Bahn-Konzept (NAVIS) fertigzustellen und mit dem städtischen und regionalen Bussystem zu einem für die ÖPNV-BenutzerInnen optimierten System zu vereinen. Dabei sollte auch eine „Attraktivierung und ein Ausbau des Nordostastes NAVIS, mit Weiterführung eines S-Bahn-Betriebes bis nach Braunau“ (über Mattighofen) berücksichtigt werden.

Als Ziel einer mittel- bis langfristigen Schienenverkehrsplanung wird auch eine Westspange mit Anschluss des Stadions, des Flughafens mit einer südlichen Einmündung an die Tauernstrecke auch für den Güterverkehr angedacht.

Alle diese Schienenverkehrsprojekte sollen jedoch geeignet sein, nicht nur dem regionalen und überregio-

nalen, sondern auch dem städtischen ÖPNV einen deutlichen Qualitätssprung sicherzustellen und dürfen nicht zu einer generellen Ausdünnung des städtischen Busnetzes führen (siehe Plan 4.04).

Das ambitionierte Konzept „Flachgau-Takt I und II“ sah vor, dass alle wichtigen Regionalbuslinien das Stadtgebiet als Durchmesserlinien durchqueren sollen. Damit entfielen z. T. unnötige Umsteigebeziehungen auf das städtische Bus- und Obusnetz und der Bahnhofsbereich wäre entlastet worden. Dieses Projekt musste aufgrund betrieblicher Unzulänglichkeiten, Störungen durch den Kfz-Verkehr sowie aufgrund von Rücknahmen der Förderungen des Bundes verkleinert bzw. teilweise ganz aufgegeben werden. Außerdem ist nach wie vor die Mitnahme von Fahrgästen an Haltestellen in Regionalbussen innerhalb der Stadt trotz Verkehrsverbund problematisch.

Die Verkehrsmittelwahl ÖPNV hat sich bei den ArbeitspendlerInnen im Zeitraum 1971 bis 2001 von 55% auf 25% aller Wege reduziert, also mehr als halbiert. Die Tendenz ist allerdings erfolversprechend, denn der Abwärtstrend verflacht sich, d.h. der öffentliche Verkehr wird inzwischen wieder stärker angenommen. Die Schiene „überholt“ den Bus in der Nachfrage (siehe Abb. D.24).

Bei den SchulpendlerInnen ist zwar die ÖPNV-Benützung von 88,5% (1971) „nur“ auf 78,5% zurückgegangen, die Tendenz ist weiter fallend. Die Anzahl der SchulpendlerInnen hat zwischen 1971–2001 auch um ca. 170% zugenommen (Steigerungsrate wie bei den ArbeitspendlerInnen), die Benützung des ÖPNV ist jedoch erfreulicherweise um ca. 140% gestiegen, also relativ stabil, was aber teilweise durch die ausschließliche Angewiesenheit auf den ÖPNV erklärbar ist. Zuwächse sind beim Schienenverkehr, Abnahmen beim Regionalbusverkehr feststellbar (siehe Abb. D.25). Leider nimmt auch die Kfz-Benützung der SchulpendlerInnen (MitfahrerInnen) zu.

Ein wesentliches Problem ergibt sich auch aus dem Rückzug des Bundes aus der Nahverkehrsfinanzierung. Dies führt zu Unsicherheiten bei der Aufrechterhaltung der Angebote im Regionalverkehr. Soll der Standard gehalten bzw. verbessert werden, müssen neue Finanzierungs-, aber auch Organisationsstrukturen geschaffen werden.

Eine Umkehr von der sinkenden ÖPNV-Nachfrage zu einem „trendigen“ Bus- und Obusverkehr in der Stadt mit steigender Nachfrage auch im regionalen ÖPNV erfordert eine Orientierung an den „Besten in der Branche“ und den Mut, völlig neue Ansätze im Umgang mit bestehenden und potentiellen KundInnen zu probieren.

Bei der Tarifgestaltung und dem Ertragsmanagement sollte vor der Erschließung neuer Kundenpotentiale sowohl der Grundsatz „Kundenbindung vor Gewinnung neuer Kunden“ gelten als auch die Erkenntnis berücksichtigt werden, dass „Preise zukünftig in stärkerem Maße zur Steuerung der Nachfrage benutzt werden“.

In diesem Zusammenhang ist sowohl eine solide, transparente Finanzierung als auch ein qualitätsorientierter Betrieb und ein spezifisches kundenorientiertes Marketing erforderlich.

Entscheidend dabei ist die Organisation und Kooperation der verschiedenen am Zustandekommen der ÖPNV-Leistungen Beteiligten wie Verkehrsunternehmen, Gebietskörperschaften, Land und Bund, den planenden Institutionen, Interessengemeinschaften und nicht zuletzt für die Verkehrspolitik zuständigen politischen Ressorts.

Für diese übergeordnete Kooperations- und Organisationsarbeit gibt es derzeit keine mit entsprechenden Kompetenzen ausgestattete Organisation. Für den Salzburger Verkehrsverbund, der seinen Arbeitsschwerpunkt – aus Sicht der Stadt – hauptsächlich im Land und in der Region sieht, ist die Stadtgemeinde Salzburg zwar eine bedeutende, aber eben nur eine von vielen Gemeinden des Landes; hinzu kommt noch, dass derzeit nur das Land Salzburg bei der Verkehrsverbund Ges.m.b.H. als Finanzier beteiligt ist.

Will man den stadtbezogenen ÖPNV stärken und die sinkende Nachfrage stoppen, so müssen Wege und Strategien gefunden werden, eine engere Kooperation in stadtbezogenen Planungs-, Betriebs-, Organisations- und Marketingfragen beim ÖPNV zu finden.

Dieser Aspekt ist in vielen Städten und Regionen Europas seit geraumer Zeit vorhanden, so auch in Salzburg. Bereits 1999 wurde anlässlich der Auftaktklausur zur ÖPNV-Systemplanung in Salzburg unter prominenter fachlicher und politischer Beteiligung eine „politisch konzentrierte oder kooperierte Verantwortung für den ÖV“ von H. Schaffer gefordert, die leider bis heute nicht geschaffen wurde.

Erst wenn diese wichtigen organisatorischen Vorentscheidungen positiv erledigt sind, können wichtige gemeinsame Aufgaben, wie die Durchführung eines längst fälligen Nahverkehrsplanes und die Weiterführung des ÖPNV-Qualitätsmanagements im Sinne der EN 13816, mit einer modernen Erweiterung in Richtung persönlicher Kundengarantien effizient und erfolgreich durchgeführt werden.

4.1.5 Ruhender Kfz-Verkehr (mIV ruhend)

In der Stadt Salzburg sind mit Ende 2005 insgesamt ca. 90.500 Kfz zugelassen. Davon sind 69.300 Pkw und Kombi. Die Anzahl der zugelassenen Kfz steigt seit Beginn der Motorisierung nahezu ungebremst. In der Stadt Salzburg ist die Zahl der Pkw und Kombi im Vergleichszeitraum 1990–2005 um 16% gestiegen.

Der Indikator Motorisierung (Pkw + Kombi je 1000 EinwohnerInnen) steigt seit 1993 – nach einer kurzen Abschwächphase – wieder an und pendelt seit 2002 um die 465 Pkw + Kombi je 1000 EW. Salzburg liegt dabei erfreulicherweise unter den österreichischen Landeshauptstädten im unteren Drittel, Eisenstadt mit 626 Pkw + K/1000 EW an der Spitze (Werte aus 2004).

Seit Inkrafttreten der Novelle der Salzburger Garagenordnung 1997 kann die Stadt den sog. Stellplatzschlüssel bei Neu- und Umbauten – in Abhängigkeit von der ÖPNV-Erschließung – reduzieren bzw. sogar erhöhen. Diese differenzierten planerischen Steuerungsmöglichkeiten haben auf die Kfz-Verkehrsentwicklung in der Stadt sicherlich „bremsend“ gewirkt (siehe Plan 4.11).

Den Kfz-FahrerInnen stehen in der Stadt Salzburg auf privatem Grund insgesamt ca. 109.000 Stellplätze zur Verfügung. Nimmt man das in der Planung übliche Maß von ca. 20–25 m² je Pkw für einen Stellplatz mit Zufahrtsfläche an, so beträgt allein die derzeit für das Abstellen von Kfz auf privatem Grund verbrauchte Fläche ca. 2.180.000 bis 2.730.000 m². Um einen Gesamtvergleich zu haben, wären die privaten Kfz-Stellplatzflächen noch um die Flächen für das Straßenparken (frei bzw. gebührenpflichtig) und das Angebot an allen öffentlichen Garagen und Stellplätzen sowie die Lkw- und Bus-Abstellplätze zu ergänzen.

Im erweiterten Zentralbereich der Stadt, der etwa das Gebiet der Parkraum-Bewirtschaftung umfasst und auch die Altstadt einschließt, stehen

dem Autoverkehr etwa 40.100 Stellplätze zur Verfügung. Die Öffentlichkeit kann davon allerdings nur 38%, das sind 15.200, nutzen. Fast zwei Drittel der Stellplätze befinden sich auf privatem Grund in Garagen, Innenhöfen und auf privaten Stellplätzen (siehe Plan 4.09).

Von diesen 15.200 öffentlichen Stellplätzen in „verkehrlich hochwertiger Lage“ kann die Stadt nur einen Anteil von ca. 16%, das sind ca. 6.500 Stellplätze, bewirtschaften, da der Rest entweder gebührenfrei ist oder zu 40% der Parkgaragengesellschaft zufällt.

Hinzu kommen noch die Einnahmen aus den Strafgebern der Parkraum-Bewirtschaftung.

Seit 2005 steht den AutofahrerInnen zum Teil ein dynamisches Parkleitsystem für die öffentlichen Garagen in der Stadt zur Verfügung, wo an ausgewählten Standorten die aktuelle zur Verfügung stehende Stellplatzanzahl angezeigt wird.

Die 1990 begonnene Parkraumbewirtschaftung wurde in den letzten Jahren kontinuierlich ausgeweitet bzw. verfeinert. In den Kurzparkzonen sind derzeit insgesamt 8.680 Stellplätze registriert, davon sind 4.760 gebührenpflichtig und ca. 3.920 gebührenfrei (siehe Plan 4.10.).

Wichtige Erfolge der Kurzparkzonen sind der verringerte Parksuchverkehr sowie die durch die „Umschlagserhöhung“ verbesserte Erreichbarkeit zentraler Bereiche durch das Kfz. Die klassische Parkraumbewirtschaftung ist im gesamtstädtischen Kontext ein nur bedingt wirksames Instrument zur Beeinflussung des Modal Splits, da sich der überwiegende Teil der Parkmöglichkeiten auf Privatgrund oder Garagen befindet.

Eine aktuelle Erhebung zum Verkehrsverhalten der ArbeitspendlerInnen zeigt, dass nur ein Viertel der Pkw-ArbeitspendlerInnen ihr Kfz im öffentlichen Straßenraum abstellt bzw. drei Viertel auf Privatgrund (meist kostenlos) parkt. Mangel besteht allerdings an adäquaten Pkw-Dauerparkplätzen für

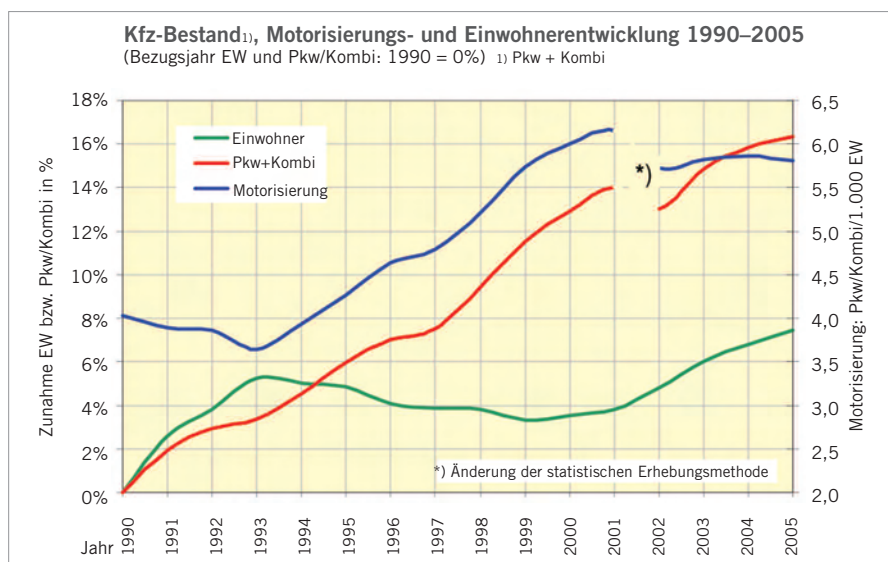


Abb. D.26.: Pkw- und Kombi-Bestand sowie Motorisierungsentwicklung in der Stadt Salzburg.

Lage im Gebiet	Wert	%-Anteile	Summe	% gesamt
Privat: 62,1% Öffentlich: 37,9%				
Öffentliche Garagen und Stellplätze				
Salzburger PGGes	2.933	53,5%		7,3%
Private Betreiber	2.554	46,5%	5.487	6,4%
Parkraumbewirtschaftung (Straße)				
gebührenpflichtig	4.765	49,1%		11,9%
gebührenfrei	3.922	40,4%		9,8%
Ladezonen (ausgewiesen)	352	3,6%		0,9%
Parken zeitl. eingeschr. + Beh.-Parkpl.	672	6,9%	9.711	1,7%
Private Abstellmöglichkeiten				
Garagen	11.296	45,4%		28,2%
Parkplätze	13.396	53,9%		33,4%
Linke Altstadt Straße *)	178	0,7%	24.870	0,4%
Gesamtsumme Stellplätze Zentralraum			40.068	100,0%

Abb. D.27.: Kfz-Abstellplätze (Pkw + Kombi) im erweiterten Zentralbereich (ca.-Gebiet der Parkraumbewirtschaftung inklusive Altstadt | Quellen: Statistik, ICRA, eigene Erhebungen. *) i. a. Parkverbot mit Ausnahme Bewohner usw.

AltstadtbewohnerInnen. Diese müssen ihr Kfz weiterhin über Ausnahmeregelungen im Straßenraum bzw. über Anmietung von Stellplätzen in der Altstadtgarage abstellen und haben keine Garantie auf einen sicheren Abstellplatz.

Eine Verbesserung konnte allerdings durch die seit 1.6.2007 in Kraft getretene Neuregelung der Fußgängerzone erreicht werden.

Ohne auf die gesamtstädtische Struktur und Qualität des Umweltverbundes ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr einzugehen, die natürlich neben dem Zweck des Weges bei der Verkehrsmittelwahl mitbestimmend ist, hängt die Benützung des Kfz sehr

stark von der örtlichen Nähe der Parkmöglichkeiten am Start und am Ziel der Fahrt ab. Hier hat der Kfz – sofern verfügbar – in der Stadt Salzburg deutliche Standortvorteile, weil der Weg zum bzw. vom Parkplatz im Durchschnitt erheblich kürzer ist als z. B. zur nächsten ÖPNV-Haltestelle. Verkehrsplanerisch gibt es derzeit wenige Möglichkeiten, steuernd in das Parkraumangebot und die Parkraumnutzung einzugreifen, wie die Zusammenstellungen in der Abbildung D.27. und im Plan 4.09 zeigen. Der Bereich der monetären Einnahmen aus Parkgebühren im erweiterten Zentralbereich liegt, wie bereits angeführt, nur bei ca. 16% aller dort befindlichen Stellplätze.

Auch der Parksuchverkehr soll verringert werden. Mit dem weiteren Ausbau des dynamischen Parkleitsystems und der seit kurzem gesetzlich geregelten Möglichkeit des gebührenpflichtigen Dauerparkens könnte dieses Problem reduziert werden.

Ein gemeinsam mit allen Beteiligten erarbeitetes gesamtstädtisches Parkraummanagement zur Steuerung des knappen Stellplatzangebotes wird erforderlich sein.

Wenn Kundenparkplätze bei Einkaufszentren im Regelfall gratis angeboten werden, während im Zentrum der Stadt bezahlt werden muss, so geht das zulasten der „Chancengleichheit“.

Deshalb ist eine umfassende Neuregelung des ruhenden Verkehrs in der Stadt notwendig. Dass die öffentliche Hand dabei Straßenraum zum Abstellen der Pkws kostenlos zur Verfügung stellt, muss zumindest im Lichte der Kostenwahrheit und der Chancengleichheit im Vergleich zu den ÖPNV-Nutzern diskutiert werden. Als erster Schritt sind alle vorhandenen hoheitlichen und fiskalischen Steuerungsinstrumente zum ruhenden Verkehr auszuschöpfen. Dazu wird auch eine Umsetzung des 2005 novellierten Salzburger Parkgebührengesetzes beitragen.

Langfristiges Ziel sollte es sein, den öffentlichen Straßenraum stärker als bisher von parkenden Kfz freizuhalten und diese in Parkgaragen oder Parkhäuser unterzubringen. Damit könnte mehr Platz für den Wirtschaftsverkehr, den Fußgänger- und Radverkehr sowie auch den öffentlichen Verkehr geschaffen werden.

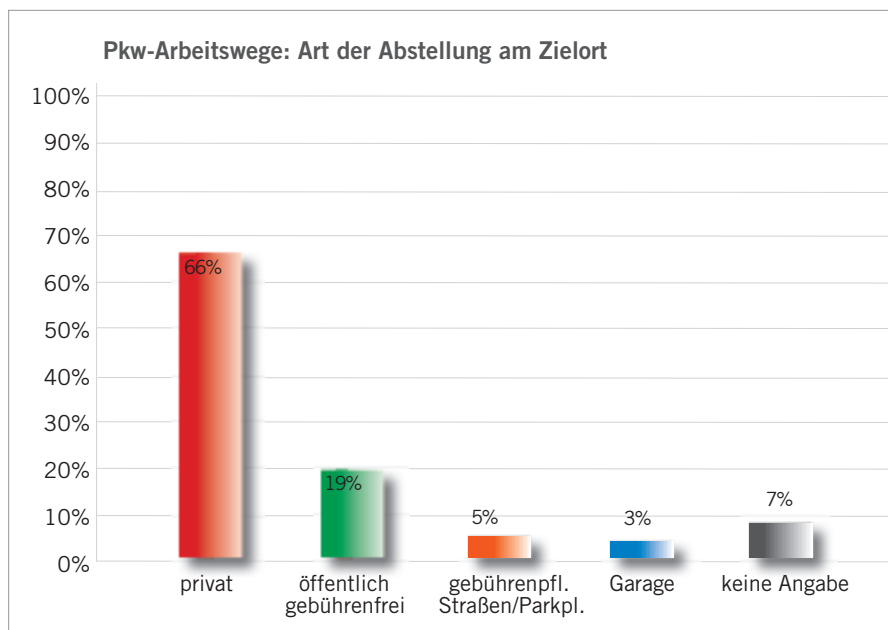


Abb. D.28.: Pkw-ArbeitspendlerInnen – Wo werden die Kfz in der Stadt abgestellt? | Quelle: Herry, Mobilitätsanalyse Stadt Salzburg 2004.

4.1.6 Motorisierter Individualverkehr (mIV fließend)

Das stark radial ausgerichtete Hauptstraßennetz der Stadt Salzburg wurde in den letzten 20 Jahren, mit Ausnahme im Bereich Taxham-Europark, kaum verändert. Ausgebaut wurde im Salzburger Zentralraum vor allem der Autobahnring A1 und A10 auf sechs Spuren. Diese Kapazitätsausweitung hat, zusammen mit der Ansiedlung bzw. den Ausbau großflächiger Handelseinrichtungen und sonstiger Verkehrserreger (Stadion, Messezentrum, Flughafen), auch zu einem starken Verkehrswachstum in diesem Bereich geführt. Innerhalb der Stadt ist durch die Förderung der Verkehrsmittel ÖPNV und Rad sowie den vorhandenen Kapazitätsengpässen im Straßenraum die Steigerung des Kfz-Verkehrs geringer als am Stadtrand.

Die höchsten Belastungen sind im Nordbereich der Vogelweiderstraße mit über 50.000 Kfz, dem Bereich Lehener Brücke mit etwa 43.000 Kfz und dem Bereich Fürbergstraße mit 34.000 bzw. Alpenstraße mit 33.000 Kfz pro Tag zu verzeichnen (siehe Plan 4.12).

In den Radialstraßen, welche die Stadt kordonartig umschließen, sind

die stärksten Steigerungen aufgetreten. Von 1961 bis 2005 wuchs der Kfz-Verkehr um ca. 300%. In den letzten 10 Jahren (1995 bis 2005) betrug die Zuwachsrate insgesamt 16% oder durchschnittlich 1,6% pro Jahr. In diesen Verkehrsbelastungen ist nicht nur der stadtbezogene Kfz-Ziel-Quellverkehr enthalten, sondern auch jene Fahrten, die über die Zu- und Abfahrten von der Autobahn (als äußeres Tangentialnetz) im Stadtgebiet bleiben und deshalb zum Binnenverkehr der Stadt zu zählen sind.

Die durchschnittliche tägliche Gesamtbelastung in allen Radialstraßen beträgt im Querschnitt derzeit insgesamt 250.000 Kfz/24 Stunden, Tendenz steigend.

Im Tangentialnetz der Stadt beträgt die Steigerungsrate im Zeitraum der letzten 10 Jahre hingegen nur mehr 4,1%, (0,41% pro Jahr), während im Zentralnetz innerhalb der letzten 10 Jahre bereits ein Rückgang der Belastungen zu verzeichnen ist (siehe Plan 4.13).

Rund 66% dieses Ziel-Quell-Verkehrs mit dem Kfz-Verkehr entfallen auf den Flach- und Tennengau, etwa 28% auf StadtbewohnerInnen und etwa 6% auf BewohnerInnen

aus Berchtesgaden und Traunstein. Der Anteil der PendlerInnen, die mit dem Kfz aus der Region in die Stadt und retour pendeln, beträgt etwa 60.000 Kfz/Tag.

Ein explosives Anwachsen des Kfz-Verkehrs ist auf der Autobahn A1 feststellbar, wo zwischen der Halbananschlussstelle Siezenheim und der Anschlussstelle Flughafen innerhalb von 13 Jahren eine Zunahme der Kfz um 70% registriert wurde. Der Schwerverkehr hat sich in dieser Zeit sogar verdreifacht.

Das kontinuierliche Anwachsen des Kfz-Verkehrs zu reduzieren ohne die Mobilität zu verringern wird Kernpunkt der Verkehrspolitik der nächsten Jahre und Jahrzehnte sein. Nur gemeinsam erarbeitete steuernde Maßnahmen seitens der Stadt, des Bundes und des Landes sind erfolgversprechend und haben Aussicht, wesentliche Änderungen bei der Benützung des Kfz einzuleiten. Dabei sind sowohl „Push-Maßnahmen“, wie z. B. Stellplatzmanagement, Kostenwahrheit, Geschwindigkeitskontrollen usw., als auch „Pull-Maßnahmen“, wie ÖPNV-, Radverkehrs-, und Fußgängerförderung, sowie die Vorteile des Mobilitätsmanagements einzusetzen. Hier auf völlige Freiwilligkeit bei der Verkehrsmittelwahl zu hoffen, wäre gegen jede bisherige Erfahrung.

Um die starken Kfz-Zuwachsraten auf den Radialstraßen zur Stadt zu bremsen wird, zusammen mit dem Land Salzburg, ein intelligentes integriertes Maßnahmenpaket zu erarbeiten sein, das sowohl Angebote (Pull-Maßnahmen beim Umweltverbund) als auch „Bremszenarien“ beim Kfz-Verkehr (Push-Maßnahmen) enthalten und alle modernen Möglichkeiten der Kommunikation nutzen muss, will man die vom Gemeinderat beschlossenen Ziele zur Verkehrsentwicklung (Verkehrslleitbild) auch umsetzen.

Beim Kfz-Verkehr ist also – ohne steuernde Eingriffe – mit weiteren kontinuierlichen Zuwächsen zu rechnen, wobei sich das Verkehrswachstum (Ziel-Quellverkehr) vor

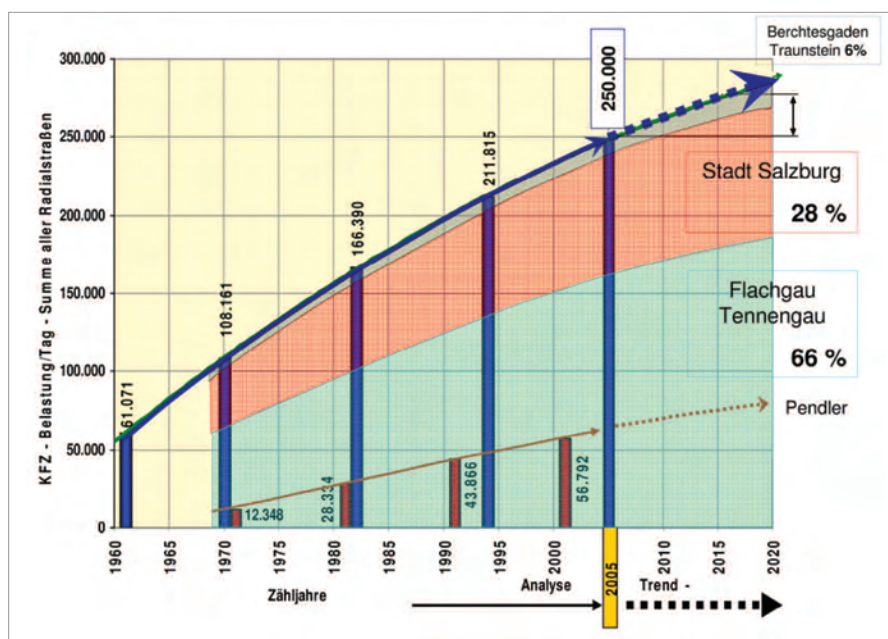


Abb. D.29.: Kfz-Belastung/24 Std. – 12 Radialstraßen der Stadt (Kordon), Stand 2005 | Quelle: Auswertung MA 5/03 auf Basis vorhandener Verkehrszählungen.

allein auf den „Speckgürtel“ rund um die Stadt konzentrieren und dort zu vermehrten Überlastungserscheinungen führen wird. Diese Entwicklung ist aus der Sicht der Stadt negativ zu beurteilen, weil damit die Erreichbarkeit des gesamten Zentralraumes verschlechtert wird. Die Politik der Bevorzugung des Umweltverbundes – das sind öffentlicher Verkehr, FußgängerInnen- und Radverkehr – muss daher fortgesetzt und intensiviert, auf die Umlandgemeinden ausgedehnt sowie um Maßnahmen des Mobilitäts-Managements erweitert werden. Ob eine Bemaßung des Straßennetzes für den Kfz-Verkehr dabei in Zukunft auch eine akzeptable Lösung wäre, sollte zumindest unter Auflistung aller Vor- und Nachteile geprüft werden.

Mit der Installation eines modernen Verkehrsmanagementsystems, das den Kfz-Verkehr stadtübergreifend über Verkehrserfassungssysteme und Verkehrslichtsignalanlagen lenkt, kann die Kapazität des vorhandenen Straßennetzes, auch für den städtischen und regionalen Busverkehr, effizienter genutzt werden. Dazu hat die Stadt, zusammen mit dem Land, Mitte 2003 ein startklares Projekt VERMAN ausgearbeitet und den politischen Vertretern vorgelegt.

Mit diesem werden die bestehenden Verkehrsflächen mit Hilfe eines computergestützten Ampelsteuerungssystems bestmöglich genutzt und die Systemleistungsfähigkeit – gemessen in Personen je Querschnitt und Stunde – unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel erhöht.

Größere Ausbauten des Straßennetzes sind nach Fertigstellung des sechsspürigen Autobahnringes derzeit nicht mehr zu erwarten. Ergänzungs- und Optimierungsinvestitionen in das städtische Straßennetz sind auch in Zukunft erforderlich, wie z. B. die Verlegung der Schillerstraße, samt Halbananschlussstelle Hagenau. Bei allen diesen Bauvorhaben ist neben den verkehrstechnischen Vorgaben auch auf ausreichende Querungsmöglichkeiten für FußgängerInnen und RadfahrerInnen, vor allem aber eine hohe Gestaltungsqualität des gesamten Straßenraumes mit seinen Randbereichen Wert zu legen. Der Autobahnhalbanchluss Hagenau wird unterstützt, für die „Umlegung“ der Schillerstraße sind die erforderlichen Verfahren im Wesentlichen abgeschlossen. Ein offenes Thema sind nach wie vor die Überlegungen zu einer Paralleltrasse an der Westbahn zur Entlastung der Kleßheimer Allee

und Siezenheimer Straße. Eine mögliche Gleisquerung für den Kfz-Verkehr nördlich des Hauptbahnhofes wird mittelfristig aktuell werden. Ebenso mittelfristig anzudenken ist die Errichtung einer leistungsfähigen Salzachbrücke nach Bayern nördlich der Stadt Salzburg. Die Planungen dazu liegen allerdings in der Kompetenz des Landes Salzburg.

Zum Projekt Kapuzinerbergtunnel hat der Gemeinderat am 16.9.2003 eine grundsätzliche Wohlmeinung abgegeben. Dies bedeutet aber, entsprechend den Protokollanmerkungen – keine Zustimmung. Es heißt dort „... dieser Frage kann erst nach einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit und einer breiten Akzeptanz durch die Bevölkerung nachgegangen werden“.

Aktuell bereitet unter Federführung der Sozialpartner eine Arbeitsgruppe die Sichtung aller vorhandenen bzw. Erstellung aller notwendigen Unterlagen vor.

4.1.7 Wirtschaftsverkehr

Zum Wirtschaftsverkehr zählen der Güterverkehr sowie der Geschäfts- und Dienstreiseverkehr im Personenverkehr.

Von der Salzburger Bevölkerung werden etwa 7% der täglichen Personenwege zu dienstlichen und geschäftlichen Zwecken unternommen. Hinzu kommt noch ein etwa 3 bis 7%iger Lkw-Anteil (größer 3,5 t) in den Kfz-Querschnittsbelastungen des Hauptstraßennetzes. Auch der Verkehr mit kleineren Lieferfahrzeugen von Firmen fällt in die Kategorie Wirtschaftsverkehr, wenn damit die Verteilung von Gütern, Waren, Leistungen und Informationen verbunden ist.

International bestehen aber dazu kaum brauchbare Analysewerte zum Wirtschaftsverkehr und wenn, dann ist mit großen Schwankungsbreiten bei der Analyse und Zuordnung von Kfz-Fahrten zum Wirtschaftsverkehr zu rechnen.

Während die Kommune u. a. auf die Verträglichkeit des Wirtschaftsverkehrs mit der Flächennutzung zu

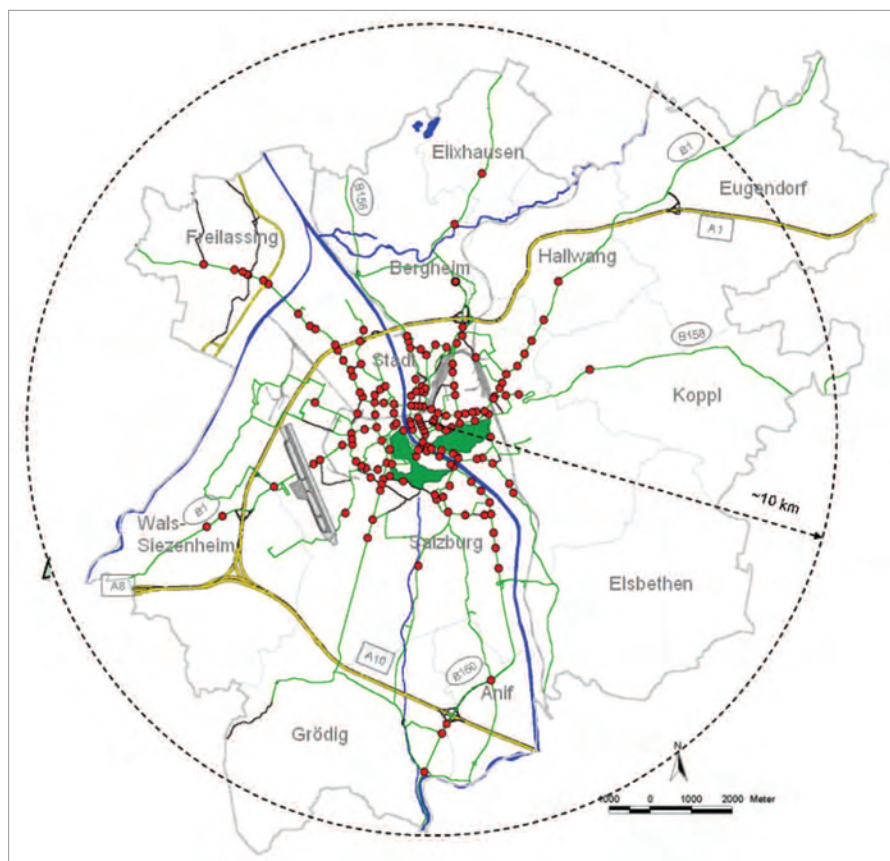


Abb. D.30.: Lichtsignalanlagen im Zentralraum Salzburg – Projekt VERMAN 03.

Absolute externe Kosten nach Verkehrsträgern in Österreich 1998 (in Mio. t)					
	Straße	Schiene	Donau	gesamt	komb. Verk.
Unfallfolgekosten	648,0	22,6	0,4	670,9	22,0
Lärmkosten	380,7	70,1	0,1	450,9	26,0
Schadstoffk. – Gesundheit	773,8	17,0	10,1	800,9	24,0
Schadstoffk. – Gebäude	81,6	0,1	0,0	81,8	2,2
Schadstoffk. – Vegetation	96,8	2,1	1,0	99,9	3,0
Klimakosten (Co ₂)	442,4	15,8	4,1	462,3	15,1
Gesamte externe Kosten	2.423,3	127,8	15,6	2.566,7	92,3

Abb. D.31.: Externe Kosten des Güterverkehrs | Quelle: Herry 2002, Verkehr in Zahlen, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie.

achten und Erwartungen der Bevölkerung zur ressourcen- und umweltschonenden Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs zu berücksichtigen hat, wollen Versender und Empfänger u. a. einen möglichst kostengünstigen, raschen und sicheren Transport. Das Transportgewerbe wiederum erwartet u. a. eine gute Erreichbarkeit der Strukturen, zeitlich und räumlich möglichst uneingeschränkte Verfügbarkeit des Straßenraumes und möglichst geringe staatliche Eingriffe und Behinderungen.

Ein Problem dabei ist auch die zu geringe Vernetzung der räumlichen Aktionsbereiche, denn der Güter-

verkehr praktiziert eine Zeit-, Bestands- und Streckenlogistik, was fehlt ist eine Gebietslogistik.

Diese unterschiedlichen Interessenslagen führen nicht selten zu Zielkonflikten, die nur durch ausdauernde Kooperationsbereitschaft und einen aktiven Innovationswillen auf Seiten aller Beteiligten lösbar bzw. minimierbar sind.

Die strukturellen Änderungen im Handel und in den Konsumgewohnheiten der Menschen finden auch ihren Niederschlag in der Stadtstruktur und im Lieferverkehr. Für den Handel ist in den Städten eine Konzentration auf die soge-

nannten „A-Lagen“, (die oft in Fußgängerzonen oder in verkehrsberuhigten Innenstadtlagen mit eingeschränkten oder streng reglementierten Zufahrtsmöglichkeiten liegen) zu beobachten. Im Gegensatz dazu entstehen in Randlagen und in den benachbarten Gemeinden (Wals, Eugendorf) Einkaufszentren und Fachmärkte.

Diese Entwicklung führt in Innenstädten dazu, dass weniger „starke“ Einkaufsstraßen und Streulagen „verlieren“, d. h. es sind in solchen Lagen immer mehr Leerstände von Geschäftslokalen zu beobachten. Die Konzentration des Handels in den Innenstädten bewirkt, dass die Verkaufsflächen auf Kosten der den Geschäften angeschlossenen kleinen Lagerflächen erhöht werden (müssen), was zur Folge hat, dass die Geschäfte heute in der Regel täglich beliefert werden müssen.

Neben der zunehmenden Frequenz der Belieferung der Geschäfte bewirkt auch die Liberalisierung in Europa, etwa durch die Auflösung des Postmonopols, eine Zunahme der Lieferungen durch unterschiedliche Anbieter und damit eine Zunahme der Fahrten mit Lieferfahrzeugen. Diese Entwicklung steht in Opposition zu den Bestrebungen einer Bündelung der Lieferungen in die Altstadt.

Neben dem Handel ist gerade in touristisch orientierten Städten wie Salzburg auch die Ver- und Entsorgung der Hotels zu beachten, die meist täglich beliefert werden müssen.

Die Möglichkeit durch City-Logistik-Systeme im Zentrum den Kfz-Belieferungsverkehr zu reduzieren ist bereits durch praktische Beispiele nachgewiesen (Kassel, Wien, Regensburg usw.). In der eineinhalbjährigen Testphase in Regensburg wurden in der ca. 1 km² großen Innenstadt ca. 2800 Lkw-km gespart. Ob sich diese Erfahrungen auch auf Salzburg übertragen lassen, muss durch entsprechende Projekte unter Beteiligung aller Betroffenen geklärt werden. Der Trend zu kleineren

Nutzfahrzeugen und kleineren Lkw mit einer Nutzlast bis zu 3,5 t (zulässige Gesamtmaße von 3,5 t) ist jedenfalls zu beobachten.

Dem zunehmenden Lieferverkehr steht der Druck in der Innenstadt entgegen, die knappe Ressource „Verkehrsfläche“ zu entlasten. Es entstehen konkurrierende Nutzungen im öffentlichen Raum mit potenziellen Konflikten. Intensiver Lieferverkehr verursacht nicht nur Platz-, sondern vor allem Umweltprobleme durch Lärm (Fahrzeugent- und -beladung) und durch die Emission von Luftschadstoffen (NO_x, VOC oder Feinstaub).

Dabei wird ein großer Teil der durch den Lkw-Verkehr erzeugten Kosten externalisiert, d. h. an Dritte nach „Außen“ verlagert. Die Abb. D.32. zeigt eine Analyse dieser jährlichen Kosten. Der Straßengüterverkehr verursachte 1998 dabei externe Kosten in der Höhe von 2,42 Mrd. Euro.

In Zukunft ist mit einer weiteren Zunahme des Lieferverkehrs zu rechnen. Allein der Anteil der Klein-Lkw bis 3,5 t ist laut Statistik Austria in der Zeit von 1980 bis 2003 österreichweit von 62% auf 90% aller Lkw angestiegen. Die steigenden Bestellungen über Internet („e-commerce“) werden auch im privaten Bereich zu einer Zunahme des Lieferverkehrs mit einer möglichen Verlagerung der Zeitfenster (z. B. in die Abendstunden) führen.

Dem stehen verschiedene Initiativen in Salzburg entgegen, die auf eine Bündelung des Lieferverkehrs hinzahlen. So wurde eine neutrale Logistikplattform im Grenzraum Salzburg – Bayern gegründet, mit dem Ziel, die Lieferungen in Salzburg zu bündeln und Leerfahrten zu reduzieren (FIT-LOG). Verschiedene weiterführende Logistik-Dienstleistungen wie Lagerhaltung oder Verpackung und Fakturierung werden von den teilnehmenden Speditionen angeboten.

Von der Stadt Salzburg, der Industriellenvereinigung Salzburg und dem Altstadtverband wurde ein moderierter Prozess zur Einführung

einer Salzburger City-Logistik 2003 initiiert. Ziel der Salzburger City-Logistik ist es, die Zahl der Lieferfahrten in die Altstadt zu halbieren. Dazu wurden Maßnahmen zur Bündelung der Lieferungen, der Errichtung von Lagerboxen mit der Feinverteilung in die Altstadt mit Elektrofahrzeugen sowie flankierenden Maßnahmen vorgeschlagen. Eine Umsetzung steht noch aus.

In einem weiteren Pilotprojekt könnten Teile des Lieferverkehrs auf den Fahrradverkehr verlagert werden. Geeignete Fahrzeuge werden von verschiedenen Herstellern angeboten. Elektro-Fahrräder bieten für diese Spezialform der Transporte ebenfalls eine Option. Salzburg bietet aufgrund seiner Topographie und seiner Vorreiterrolle als „Fahrradstadt“ eine geeignete Grundlage, um ein solches Pilotprojekt mit Unternehmen (Parceldienste, Post) zu starten. Diesbezügliche Pilotprojekte wurden in Österreich bereits mit der Post unternommen (z. B. Weiz).

Da die Lösung von Problemen der Erreichbarkeit von Firmenstandorten durch den Lieferverkehr nur im Kontext der Ziele einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu sehen sind, müssen die verschiedenen Zielvorstellungen und Zielkonflikte in einem konstruktiven Prozess in vertretbare und akzeptable Lösungen für alle Beteiligte umgesetzt werden. Die Errichtung eines ständigen „runden Tisches“ für den Wirtschaftsverkehr hat sich in anderen Städten bewährt und sollte auch in Salzburg versucht werden.

4.1.8 Flughafen Salzburg

Der Flughafen Salzburg ist mit ca. 1,7 Mio. Passagieren im Jahr 2005 nach Wien-Schwechat jener mit dem höchsten Passagieraufkommen Österreichs. Insbesondere Billig-Carrier und touristische Charterflüge sorgen für ein hohes und weiter steigendes Passagieraufkommen.

Neben einem gewissen Anteil an Ski-Touristen entfällt eine größere Gruppe (v. a. aus Großbritannien, Deutschland und verstärkt auch aus Osteuropa) auf den Städtetourismus. Auf diese Art anreisende Personen verweilen im Allgemeinen länger als z. B. Bustouristen, sie tätigen überdurchschnittlich hohe Ausgaben und sind deshalb hinsichtlich der resultierenden Wertschöpfung von besonderem Interesse. Zusätzlich ist diese Personengruppe analog zu ÖV-Anreisenden auf das vor Ort bestehende Verkehrsangebot angewiesen.

Die ÖPNV-Verbindung Flughafen – Innenstadt erfolgt mit der Linie 2, welche für die Strecke zum Hauptbahnhof ca. 20 min benötigt.

Salzburg wird seine Stellung als zweitwichtigster Flughafen Österreichs auch in Zukunft behaupten. Der Flughafen ist ein wichtiger Faktor für die Erreichbarkeit der Stadt, des Zentralraumes und des ganzen Landes Salzburg. Dies gilt insbesondere auch für den Tourismus.

Die Aktivitäten des Flughafens Salzburg zielen darauf ab, in Zukunft insbesondere das Passagiervolumen an Gästen für Salzburg weiter zu steigern. Der Trend geht in Richtung größere Flugzeuge mit besserer Auslastung und deutlich weniger Flugbewegungen. Im ersten Halbjahr 2006 sank die Zahl der Flugbewegungen um 8,8% auf 11.600, während die Anzahl der Passagiere um 10,1% auf 981.387 Fluggäste anstieg.

Der Flughafen ist weiters Motor für die Ansiedlung von gewerblichen Betrieben, Dienstleistungsunternehmen und Handelsbetrieben in seinem Umfeld.

Die landseitige Erreichbarkeit des Flughafens und dessen wirtschaftli-

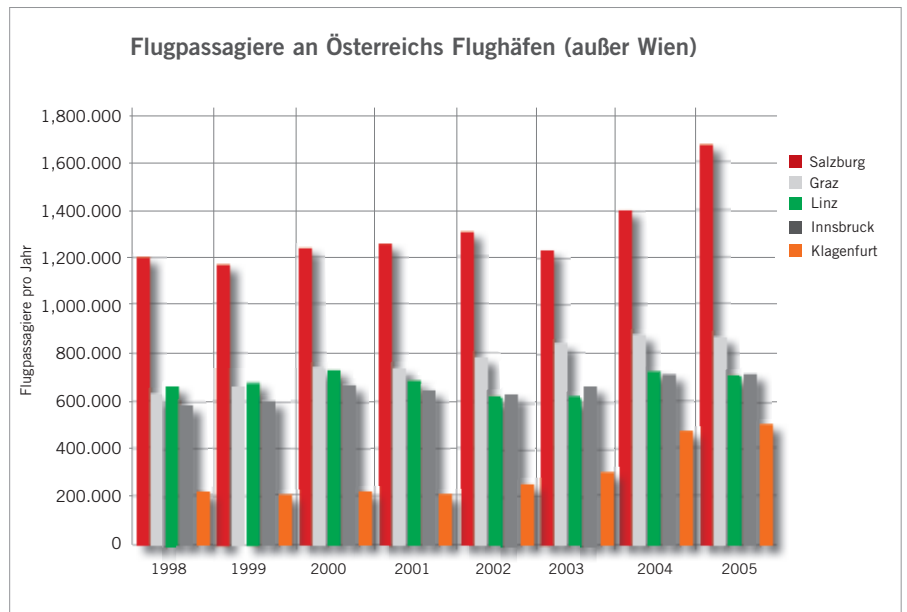


Abb. D.32.: Entwicklung der Passagierzahlen an Österreichs Flughäfen |
Quelle: Flughafen Salzburg.

chen Umfeldes ist derzeit unzureichend, vor allem was den öffentlichen Verkehr betrifft. Die Attraktivität einer Flugverbindung hängt gerade bei Reisen für einen kurzen Zeitraum maßgeblich von der Verbindung Zielflughafen – Reiseziel ab. Diese ist im Fall von Salzburg derzeit in Form einer zwar in kurzen Intervallen verkehrenden (keine Anbindung der Innenstadt), allerdings nur zum Hauptbahnhof führenden ÖV-Linie mit relativ langer Fahrzeit vorhanden.

Zur weiteren Steigerung der Attraktivität von Salzburg als Ziel für Fluggäste sollte eine tourismusspezifische, attraktive direkte Anbindung des Flughafens an relevante Ziele im Stadtgebiet eingerichtet werden. Eine solche käme sowohl ankommenden und abreisenden Gästen als auch der abreisenden Wohnbevölkerung zugute.

In diesem Zusammenhang ist mittelfristig eine Schienenanbindung des Flughafens anzustreben, deren Realisierung auch von der Freihaltung der benötigten Trasse (Schienen-Westspanne) im Stadtgebiet wie auch der Umlandgemeinden abhängt (siehe Plan 4.04).

4.1.9 Touristischer Verkehr

Der Tourismus in der Stadt Salzburg stellt einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor dar, der Gesamttourismusumsatz lag im Jahr 2003 bei 420 Mio. Euro. Die zeitliche Entwicklung ist deutlich positiv, die Zahl der Nächtigungen in den vergangenen Jahren ist kontinuierlich angestiegen, wobei eine deutliche Entwicklung hin zum Qualitätstourismus zu verzeichnen war.

Der tourismusinduzierte Verkehr bildet in der Stadt Salzburg während der Sommersaison einen bedeutenden Anteil im Gesamtverkehr. Bei diesem typischen Städtetourismus ist die Verkehrsmittelwahl privater Pkw geringer als in anderen Formen des Tourismus.

Vertiefende Aussagen hinsichtlich des Tagestourismus beinhaltet die Studie „Tagestourismus Salzburg“ (2007). Entsprechende Ziele und Maßnahmen sind unter den Punkten D.5 und D.7 der Ziele und Maßnahmen enthalten.

Die verkehrlichen Auswirkungen und Anforderungen des Tourismus sind sowohl in Bezug auf die Anreise als auch bezüglich der innerstädtischen Fahrten für das Verkehrssystem von Bedeutung. Zu unterscheiden ist dabei jeweils zwischen TagestouristInnen und Gästen

mit mehrtägigem Aufenthalt.

Negative verkehrsbedingte Auswirkungen des Tourismus auf das Verkehrssystem, die Umwelt und die Bevölkerung in der Stadt Salzburg ergeben sich vor allem durch den Pkw-Verkehr, aber auch durch den Reisebusverkehr.

Das tourismusbedingte Spitzenverkehrsaufkommen belastet das Verkehrssystem in der Stadt Salzburg stark und führte in der Vergangenheit an einzelnen Tagen (v. a. im Sommer bei Schlechtwetter) zum fast vollständigen Zusammenbrechen des innerstädtischen Verkehrs, sowie einer vollständigen Auslastung aller Abstellflächen. Die in den 90er-Jahren erlassene „Schlechtwetter-Verordnung“ wurde durch den sogenannten „Regenbogen-Express“ unterstützt, der an Regentagen UrlauberInnen aus der Region eine bequeme Anreise per ÖPNV (Regionalbusse) ermöglichte. Diese Angebote waren trotz guter Nachfrage nur kurze Zeit aktiv. Im Jahr 2007 musste die Schlechtwetterverordnung wieder für einige Tage – und hier nur für wenige Stunden – aktiviert werden. Diese Maßnahmen brachten jedoch nur Teilerfolge. Der touristische Kfz-Verkehr soll in Zukunft an kritischen Tagen (Regen nach Schönwetterperiode) durch ein besser vernetztes Informations- und Kommunikationssystem auf öffentliche Verkehrsmittel gebracht werden bzw. der verbleibende Kfz-Verkehr durch den Einsatz moderner Verkehrsbeeinflussungsmaßnahmen so zu den peripheren Parkplätzen gelenkt werden, sodass es in der Stadt zu keinen Verkehrszusammenbrüchen kommt.

Im Rahmen von Städtereisen spielen Reisebusse eine erhebliche Rolle. Für die Stadt Salzburg ist der Reisebusverkehr insbesondere für die Reisearten „Tagesausflugs-/Sight-Seeing-Tourismus“ sowie „mehrtägige Städterundreise“ relevant. Hohe Busfrequenzen und das unorganisierte Befahren und Halten in Innenstadtbereichen führen zu massiven Behinderungen insbesondere des öffentlichen Verkehrs.

Die Stadt Salzburg hat bereits 1990

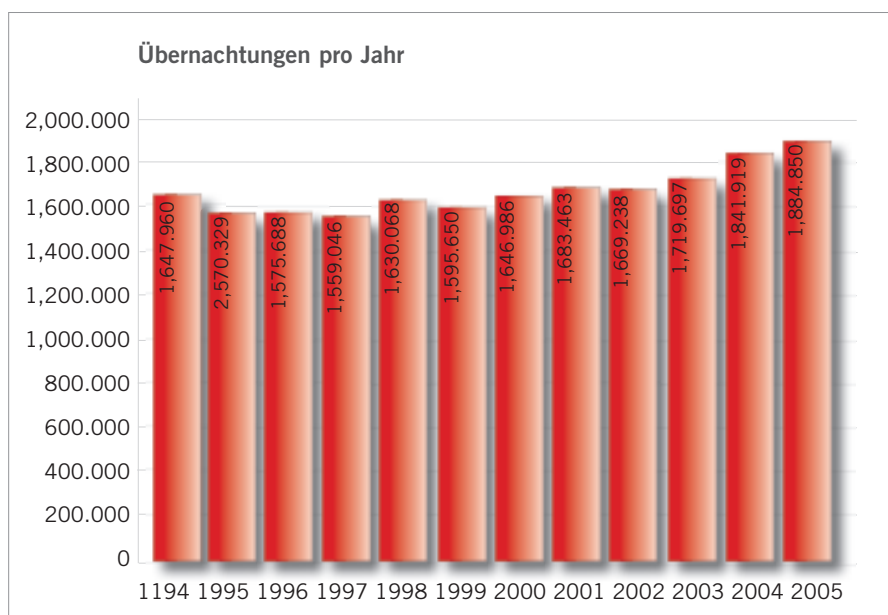


Abb. D.33.: Gästeübernachtungen in der Stadt Salzburg (1994-2005) | Quelle: Amt für Statistik, Salzburg in Zahlen 1/2005 – Der Tourismus im Jahr 2004.

auf die aus dem Reisebusverkehr resultierenden, z. T. für die Wohnbevölkerung unzumutbaren Störungen der Lebens- und Wohnqualität durch eine Reisebusregelung reagiert. Diese österreichweit beispielgebende Regelung sicherte die Funktionsfähigkeit des Verkehrsablaufes der Reisebusse im Bereich der inneren Stadt.

Hauptzielrichtung dieser Regelung, die in den vergangenen Jahren mehrmals adaptiert wurde, sind die Vermeidung des unregelmäßigen Befahrens des Stadtgebietes durch Reisebusse, die Fokussierung der Ein- und Aussteigevorgänge auf wenige Punkte sowie die Freihaltung innerstädtischer Flächen von abgestellten Reisebussen.

Mit 1.1.2006 wurde das Fahrverbot für Reisebusse in der Stadt – bis auf Sperrzonen – aufgehoben, das generelle Halte- und Parkverbot in der Stadt bleibt bestehen, mit Ausnahme der Busparkplätze Nord und Süd, Hellbrunn bzw. Busparkplätzen bei Hotels und Restaurants. Busse müssen eine Parkgebühr von 38 Euro pro Tag entrichten (siehe Plan 4.14).

Für Gäste besteht die Möglichkeit, mit der „Salzburg Card“ – neben einer Netzkarte für das öffentliche Verkehrsangebot – auch ermäßigten bzw. freien Eintritt zu verschiedenen Sehenswürdigkeiten zu erhalten.

Die allgemeine Entwicklung im Städtetourismus in Europa lässt ein weiteres starkes Anwachsen dieses Segmentes in den nächsten Jahren erwarten. Die daraus resultierenden Auswirkungen auf den Gesamtverkehr, wie z. B. zusätzliche Kfz-Verkehrbelastungen der Stadt Salzburg, erfordern einen umfassenden, alle Verkehrsbereiche berücksichtigenden Lösungsansatz.

Um in Zukunft die Ansprüche, Bedürfnisse und Auswirkungen des Tourismus auf Struktur und Betrieb des Verkehrssystems besser beurteilen und auf kritische Entwicklungen rascher und effizienter reagieren zu können, ist eine laufende Sammlung von entsprechenden Daten (Verkehrsmittelwahl, Ziele, Reisefrequenzen usw.) erforderlich. Vergleichbare Untersuchungen dieses Themenbereiches sollten von der Stadt Salzburg gemeinsam mit den Beherbergungsbetrieben sowie tourismusrelevanten Einrichtungen in regelmäßigen Abständen erfolgen.

Im Hinblick auf die Interessen der Wohnbevölkerung aber auch die Erhaltung der Stadt Salzburg als attraktives Tourismusziel ist die Sicherung der Mobilität der Gäste unter Vermeidung negativer Auswirkungen auf Bevölkerung und Umwelt anzustreben. Die dafür notwendige Entlastung des Gesamtverkehrssystems kann insbesondere auch durch Verlagerung des tourismusinduzierten Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel erfolgen.

Analog zum prognostizierten Anstieg des Pkw-Verkehrs im Bereich der Städte, sowie auf Basis der Entwicklung des Städtetourismus ist von einem weiteren Anstieg des tourismusinduzierten Pkw-Verkehrs auszugehen. Zur bestmöglichen Vermeidung negativer Auswirkungen auf das Gesamt-Verkehrssystem und damit die Umwelt- und Lebensqualität der Bevölkerung, sowie der Erhaltung der Attraktivität der Stadt Salzburg als Tourismusziel, ist es notwendig, den Pkw-Anteil in der Verkehrsmittelwahl der TouristInnen sowohl was die Anreise als auch was Fahrten innerhalb des Stadtgebietes betrifft, zu minimieren. Dafür ist neben Information und weiterer Attraktivierung des ÖV-Angebotes insbesondere eine effiziente und umfassende Parkraumbewirtschaftung notwendig.

Mit zeitweilig starken Belastungen des innerstädtischen Verkehrs durch das Auftreten von touristisch induzierten Verkehrsspitzen ist auch in Zukunft zu rechnen. Hier ist eine integrierte, flexible Lösung zur Minimierung von Spitzenbelastungen und deren negativen Auswirkungen anzustreben.

Eine Möglichkeit dafür stellt eine automatisierte Signalisierung/Information an Stadteinfahrten (insbesondere Autobahn) hinsichtlich verfügbarer Parkplätze in Kombination mit einem situationsabhängigen Leitsystem zu bestehenden P&R-Standorten am Stadtrand mit Buszubringern zur Innenstadt dar. Die Realisierung solcher Maßnahmen ist u. a. im Rahmen der derzeit laufenden Arbeiten der Asfinag zum Verkehrsbeeinflussungssystem (VBA)

entlang der A1 – A10 (mit Anschluss an die A8 Richtung München) in Diskussion. In weiterer Folge könnte das geplante Projekt VERMAN in diese Verkehrslenkung eingebunden werden.

Die bestehende Reisebusregelung stellt einen erfolgreichen Ansatz zur Bewältigung der durch dieses Verkehrsmittel verursachten Belastungen dar. In Teilbereichen sind allerdings noch gewisse Optimierungen notwendig.

Aktuelle Probleme sind u. a.:

- mangelhafte Infrastruktur (v. a. Terminals + Busparkplätze),
- zweckfremde Nutzung der Buserminals,
- mangelnde Kontrolle der bestehenden Regelungen,
- unklare Zuständigkeiten innerhalb der städtischen Verwaltung,
- durch die Regelung verursachte Leerkilometer im Reisebusverkehr.

Zur erfolgreichen Weiterentwicklung des Bustourismuskonzeptes sind (neben den mit Jänner 2006 in Kraft tretenden Änderungen) vor allem folgende Ziele anzustreben:

- klare Strukturierung der Zuständigkeiten, Konzentration der Kompetenzen in der Verwaltung,
- Vereinfachung der Gebührenregelung: Errichtung automatischer Abfertigungsanlagen,
- konsequente Überwachung, ev. Einsatz privater Wachorgane,
- Beseitigung der Ausstattung- und Erhaltungsmängel an den Busparkplätzen und Terminals.

Eine verstärkte Nutzung des öffentlichen Verkehrs durch Touristen sowohl für die Anreise als auch für Fahrten im Stadtgebiet führt zu einer Entlastung des Gesamtverkehrssystems. Die Verkehrsmittelwahl der Gäste bei der Anreise bestimmt zu einem hohen Grad die weitere Verkehrsmittelwahl im innerstädtischen Verkehr. Durch Angebot und Bewerbung von Gesamtpaketen (Anreise, Unterbringung, Mobilität vor Ort) ist es möglich, auch die Anreise verstärkt auf umweltverträgliche Verkehrsmittel (v. a. ÖV) zu verlagern.

4.1.10 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement hat sich als neues Aktionsfeld der Verkehrs- und Raumplanung etabliert. Ausgehend von den USA und den Niederlanden wird seit rd. 15 Jahren auch in Österreich an diesem Thema gearbeitet.

Mobilitätsmanagement

- ist ein nachfrageorientierter Ansatz zur Steuerung des Verkehrsverhaltens im Bereich des Personenverkehrs (manchmal auch des Güterverkehrs),
- fördert eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche (= nachhaltige) Mobilität,
- basiert vor allem auf Information, Kommunikation, Organisation und Koordination sowie auf Marketingmaßnahmen.

Maßnahmen des Mobilitätsmanagements ergänzen die klassische Verkehrsplanung (= Infrastruktur-, Angebots- und Ordnungsplanung) sowie das Verkehrsmanagement und zählen zu den „weichen Maßnahmen“ in der Verkehrswissenschaft. Sie sind vergleichsweise effektiv, oft können mit den eingesetzten Mitteln weit höhere Wirkungen erzielt werden als mit klassischer Verkehrsplanung (siehe Abb. D.34).

Beim öffentlichen Verkehr können neue Fahrgäste gewonnen werden, ohne Angebote mit hohem Mitteleinsatz zu verbessern. Zu nennen sind hier vor allem die Ansätze des individualisierten Marketings. Voraussetzung ist allerdings ein attraktives ÖV-Angebot.

In Österreich sind am weitesten Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements verbreitet. Mehrere erfolgreiche Pilotprojekte haben gezeigt, dass spürbare Verhaltensänderungen beim Arbeitspendelverkehr und bei der berufsbedingten Mobilität erreicht werden können (z. B. betriebliches Mobilitätsmanagement Tennengauer Betriebe usw.). Weiters besteht ein eigenes Förderinstrumentarium des Umweltministeriums im Rahmen des Programms klima:aktiv.

In der Stadt Salzburg wurden bereits innovative Modelle für kommunales Mobilitätsmanagement diskutiert. Besonders innovativ und für Österreich neu ist der Ansatz, im Zuge größerer Bauvorhaben Stellplatz- und Fahrtenmodelle zu entwickeln.

Im Rahmen eines moderierten Prozesses wurde für das neu zu bebauende Stadtwerkeareal in Lehen ein Pilotmodell erarbeitet. Durch vertragliche Regelungen soll die Zahl der zu errichtenden Stellplätze und der zulässigen Kfz-Ausfahrten festgeschrieben werden. Die Steuerung der Nachfrage erfolgt durch eine eigene Betreibergesellschaft und durch finanzielle Anreizsysteme. Für die künftigen Nutzer rechnet es sich, das Auto stehen zu lassen, wenn es nicht wirklich gebraucht wird. Ein weiterer Vorteil des Ansatzes besteht in der Möglichkeit, durch die Höhe der Gebühren Verkehrsspitzen zu entzerren. Mit diesem Ansatz werden in innerstädtischen Lagen sinnvolle Verdichtungen ermöglicht, ohne das Verkehrssystem zu überlasten und das Umfeld unzumutbar zu belasten.

Weitere konkrete Ansätze für ein Mobilitätsmanagement in der Stadt sind der Flughafen Salzburg und die Firma MACO, wo Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements in Umsetzung begriffen sind. Für Großveranstaltungen wird von der Messe Salzburg seit Jahren an einem integrierten Managementkonzept gearbeitet bzw. ist dieses bereits zum Teil umgesetzt. Im Bereich Zentrum Maxglan bestehen Ansätze, stadtteilweise Maßnahmen des Mobilitätsmanagements umzusetzen.

Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur stößt an die Grenzen der Akzeptanz durch die BürgerInnen und der Finanzierbarkeit. Dies gilt für das Straßennetz ebenso wie für Angebote im öffentlichen Verkehr. Maßnahmen des Mobilitäts- und Verkehrsmanagements können mit geringem Mitteleinsatz und konfliktarm eine Verbesserung der Verkehrssituation bewirken.

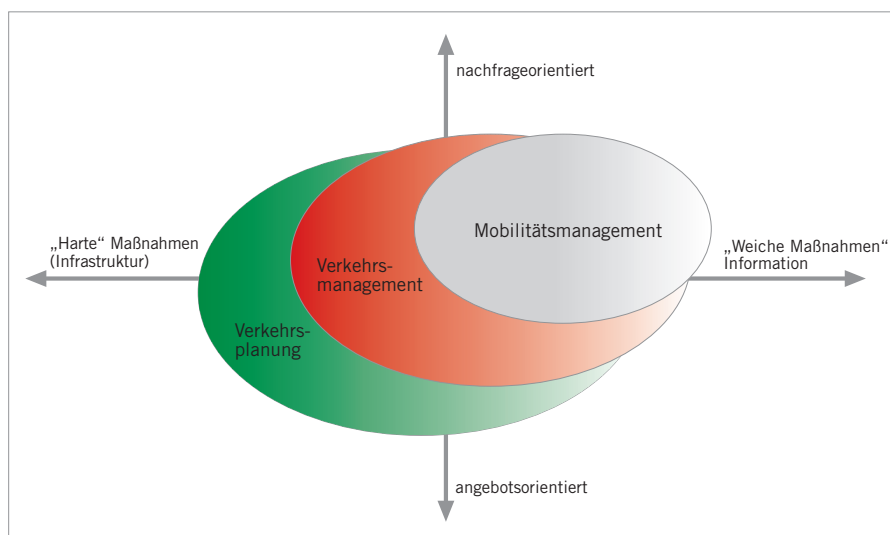


Abb. D.34.: Verkehrsplanung, Verkehrsmanagement und Mobilitätsmanagement | Quelle: Fitz Busch: Verkehrsmanagement in Ballungsräumen – noch Forschung oder schon Realität?

Sinnvolle konkrete Ansätze für ein Mobilitätsmanagement wären zum Beispiel:

- Eine Mobilitätszentrale für den Zentralraum als intermodale Servicestelle für Fragen des Personenverkehrs. Sie könnte den Kristallisationspunkt für alle Maßnahmen des Mobilitätsmanagements bilden und sollte den gesamten Zentralraum betreuen, also auch die bayerischen Landkreise Berchtesgaden und Traunstein.
- Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements können den Berufsverkehr mit privaten Pkw vermindern und dessen Spitzen entzerren. Als Signal für den Zentralraum soll ein Pilotprojekt im Bereich des Magistrats kurzfristig umgesetzt werden.
- Durch Maßnahmen des touristischen Mobilitätsmanagements kann der autofreie Tourismus gefördert werden. Mögliche ProjektpartnerInnen wären die ÖBB, der Flughafen, das Land Salzburg und die Tourismusverantwortlichen. Ein Beispiel aus dem Pongau zeigt, dass mit relativ geringem finanziellem Aufwand große Effekte erreichbar sind. So gelang es der Gemeinde Werfenweng, den Anteil der Gäste, die im Winter mit der Bahn anreisen, innerhalb von wenigen Jahren von 8% auf 24% zu verdreifachen.
- Durch individualisiertes Marketing kann die Akzeptanz des öf-

fentlichen Verkehrs verbessert werden. Dazu könnte ein Pilotprojekt in Kooperation mit dem Land Salzburg durchgeführt werden. Zweckmäßig wäre, auch hier den gesamten Zentralraum und alle Verkehrsträger einzubeziehen.

Bewährte Ansätze im Bereich des Veranstaltungs- und Eventverkehrs, zum Beispiel für das Salzburger Messezentrum, sollten weiterentwickelt werden. Für Großveranstaltungen sind Verkehrskonzepte zu entwickeln, die die negativen Auswirkungen auf die AnrainerInnen verringern und das Ausmaß des privaten Kfz-Verkehrs minimieren.

5 Technisches und soziales Infrastrukturkonzept

5.1 Sozial- einrichtungen

5.1.1 Allgemeine Grundsätze zur sozialen Infrastruktur

Die Stadt Salzburg hat in ihrem am 7.7.2004 einstimmig im Gemeinderat beschlossenen Sozialleitbild „Lebensqualität für alle“ die grundsätzlichen inhaltlichen Richtlinien der sozialen Zukunft der Stadt Salzburg zur Sicherung und Verbesserung der Lebensqualität der BewohnerInnen festgeschrieben. Zielvorgaben im Teilbereich der sozialen Infrastruktur sollen bedürfnisadäquat und realisierbar sein, das heißt, soziale Bedarfslagen und sozialräumliche Erfordernisse sollen nicht nur theoretisch formuliert, sondern in konkreten Maßnahmen umsetzbar sein. Insofern greift das Räumliche Entwicklungskonzept das Sozialleitbild auch vollinhaltlich auf und ergänzt beziehungsweise konkretisiert es auf Ebene der räumlichen Betrachtung.

Im Sozialleitbild werden folgende Ziele und Grundprinzipien festgelegt:

Integration

Das Prinzip der Integration soll nicht auf die Eingliederung ethnischer Gruppen und gesellschaftlicher Randgruppen reduziert werden, sondern bedeutet eine Einbindung aller sozialen Gruppen, der verschiedenen Altersgruppen, insbesondere Kinder, Jugendliche und SeniorInnen in das Gemeinschaftsleben. Dies bedeutet in Hinsicht auf die Infrastrukturplanung ein erhöhtes Augenmerk darauf, dass spezifische Angebote nicht die soziale Segregation, sondern ein soziales Miteinander fördern und die Kommunikation und Interaktion innerhalb wie auch zwischen den verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen un-



terstützen. Im Jahr 2006 wurde vom Gemeinderat ein Integrationskonzept verabschiedet, welches die Frage der Integration von MigrantInnen aufgreift und konkretisiert.

Lebensgrundlagensicherung

Soziale Infrastrukturplanung beinhaltet neben den Einrichtungen zur Gestaltung des Wohn- und Lebensumfeldes auch die Berücksichtigung der Bereitstellung von Arbeitsplätzen in akzeptabler Nähe zum Wohnort. Integrierte, nachhaltige Stadt- und Infrastrukturplanung sucht im Spannungsfeld zwischen Wohnqualität, Siedlungsplanung und der Bereitstellung von Gewerbeflächen, die der Arbeitsplatzsicherung dienen, konstruktive Lösungen.

Prävention

Infrastrukturplanungen im sozialen Zusammenhang sollen vorrangig dem Prinzip der Prävention verpflichtet sein und nicht der Reparatur sozialer Missstände dienen. Im Sinne der Prävention sind Einrichtungen und Maßnahmen zu stärken, die unmittelbaren Einblick in Lebensraum und Lebensweise der Be-

troffenen haben und so schnell und effizient auf sich anbahnende Problemlagen reagieren können. Der Grundsatz der Prävention betrifft neben anderen dringlichen sozialen Handlungserfordernissen in der nächsten Planungsperiode vor allem einen konstruktiven Umgang mit der Aufgabenstellung der sogenannten „alternden Gesellschaft“. Hier gilt es im Vorfeld zu den zu erwartenden Pflegeerfordernissen Maßnahmen zu setzen (Pflegeprävention), die ein flexibles Handeln ermöglichen, das den Bedürfnissen der Betroffenen und der Allgemeinheit gerecht wird.

Innovation

In einem lösungsorientierten Handlungsansatz sollen neue und kreative Wege und Konzepte angedacht und verwirklicht werden. Auch dies gilt vor allem für die drängenden sozialen Aufgaben und Probleme der nächsten Jahrzehnte, die Wohnungssicherung und den demographischen Wandel sowie den damit verbundenen Handlungsanforderungen an die kommunale Verwaltung.

Transparenz und Effizienz

Zentrale abteilungs- und fachübergreifende Anlaufstellen und dezentrale, bürgernahe Informationssysteme sollen den Zugang zu den sozialen Dienstleistungen auch für „bürokratieunerfahrene“ Personengruppen gewährleisten.

Öffentliche Verantwortung

Die soziale Infrastrukturplanung der Stadt Salzburg ist auf einen sozialen Interessensausgleich und Kompensationsmöglichkeiten für die verschiedenen sozialen und demographischen Gruppen ausgerichtet.

Sozialverträglichkeitsprüfung

Sozialverträglichkeitsprüfungen sollen bei allen größeren, das Gemeinwesen tangierenden Planungsvorhaben institutionalisiert werden. Ein verpflichtender und standardisierter Konsultationsmechanismus soll gewährleisten, dass fachübergreifend die zuständigen Verwaltungseinheiten mit dem Thema in einem frühen Planungsstadium befasst und bei Bedarf durch externe Fachmeinungen (sozialwissenschaftliche Expertisen) ergänzt werden. In Anlehnung zum erfolgreichen Konzept des Gestaltungsbeirates könnte zum Beispiel ein interdisziplinär besetztes Gremium geschaffen werden, welches die Auswirkungen von Maßnahmen auf das Gemeinwesen und die Alltagsgestaltung der Bevölkerung berücksichtigt.

Nahraumprinzip/Stadtteilorientierung

Dem Prinzip der Gleichwertigkeit der Lebensräume und des Interessensausgleichs der BewohnerInnen der verschiedenen Stadtteile ist durch ein ausgewogenes Angebot an Infrastruktur entweder in Wohnraumnähe oder durch eine optimierte Erreichbarkeit (Wegenetz; ÖPNV) zu entsprechen. Im Sinne einer dezentralen bürgernahen Planung und Verwaltung sind Serviceeinrichtungen (bislang Bewohnerservicestellen) und Stadtteilnetzwerke zu stärken und in deren Funktion als Schnittstelle zwischen Entscheidungs-, Verwaltungs- und unmittelbarer Handlungsebene (Betroffene) in die den jeweiligen Stadtteil betreffenden Planungsbelange einzubeziehen.

Gemeinwesenprinzip

Die Förderung des sozialen Zusammenlebens ist ein wesentliches Grundprinzip, wobei die Grundsätze der Bürgernähe, Beteiligung der Betroffenen sowie die regionale Überschaubarkeit von Einrichtungen und Maßnahmen zu beachten sind.

Anzustreben ist die Institutionalisierung und Schaffung standardisierter Verfahren und Organisationsstrukturen zur Partizipation der Bürgerinnen und Bürger. Dies kann zum einen durch direkte Beteiligungsverfahren geschehen wie auch durch die Installierung von permanenten Konsultationsmechanismen auf ExpertInnenebene.

Regelmäßige standardisierte Bürgerbefragungen bilden eine informative Grundlage für die Entscheidungen der kommunalpolitisch Verantwortlichen, stellen an sich aber noch keine ausreichende Beteiligungsform, sondern eine Vorstufe dar. Moderierte Beteiligungsverfahren stellen sicher, dass nicht nur Gruppen mit hohem Grad an Selbstorganisationsfähigkeit, sondern die Belange aller betroffenen Personengruppen ausreichend Gehör finden.

Integrierte Stadtentwicklungsplanung

Eine integrierte Stadtentwicklungsplanung bedient sich des gesamten zugänglichen Fachwissens der verschiedenen zuständigen Magistratsabteilungen, der VertreterInnen von spezifischen Ziel- und Anspruchsgruppen (Jugendliche, Frauen, SeniorInnen, Behinderte) und anderer befasster Fachleute aus den Handlungsbereichen sowie der Kenntnisse von NGO's und Vereinen. Über die Errichtung sozialer Infrastruktur hinaus geht es in der kommenden Planungsperiode vor allem um eine Bedarfsorientierung und Nutzungsoptimierung, eine (ressortübergreifende) Vernetzung bestehender Angebote, eine Optimierung des Zugangs und damit der Auslastung und eine Öffnung für eine möglichst breite Nutzerschicht ohne die Berücksichtigung spezieller Ansprüche von bestimmten Gruppen zu vernachlässigen. Zur Verwirklichung der im Sozial-

leitbild beschlossenen Ziele und Grundsätze sollten Anreizsysteme und Lenkungsinstrumente diskutiert und institutionalisiert werden. Konkret würde dies z. B. eine Voreihung von Schulen und Vereinen bei der Vergabe von Fördergeldern und der Finanzierung von infrastrukturellen Maßnahmen bedeuten, die die hier formulierten Handlungsgrundsätze ernst nehmen und z.B. durch Öffnung der Einrichtung andere Ziel- und Nutzergruppen einbeziehen.

Geschlechter- und Generationengerechtigkeit

Neben dem Grundsatz des Gender-Mainstreaming und der Berücksichtigung spezieller Bedürfnisse beider Geschlechter an die soziale Infrastruktur wird es in Zukunft eine besondere gesellschaftliche Aufgabe darstellen, den Personengruppen am Beginn und am Ende der biographischen Skala nicht nur spezielle Infrastrukturangebote zu unterbreiten. Im Sinne der Prävention einer altersspezifischen Segregation („Kinder-Inseln“, „Jugend-Inseln“, „Frauen-Inseln“, „Senioren-Inseln“) sind deren Nutzungsgewohnheiten in der allgemeinen Infrastruktur-Planung besonders zu berücksichtigen und gruppenübergreifende Konzepte zu entwickeln.

Planung von sozialer Infrastruktur

Ein funktionierendes soziales Gemeinwesen lebt von der Berücksichtigung spezieller Bedürfnisse seiner Mitglieder, von einem Basismaß an Solidarität und Augenmerk auf die Erfordernisse der Alltagsgestaltung der jeweils anderen Alters- und Bevölkerungsgruppen, einer grundlegenden Orientierung am Wohl ihrer Mitglieder und einem konstruktiven Spannungsfeld zwischen individuellen Ansprüchen und den Erfordernissen des Zusammenlebens im Wohnumfeld und der sozialen Gemeinschaft.

Im Sinne des Interessensausgleichs zwischen verschiedenen sozialen Anspruchsgruppen plant, errichtet und finanziert die Stadt Salzburg infra-

strukturelle Einrichtungen und Angebote für Personengruppen mit spezifischen Bedarfslagen – Kinder, Jugendliche, Personen mit besonderen Bedürfnissen und Behinderte (körperlich und mental Beeinträchtigte), Mütter/Eltern von kleinen Kindern, junge und aktive SeniorInnen (Personen außerhalb des Erwerbsalters), Personen mit Assistenz- und Pflegebedarf, Hochbetagte, MigrantInnen und Angehörige verschiedener Religionsgemeinschaften.

Laut Repräsentativerhebung zum „Stimmungsbild der Salzburger Wohnbevölkerung“ vom Dezember 2004 nehmen die Bereiche Kinderbetreuung und Angebote für Jugendliche wie auch für SeniorInnen einen hohen Stellenwert in der öffentlichen Meinung ein.

Im Zuge einer möglichst treffsicheren und zielgruppenspezifischen Orientierung an Bedarfslagen darf aber nicht übersehen werden, dass diese auch zu einer starken Segregation und letztlich der Isolation einzelner Personengruppen von der Gesamtgesellschaft führen kann. Planung von sozialer Infrastruktur, die den oben genannten Prinzipien folgt, hat daher neben der Bedarfs- und Verteilungsgerechtigkeit auch dem Erfordernis der gesamtgesellschaftlichen Integration Rechnung zu tragen. Dieses Grund-Erfordernis der Integration gilt nicht nur für sogenannte gesellschaftliche Randgruppen, sondern besonders und in zunehmendem Maße auch für Kinder und Jugendliche und für ältere MitbürgerInnen.

Die Erfahrungen mit Nutzungskonflikten und Anrainerbeschwerden im Bereich von sozialen Infrastruktureinrichtungen zeigen, dass es einen nachhaltigen Handlungsbedarf hinsichtlich der Verbesserung des Verständnisses und der Akzeptanz der Gestaltungserfordernisse des Alltags anderer sozialer Gruppen als der eigenen geht (Generationenvertrag). Um diese Akzeptanz zu verbessern, bedarf es der Förderung intergenerativer und sozial durchmischter Kommunikationsfelder und einer Vernetzung und (temporä-

ren) Öffnung der zielgruppenspezifischen Handlungsfelder und infrastrukturellen Angebote.

Die grundsätzliche Ausstattung mit stationären Sozialeinrichtungen für Altersgruppen und Generationen wurde in den letzten Jahren verbessert und wird von der Bevölkerung gut angenommen. Aus dem Kreis der ExpertInnen verschiedener Einrichtungen wird dies ebenso bestätigt wie in der IGF-Umfrage „Soziale Situation in der Stadt Salzburg“. Dabei wird von der Mehrheit der Wohnbevölkerung eine positive Veränderung in den Bereichen Freizeitangebote (89%), Angebote für SeniorInnen (86%), bei den Kinderspielplätzen (81%), Bedürfnissen von Menschen mit Behinderungen (74%) Angeboten für Jugendliche (68%), Frauenthemen (64%) und der Kinderbetreuung (60%) wahrgenommen (Quelle: IGF-Umfrage „Die soziale Situation in der Stadt Salzburg“, 2004). Damit schneidet die Wahrnehmung von sozialen Themen durch Politik und Verwaltung in der Stadt Salzburg in der Meinung ihrer BürgerInnen durchwegs positiv ab. Belangen von Kindern und Jugendlichen wird hohes Augenmerk geschenkt, was sich mit den erfragten Prioritäten der Bevölkerung durchaus deckt.

Die grundsätzliche Bedarfsdeckung im Bereich der Basisinfrastruktur für Kinder und Jugendliche stehen stadtteilspezifische Planungs- und Arbeiterfordernisse und Defizite im Freizeitbereich für bestimmte Altersgruppen (speziell der „jungen“ Jugend) gegenüber, unter anderem hinsichtlich offener Treffpunkte und Aufenthaltsorte für Heranwachsende jenseits des Volksschulalters. Dabei geht es nicht in erster Linie um stationäre Einrichtungen, sondern um tatsächliche „Frei-Räume“, also um informelle, gestaltbare, bedingt wetterfeste Treffpunkte an der frischen Luft. Eine Schwierigkeit besteht darin, dass es für diese Freiraumplanungen keine konkreten Zuständigkeiten gibt, sondern ein fachliches „Kompetenzsplitting“ zwischen Jugendkoordinator, Jugendamt und Gartenamt vorliegt.

Hier besteht die Notwendigkeit einer verstärkten Einbeziehung aller Verwaltungsinstanzen wie auch von „Anbietern/Betreibern“ und Nutzergruppen vor Ort bei Planungsvorhaben, wobei in Zukunft auch Stadtteilbüros (als Weiterentwicklung der Bewohnerservicestellen) eine vermittelnde Rolle einnehmen könnten.

Der Grundsatz der Barrierefreiheit

Barrierefreies Bauen und der uneingeschränkte Zugang zu öffentlicher Infrastruktur betreffen nicht nur chronisch Kranke, Behinderte und SeniorInnen, sondern auch temporär Bewegungsbeeinträchtigte z. B. durch Ereignisse wie Sportunfälle und akute Krankheiten (z. B. Schlaganfälle) und Personen (meist Mütter), die mit Kinderwägen unterwegs sind. Lt. Mikrozensus 1995 sind ca. 33% der Bevölkerung (Mikrozensus 1988: 22%) dauernd oder vorübergehend bewegungsbeeinträchtigt. Dies betrifft jeden Menschen in seiner Lebenszeit mindestens einmal. Aus diesem Grund greift der Terminus „behindertengerechte Einrichtungen“ zu kurz, da er die Problemlage auf eine – in der öffentlichen Wahrnehmung – eher kleine und durch vielfältige soziale Maßnahmen gut protektionierte Personengruppe beschränkt. Ein stärkeres Verankern des Nutzens des Grundsatzes der Barrierefreiheit für weite Teile der Bevölkerung hebt die Akzeptanz von Infrastrukturmaßnahmen und der damit entstehenden Kosten.

Die Stadtgemeinde Salzburg hat diesem wichtigen Thema Rechnung getragen und am 18.9.2002 dazu einen Grundsatzbeschluss gefasst: „Bei allen Neu-, Zu- und Umbauten der Stadtgemeinde Salzburg werden die jeweils geltenden ÖNORMEN zum behindertengerechten Planen und Bauen von allen Abteilungen und Ämtern verbindlich eingehalten.“ Der Grundsatz der Barrierefreiheit betrifft genauso den öffentlichen Raum wie den Wohnbau.

Die Grundlagen zum barrierefreien Bauen, die in Gesetzesform vorliegen, werden allerdings in der Praxis

nicht oder nicht umfassend genug zur Anwendung gebracht. Anzustreben ist eine kontinuierliche amtsübergreifende Zusammenarbeit in diesen Belangen, eine Verankerung im Landesbautechnikgesetz sowie eine verpflichtende und frühzeitige Einbeziehung der Behindertenbeauftragten im Sinne eines Konsultationsmechanismus. Die öffentlichen Gebietskörperschaften und die gemeinnützigen Wohnbauträger sollten bei der Anwendung des Grundsatzes Vorbildrolle übernehmen.

Um Anreize für diese nachhaltig wirksamen Investitionen zum barrierefreien und anpassbaren Planen und Bauen zu schaffen, soll eine Verankerung im Rahmen der Wohnbauförderung (ähnlich der Wertung der ökologischen und baubiologischen Maßnahmen) für qualitative Veränderungen angedacht und installiert werden.

Im Bereich von Wohnungsneubauten, Weiterbauen im Bestand und umfassenden Sanierungen sollen Formen des „anpassbaren Wohnens“ geschaffen werden, d. h. disponible Flächen und Reserven bei der Errichtung mitgeplant werden, die eine spätere Adaptierung der Wohnung auf die veränderten Bedingungen ermöglichen.

Das Vorsehen z. B. von Wohnungen für Bewegungsbeeinträchtigte ausschließlich im Erdgeschoss, um sich teure technische Aufstiegshilfen zu ersparen, widersprechen z. B. den grundsätzlichen Bedürfnissen dieser Personengruppe nach Sicherheit gegen unbefugtes Betreten der Wohnung und einem uneinsehbaren privaten Wohnbereich, wie es ein Balkon oder eine Terrasse in einem Obergeschoss bieten würde. Zudem wird dadurch ebenerdiger Wohnraum der Nutzergruppe Familien mit kleineren Kindern vorenthalten, die von einer Spiel- und Bewegungsfläche unmittelbar vor der Wohnung viel stärker profitieren würden. Durch den – kostenintensiven, aber nachhaltig wirksamen – Einbau von Aufstiegshilfen im mehrgeschossigen Wohnbau wird die Nutzung der oberen Geschosse für die Zielgruppe

sichergestellt. Barrierefrei erreichbare Wohnungen ermöglichen nicht nur das Verbleiben ihrer BewohnerInnen bis ins hohe Lebensalter, sondern Verzögern den Eintritt der Abhängigkeit von Fremdleistungen durch die selbständige Wahrnehmung von Versorgungsbelangen des Alltags im Zuge einer weniger stark eingeschränkten Mobilität.

Weitere Notwendigkeiten der Rücksichtnahme auf besondere Bedürfnisse bestehen in Bereichen der Absicherungen für Sehbeeinträchtigte wie auch der Förderung wohnungsnaher Infrastruktur (Nahversorger, Arzt, Friseur, Post), eines entsprechenden Wegenetzes mit Ruhemöglichkeiten (Sitzbänke) bzw. des Angebotes eines für Bewegungsbeeinträchtigte problemlos nutzbaren Personennahverkehrs. Diese Mobilitätsangebote müssen sich nicht auf öffentliche Verkehrsmittel beschränken. Kreative Lösungen wie Fahrgemeinschaften, Carsharings mit Begleitung und Fahr- und Botendienste auf nachbarschaftlicher Gegenseitigkeit sollen hier angedacht und gefördert werden.

Wichtig im Bereich der Barrierefreiheit und Erreichbarkeit von öffentlichen Dienstleistungen ist die Umsetzung des Prinzips der Nahbereichsversorgung durch eine wohnungsnah sachkompetente Ansprechstelle (z. B. im Rahmen der Bewohnerservicestellen), da es vor allem dieser Personengruppe nicht zumutbar ist, durch Stadtteile und verschiedene Amtsgebäude gehen zu müssen, um Zugang zu Informationen und Leistungen zu erhalten (One-Stop-Shop-Prinzip).

Integration und Zuwanderung

Bereits im Sozialleitbild wird dem Thema „Integration“ ein wichtiger Stellenwert zugewiesen und als eines von fünf Zielen explizit genannt. Mit dem Integrationskonzept der Stadt Salzburg (2006) wurde dieses wichtige Thema der Stadtpolitik im Bezug auf die Integration von MigrantInnen vertieft und konkretisiert.

Mit rund 19% MigrantInnenanteil hat die Stadt Salzburg den höchsten Anteil aller Landeshauptstädte. Laut Volkszählung 2001 hatten von 142.662 Personen mit Hauptwohnsitz in der Stadt Salzburg 115.913 (oder 81,3%) die österreichische Staatsbürgerschaft. Der absolute Anteil der MigrantInnen umfasst somit 26.749 Personen. Der Hauptanteil wird von Personen bestimmt, die aus der BR Jugoslawien stammen, gefolgt von StaatsbürgerInnen aus Bosnien-Herzegowina und der Türkei.

Für die Integration sind im Wesentlichen Maßnahmen sinnvoll, die die Sprachkompetenz und den Bildungsstatus verbessern. Damit ergeben sich auch verbesserte Integrationschancen, vor allem am Arbeitsmarkt.

Aus Sicht der Stadtplanung ist es wichtig, dass in erster Linie die Wohnversorgung der MigrantInnen sichergestellt wird. Dazu sind zwei Maßnahmen von besonderer Bedeutung: Schaffung eines ausreichenden Angebotes an leistbaren Wohnungen und eine entsprechend sorgfältig gestaltete Wohnungs-Zuweisungspolitik mit Berücksichtigung sozialer und stadträumlicher Faktoren.

Im Rahmen des Handlungsfeldes Jugend, Wohnen, Freizeit, Kultur, Sport (vergleiche Integrationskonzept 2006) wird unter anderem ein „Multikulturelles Zentrum“ als Begegnungs- und Kommunikationsort vorgeschlagen. Dieses könnte die Verbindung von Kulturen aus verschiedenen Ländern fördern. Zielgruppe wären Kunstschaffende sowie Kultur- und KunstkonsumentInnen. Eine weitere Maßnahme wäre die Installierung eines „MigrantInnenzentrums“. An die Stadtpolitik und Verwaltung wurde bereits der Vorschlag zur Schaffung von „Interkulturellen Gärten“ herangetragen.

5.1.2 Einrichtungen für Heranwachsende

In der Stadt Salzburg lebten zum Stichtag der letzten Volkszählung 2001 19.670 Personen unter 15 Jahren. Hinsichtlich der Planungserfordernisse für Heranwachsende stellen allerdings die absoluten Zahlen der betroffenen Personen als auch die relativen Zahlen (Anteile dieser Gruppen an der Gesamtbevölkerung) lediglich einen Teilaspekt der Bedarfsgrundlage dar. Immensen Einfluss auf die Notwendigkeit familienergänzender Einrichtungen für Heranwachsende haben Faktoren wie Kinderzahl pro Familie/Haushaltsgrößen und das Vorhandensein familiärer oder nachbarschaftlicher Netzwerke, Erwerbsquoten (besonders von Frauen), wohnraumnahes oder schnell erreichbares Angebot an familienkompatiblen Arbeitsplätzen etc. Bevor in der Folge erforderliche Maßnahmen für die spezifischen Bedürfnisse der Heranwachsenden, differenziert nach den Kategorien Kinder vor Schulalter; Kinder im Schulalter, „junge“ Jugendliche, Jugendliche und junge Erwachsene diskutiert werden, kommen grundlegende sozialwissenschaftliche Erkenntnisse im vorliegenden Kontext zur Sprache.

- Aufgrund veränderter gesellschaftlicher Rahmenbedingungen besteht zunehmender Bedarf, dass zur Betreuung mehr und länger familienfremde Personen herangezogen werden (müssen), da Großeltern, Verwandte und größere Geschwister nur sehr eingeschränkt zur Verfügung stehen.
- Heranwachsen bedeutet, dass auch soziale Kompetenzen entwickelt und gefördert werden und eine Integration in das soziale Umfeld – die Gesellschaft – stattfinden soll. Die Gemeinschaft hat aus diesem Grund ein hohes Interesse daran, die Sozialisationsbedingungen so zu gestalten, dass sie die Integration in das soziale Umfeld fördern.
- Die Gegenwartsgesellschaft ist mit der paradoxen Situation konfrontiert, dass zwar Kinder als unabdingbarer Zukunftsfaktor darge-

stellt werden, in der Alltagswahrnehmung aber weit öfter den Status eines „Störfaktors“ zugeschrieben bekommen. Dies bedeutet für die Planung, Kinder dürfen in ihrem Heranwachsen nicht zu sehr auf eigene infrastrukturelle Einrichtungen konzentriert, also auf soziale „Kinderinseln“ verbannt werden, sondern das Heranwachsen muss im gesamtgesellschaftlichen Kontext im Rahmen der sozialen Gemeinschaft stattfinden.

- In verschiedenen Bedarfserhebungen zur außerhäuslichen Betreuung von Kindern vor Schulalter und im Volksschulalter tritt die Diskrepanz zwischen Wunsch nach Bereitstellung und tatsächlicher Nutzung von Kinderbetreuungseinrichtungen zutage. Hier bedarf es in der Planung eines Balance-Aktes zwischen Faktoren wie formuliertem Bedarf, Öffnungszeiten, Bedürfnisgerechtigkeit für die betroffenen Kinder, pädagogischer Qualitätssicherung, Finanzierbarkeit und „Zumutbarkeit“ der maximalen Unterbringdauer.
- Um eine Integration der Kinder in ihr alltägliches Familien-, Wohn- und Lebensumfeld zu gewährleisten bedarf es einer Diversifikation des Angebotes und vor allem der Schaffung von flexiblen Angeboten der Kurzzeitunterbringung.
- Besonders im Bereich Kinder und Jugendliche fehlt eine integrierte, nachhaltige Planung, da eine gesamtheitliche Bedarfsanalyse fehlt. Als ein Grund dafür wird die Kompetenzaufsplitterung gesehen.
- Das „klassische“ Kindergartenangebot ist qualitativ hochwertig und praktisch flächendeckend ausgebaut, wobei Versorgungsentpässe bei Kindern unter 3 Jahren und hinsichtlich der Öffnungszeiten in den Ferien formuliert werden. Eine bislang ungelöste und nicht zufriedenstellende Situation bietet sich im Kontext der Nachmittagsbetreuung an den Schulen.
- Im Zuge des Ausbaus der Nachmittagsbetreuung für Kinder an den Schulen sind Parallelstrukturen ebenso zu vermeiden wie unzureichende Lösungen. Besonders ist darauf zu achten, dass es

bei Strukturanpassungen nicht zu einer Konkurrenzsituation verschiedener Betreuungsangebote kommt, d. h. dass qualitativ höherwertige, bedarfsgerechtere und flexiblere, aber teurere Betreuungsangebote durch kostengünstige Sparvarianten ersetzt werden.

- Grundsätzlich ist im Zuge des demographischen Wandels und anhand der spezifischen Bevölkerungsprognosen für die Stadt Salzburg davon auszugehen, dass die Zahl der Kinder, die in Betreuungseinrichtungen unterzubringen und zu versorgen sind, geringer wird. Dies stellt die institutionellen Anbieter vor neue Herausforderungen, da Erhaltung und Finanzierbarkeit der spezifischen Einrichtungen im derzeitigen Ausmaß und ihrer Qualität durch die schwindende Nutzergruppe mittel- und langfristig nicht mehr gewährleistet scheinen. Eine Lösung in dieser Hinsicht versprechen offene Betreuungskonzepte, die eine Mehrfachnutzung von Einrichtungen zulassen.
- Hinsichtlich des mangelnden Kontaktes der Altersgruppen untereinander und der daraus resultierenden Konfliktfelder scheint eine verstärkte, gelenkte und pädagogisch intendierte Interaktion und Kommunikation von Kindern und SeniorInnen für beide Gruppen von Vorteil. Entsprechende Konzepte sollten entwickelt und modellhaft zur Anwendung kommen.
- Von Expertenseite werden die rigiden gesetzlichen Rahmenbedingungen im Kindergarten- und Hortbau als hinderlich für eine zufriedenstellende Kosten-Nutzen-Relation gesehen. In der Planung und Errichtung finden die Wünsche der BetreiberInnen und Nutzer oft zu wenig Berücksichtigung, es wird der Eindruck vermittelt, dass nach dem Grundsatz „Form vor Funktionalität“ geplant und gebaut wird. Grundsätzlich sollte es ein Mitspracherecht der betriebsführenden Institution und eine Art „Bauherrenstatus“ gegenüber dem planenden Architekten geben.

Kinder vor Schulalter

Die Stadt Salzburg betreibt keine eigenen Einrichtungen für Kinder unter 3 Jahren, sie vergibt diese Aufgabe an verschiedene institutionelle Anbieter. Für die Ein- bis Dreijährigen standen in der Stadt Salzburg mit Stichtag 1.1.2005 30 Krabbelstuben mit insgesamt 558 Plätzen und weitere 215 Tageselternplätze zur Verfügung. In so genannten alterserweiterten Gruppen waren darüber hinaus zum Stichtag 97 Plätze von unter 3-Jährigen belegt. 15,5% der unter 3-Jährigen konnten Anfang 2003 das Tageseltern- und Krabbelstubenangebot innerhalb der Stadt Salzburg nutzen (Daten MA 3).

Kinder der Altersgruppe im klassischen Kindergartenalter von 3 bis 6 Jahren finden ausreichend Betreuungsangebote in der Stadt Salzburg vor. Bei den 3- bis 6-Jährigen ist insgesamt die Nähe zur Vollversorgung feststellbar. In der Stadt Salzburg lebten am 1.1.2005 5.115 Kinder im „Kindergartenalter“ (Alter zwischen 3 und 7 Jahren). Von diesen besuchten 3.346 eine entsprechende Kinderbetreuungseinrichtung, was einer Quote von 65,4% entspricht. Insgesamt standen zum Stichtag 57 Kindergärten und 21 „alterserweiterte“ Einrichtungen zur Verfügung (Daten MA 3).

Grundsätzlich wird ein offener Betreuungsbedarf für unter 3-Jährige in Krabbelgruppen bzw. der Unterbringung in alterserweiterten Gruppen, insbesondere bei der Altersgruppe der 2- bis 3-Jährigen konstatiert. Aufgrund der laufenden Diskussion zur (Landes-)Gesetzgebung, die (Regel-)Kindergärten für unter 3-Jährige zu öffnen, und dem postulierten, aber nicht umgesetzten Recht auf einen Betreuungsplatz für jedes Kind, ist es zur Zeit schwer bzw. unmöglich, eine definitive Aussage zu treffen.

Die Belange der Kinder im klassischen Kindergartenalter (3- bis 6-Jährige) können von den Regeleinrichtungen zu den Kernzeiten und Standardöffnungszeiten zufriedenstellend abgedeckt werden. Eng-

	3- bis 6-Jährige mit HWS absolut	3- bis 6-Jährige mit HWS relativ
gut erreichbar	1.491	36,7%
erreichbar	1.937	47,6%
eingeschränkt erreichbar	636	15,7%
Summe	4.064	100%

Abb. E.1: Kinderbetreuungseinrichtungen: Distanzschwellwerte und Erreichbarkeitsqualitäten | Quelle: Research Studios Austria – iSpace, 2008, Erläuterung: gut erreichbar 0–300 m, erreichbar 300 > bis 700 m, eingeschränkt erreichbar: Fußweg vom Wohnstandort zum Kindergarten > 700 m.

pässe bestehen für Personen mit atypischem Betreuungsbedarf an den Tagesrandzeiten und in den Ferien. Dieser Bedarf unterscheidet sich aber je nach Stadtteil und Einzugsgebiet des Anbieters. Allgemein gültige Empfehlungen lassen sich schwer aussprechen, in der Regel wird in den städtischen Kindergärten die Öffnungszeit nach Möglichkeit mit den Eltern auf deren Bedürfnisse abgestimmt. Wunsch und Nachfrage nach Öffnungszeiten divergieren nach Stadtteilen und Einrichtungen. Grundsätzlich gilt aus Elternsicht hinsichtlich der Öffnungszeit „je länger desto besser“. Auch wird „latenter“ Bedarf angemeldet im Sinne von – „jetzt brauchen wir es nicht, aber es könnte ja sein“ bzw. „grundsätzlich sollte es auf jeden Fall so sein“. Die maximale Öffnungszeit bis 20 Uhr, die in manchen städtischen Einrichtungen angeboten wird, wird nur von wenigen in Anspruch genommen, die NutzerInnen sind aber sehr froh um die Möglichkeit.

Für die Randzeiten und Ausnahmefälle ist eine innerfamiliäre und nachbarschaftliche Ergänzung der institutionellen, öffentlich finanzierten Versorgung vorzuziehen. Dann bleibt auch mehr Zeit, die die Kinder in häuslicher Umgebung respektive in ihrer Wohnumgebung verbringen können. Im Zusammenhang mit der Debatte zur außerhäuslichen Kinderbetreuung sind die langjährigen Erfahrungen von KindergartenpädagogInnen besonders zu berücksichtigen, die oftmals viele „Generationen“ von Vorschulkindern über Jahre hinweg in ihrer Entwicklung begleitet haben und über ein enormes Ausmaß an Expertenwissen verfügen.

Zum Trend zu kleinen Anbietereinheiten im Bereich der Kindergärten gibt es durchaus auch Gegenpositionen. Nicht nur um wirtschaftlich geführt werden zu können, auch um einen hohen Qualitätsstandard und eine Reihe von Zusatzleistungen anbieten zu können (flexible Öffnungszeiten, genügend Personal, Essen, Bewegungsräume, Freiräume) braucht es eine bestimmte Größe der Einrichtung. Der konstatierten „Puppenstubenmentalität“, wonach nur ein kleiner Kindergarten ein guter Kindergarten sein kann, steht die Frage nach Synergien ebenso entgegen wie die der Planbarkeit (Personal) und von stabilen Rahmenbedingungen.

Betrachtet man die räumliche Verteilung der Kindergartenstandorte (vergleiche Plan 5.01 Kindergärten und Krabbelstuben), so ist insgesamt eine sehr gute Versorgungssituation erkennbar. 3.428 Kinder im Alter von 3 bis 6 Jahren finden innerhalb von 700 m fußläufigen Einzugsbereich (Daten 2007) einen Kindergartenstandort vor, was einem Prozentanteil von 84,3% (Gesamtanzahl: 4.064 Kinder) entspricht. Die Auswertungen im Vergleich der Jahre 2003 und 2007 zeigen, dass sich die räumliche Erreichbarkeits-situation weiter verbessert hat, wobei zwar der relative Versorgungswert stagniert, aber die absolute Anzahl der Zielgruppe von 3.877 auf 4.064 angestiegen ist. Dies ist ein Indiz, dass die Kapazitätserfordernisse zu überprüfen wären.

Räumliche Versorgungsdefizite sind in Gneis-Moos, Altliefering und Schallmoos (nähe Schwabenwirtsbrücke) erkennbar. Hier sollten neue Standorte geprüft werden. Dies gilt

auch für große Wohnbauvorhaben (Nachnutzung Struberkaserne etc.). Als Zielwert für die Verbesserung der räumlichen Versorgungssituation wird ein Wert von 90% definiert, der innerhalb der nächsten 10 Jahre erreicht werden soll.

Einrichtungen für Kinder im Schulalter

Hinsichtlich der familienergänzenden Einrichtungen für Kinder im Schulalter ist eine besondere Berücksichtigung des vakanten Veränderungsbedarfs im Bereich der Nachmittagsbetreuung an den Schulen notwendig. Gedankliche und planerische Querverbindungen bestehen insbesondere zum Kapitel Schulen und Bildungseinrichtungen, insbesondere zur Planungsmaterie „Städtische Schulen“.

Im vorliegenden Kapitel geht es vor allem um Angebote der Nachmittagsbetreuung und wohnraumnahe Freizeiteinrichtungen. Für Kinder im Grundschulalter gibt es, mit Ausnahme der Planungsmaterie Nachmittagsbetreuung an den Schulen bzw. im schulischen Umfeld, eine grundsätzlich gute Versorgung. Hier bedarf es einer integrierten Gesamtsicht zur Minimierung von Überschneidungsbereichen und Parallelstrukturen einerseits und unzureichenden infrastrukturellen Angeboten, die aber eine Reihe von kostenintensiven Adaptionen bedingen, andererseits. Zum Themenbereich Horte und Nachmittagsbetreuung von Kindern im schulpflichtigen Alter gilt es im Vorfeld zu bedenken, dass mit dem Anspruch auf Nachmittagsbetreuung an den Regelschulen ab einer Zahl von 15 Kindern eine Situation entstanden ist, die es abteilungsübergreifend (Schulamt/Jugendamt) altersgruppenspezifisch zu lösen gilt.

In der Stadt Salzburg lebten am 1.1.2005 10.783 Kinder im „Pflichtschulalter“ (Alter zwischen 7 und 14 Jahren). Von diesen besuchten – ohne Berücksichtigung schulischer Nachmittagsbetreuung – 996 eine entsprechende Kinderbetreuungseinrichtung, was einer Quote von

9,2% entspricht. Insgesamt standen zum Stichtag 15 Horte und 21 „alterserweiterte Einrichtungen“ zur Verfügung (Daten MA 3).

Die Erwartungshaltungen der Eltern nach einem längeren Verbleib ihrer Kinder im Schulverband sind dahingehend oftmals falsch oder verkürzt, da angenommen wird, es würde in dieser Zeit zusätzlicher Unterricht bzw. eine Form des Förderunterrichtes stattfinden. Es entsteht eine Konkurrenzsituation zu den funktionierenden und qualitativ hervorragenden Betreuungseinrichtungen der städtischen Horte. Eltern könnten geneigt sein, auf das kostengünstigere, aber weniger umfassende und in seiner freizeitpädagogischen Ausrichtung weniger zielgerichtete Angebot der Nachmittagsbetreuung in den Schulen zurückzugreifen. Dies ist zu vermeiden.

Als sinnvoll wird erachtet, die Kinderbetreuung dort hinzulenken, wo Infrastruktur (z. B. Küchen, Speisesäle, Aufenthaltsräume) bereits besteht, nicht Essen in die Schulen bringen, wo die Kinder in den Klassenzimmern essen müssen. Die Unterbringung in einem Hort stellt auch eine Kostenfrage dar, intensivere Betreuung kostet mehr. Unbestritten gibt es eine Diskrepanz zwischen Anspruch an Umfang und Qualität von Betreuung und der Kostenakzeptanz und der Bereitschaft nach (sozial gestaffelten) Möglichkeiten, adäquate Beiträge dafür zu leisten. Deshalb sind die Vorteile, die eine Unterbringung im Hort für Kinder im Pflichtschulalter im Zuge des Bedarfs einer außerhäuslichen Nachmittagsbetreuung, die fallweise auch auf die Zeit vor Schulbeginn oder bei Ausfall des Unterrichts auf die unterrichtsfreie Zeit ausgedehnt werden kann, klar zu kommunizieren. Horte bieten spielerisches Umfeld, professionelle Betreuungspersonen, die auf Freizeiterziehung hin ausgebildet sind, im Hort steht die nötige Infrastruktur zur Verfügung. In vielen Schulen fehlt es an entsprechenden Räumlichkeiten und Möbeln, Speisesälen, Aufenthaltsräumen und einem adäquaten Umfeld für Erholung, Spiel,

Bewegung. In der Planung der Nachmittagsbetreuung an den Schulen ist auf eine Vernetzung und die Nutzung von Synergien zu achten. Bestehende städtische Einrichtungen (von den Kindergärten bis zu den Seniorenheimen) und deren Möglichkeiten sollten in die Planung einbezogen werden.

Im Zuge einer Optimierung und Anpassung an den vorliegenden Bedarf sollten die Horte konzeptionell weiter entwickelt werden. Dies betrifft genauso die Betreuungskonzepte und das Angebot wie auch die Begrifflichkeiten (z. B. Hort, Wärterin), die es zu überdenken gilt.

Für die Altersgruppe der 10- bis 14-Jährigen wird weniger häufig institutionalisierte Betreuung in Anspruch genommen, da diese meist eine höhere Selbständigkeit aufweisen. Allerdings gibt es gegen ein ständiges Unbetreutsein auch einige Bedenken. 10- bis 14-Jährige können fallweise alleine zu Hause sein, dies kann aber zu Isolierung, Vereinsamung und mangelnder Ausbildung sozialer Kompetenzen führen.

Die „junge“ Jugend, Jugendliche und junge Erwachsene

Bei der Planung und Errichtung von infrastrukturellen Einrichtungen für Jugendliche ist darauf zu achten, dass trotz der wenigen Lebensjahre, die diese Altersgruppe umfasst, die einzelnen „Generationen“ von Jugendlichen in ihrer individuellen Wahrnehmung oftmals „Welten“ trennen. So ist es soziologisch bereits schwierig, trennscharfe Definitionen für das Einstiegsalter in die jeweilige Jugendphase zu finden, da dieses stark nach physischem und mentalem Status variiert, von ev. vorhandenen älteren Geschwistern mit Vorbildfunktion, dem sozialen Umfeld, den schulischen Anforderungen etc. abhängt. Besonders schwierig stellt sich die Situation der „Schwellen-Generation“ der 11- bis 14-Jährigen dar, da sie in beiden Kategorien den Kindern und den Jugendlichen eigentlich keinen Platz (mehr) haben.

Von der Gesamtbevölkerung werden Heranwachsende, speziell Jugendliche, oftmals als Störfaktoren und Bedrohung der öffentlichen Ordnung wahrgenommen. Tatsächlich kommt es mit dieser Altersgruppe immer wieder zu Nutzungskonflikten im öffentlichen Raum, da junge Menschen, ihre verschiedenen Formen der Freizeitgestaltung und Infrastrukturnutzung zu Konflikten mit anderen Nutzergruppen führen. Besonders sensibel wird darauf im unmittelbaren Wohnumfeld z. B. im Bereich von Kleinkinderspielflächen, auf denen sich verstärkt Jugendliche aufhalten, oder auf Parkflächen, in zugänglichen Hauseingängen oder Tiefgaragen, die als wetterfeste informelle Treffpunkte genutzt werden, reagiert.

Maßnahmen im Bereich der Angebotsplanung und Erweiterung wurden in den letzten Jahren vor allem in Siedlungen und Wohnquartieren gesetzt, in denen Probleme mit dieser Altersgruppe evident oder zu erwarten waren. Einrichtungen wurden vor allem für „schwierige“ Jugendliche in Siedlungen und Stadtteilen mit Problempotentialen, sogenannten sozialen Brennpunkten, errichtet. Diese haben einen sozial- und freizeitpädagogischen Ansatz und bieten zudem professionelle Betreuung durch pädagogische MitarbeiterInnen an. Eine Mangelsituation wird seitens des Jugendkoordinators hinsichtlich von Einrichtungen ohne Nutzungsvorgaben und ohne organisierte Bespielung konstatiert.

Um neben der Zielgruppe von Jugendlichen mit sozialpädagogischem Interventionsbedarf auch die Gruppe der „NormalnutzerInnen“ nicht zu vernachlässigen, braucht es Freiräume ohne Betreuung und spielpädagogische Animation durch stationäre oder ambulant einsetzbare bezahlte ProfessionistInnen. Es gibt wenig Angebote jenseits sozialpädagogisch intendierter Intervention. Die Konzentration auf Problemjugend und sozial benachteiligte Gruppen und Siedlungen vermittelt den „Normal-NutzerInnen“ das Gefühl, im Hintertreffen zu sein.

Hier bestehen Angebotslücken z. B. bei gewidmeten Freiflächen für Jugendliche, die eine ähnliche Funktion erfüllen sollen wie die Spielplätze für Kinder. Allerdings gibt es positive Beispiele unbürokratischer und rascher, unaufwendiger Adaption öffentlicher Flächen für die allgemeine Nutzung. Ein Angebot, das vielfach vor allem von jungen Leuten, aber auch von der allgemeinen Bevölkerung und den Gästen gerne angenommen wird, ist die mittlerweile stark frequentierte Uferböschung rechts der Salzach zwischen Mozartsteg und Müllner Steg. Um eine Nutzung zu ermöglichen, wird 5 x jährlich gemäht, notwendig sind einige zusätzliche Mistkübel, tägliche Reinigung und Müllentsorgung. Als weitere Wünsche werden WC-Anlagen, Bänke und Beschattung genannt. Große Verbesserungen im Angebot wurden in den letzten Jahren im Bereich offener Sportanlagen gemacht, wie z. B. von Beachvolleyball-Plätzen und Skaterrampen. Diese werden allerdings stärker von der männlichen Jugend genutzt, eine Wahrnehmung der Bedürfnisse der – sozial meist weniger auffälligen – Mädchen im öffentlichen Raum bedarf einer speziellen Berücksichtigung.

Trends im Jugendbereich sind kurzlebig. Nachhaltige Planung in diesem trendabhängigen Bereich mit kurzen Halbwertszeiten von aktuellen Vorhaben und Projektideen bedarf flexibler Herangehensweisen und Anpassungsmöglichkeiten bestehender Einrichtungen. Es sollte nicht so sein, dass ein Gelände, das einmal Beachvolleyball-Platz war – immer Beachvolleyball-Platz bleiben muss. Bis zur Durchsetzung eines Vorhabens, dem Abschluss der Planung und Ausführung kann sich der Bedarf (der Trend) bereits verändert haben. Es sollte Möglichkeiten zur schnellen Anpassung an die nächste „Generation“ Jugendlicher geben, die Umgestaltung sollte sich nach ihren Wünschen richten.

Die Freizeit- und Kulturstätten, die in den letzten Jahren errichtet wurden, stellen eine willkommene Bereicherung in der Szene dar, werden

von den „jungen“ Jugendlichen allerdings als nicht ihren Bedürfnissen und Anforderungen entsprechend eingestuft. Diese Stätten dienen dem Konsum von Jugendkultur, ermöglichen Events in unterschiedlichen Richtungen, bilden aber keine genügende Basis für eine kreative Selbstverwirklichung der Zielgruppen. ARGE Kulturgelände Nonntal und Rockhaus sind mittlerweile etablierte Kultureinrichtungen geworden. Diese Einrichtungen sind Veranstaltungsplattformen, bieten Konzerte, Festivals etc. auf hohem Niveau, aber keinen offenen Gestaltungsraum für Jugendliche. Eine differenzierte Planungsgrundlage für Jugendangebote sollte die laufende Workshopreihe durch den Jugendkoordinator ergeben.

Die artikulierten Bedürfnisse der Jugendlichen bewegen sich weniger im Bereich der Forderung nach aufwändiger Infrastruktur, sondern in der Ermöglichung von Nutzung und die Zugänglichkeit von Einrichtungen, die ihnen bislang vorenthalten wurden. Es geht um ein verstärktes Angebot an Plätzen ohne „Bespielung“, Konsum- und Bewegungszwang. Die Jugendlichen artikulieren Bedarf an Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung außerhalb von Sportstätten, Orten zum „gemeinsamen Abhängen“ und verbesserte Nutzungschancen, z. B. im Themenspektrum „Baden“. Hier gibt es im Umkreis von 30–45 Fahrminuten um die Stadt Salzburg unzählige Möglichkeiten, Seen, Thermen, Schwimmbäder, die für die Zielgruppe durch eine Verbesserung der Erreichbarkeit, z. B. durch einen „Bäder-Bus“, einen Shuttledienst, kurzfristig und ohne großen Aufwand erschlossen werden können.

Ebenso kann den stadtteilspezifischen Defiziten im Bereich der Jugendeinrichtungen (z. B. Moosstraße/Alpenstraße) durch eine Nutzungs-Anbindung an Schulsportanlagen und andere öffentliche Einrichtungen unmittelbar begegnet werden. Ein solches Vorgehen bedarf allerdings ausgearbeiteter Nutzungskonzepte, der Klärung von Haftungsfragen und eines gewissen

Mindestmaßes an Kontrolle, Beaufsichtigung und Anlagenbetreuung. Den Betreibern und „De-facto-Besitzern“ (Schulen, Vereinen, etc.) sollen durch Vergünstigungen und eine verstärkte Berücksichtigung bei Investitionen und Strukturnachbesserungen Anreize für eine Öffnung geboten werden. Beispielsweise kann es sinnvoll sein, etwa einen Schulwart oder das Reinigungspersonal für die zusätzliche Tätigkeit zu bezahlen, als andere, neue Räume anzumieten oder zu errichten.

Im Sinne einer intergenerativen Kommunikation und Interaktion gilt es aber auch darauf zu achten, dass sich speziell die Jugendlichen nicht in eine selbstgewählte Isolation begeben und sich die Begegnung mit anderen Bevölkerungsgruppen auf Reibungsflächen und Konflikte beschränken. Eine zu starke Orientierung an den Wünschen und speziellen Bedarfslagen der Heranwachsenden kann für diese Gruppe zu einer „Bedarfsorientierungsfalle“ führen. Es gilt daher, auch wenn potentielle Nutzungskonflikte zu erwarten sind, altersgruppenübergreifende Kommunikation und Interaktion zu fördern. In diesem Kontext sollte eine Öffnung von verschiedenen infrastrukturellen Einrichtungen der Stadt Salzburg für verschiedenste Nutzergruppen angedacht und durch spezielle Lenkungsmaßnahmen gefördert werden.

Ziel ist die optimierte Mehrfachnutzung von Einrichtungen, die der Stadt bereits gehören und aus öffentlichen Mitteln finanziert werden (Seniorenheime, Schulen, Horte). Um eine Nutzungsoptimierung zum Vorteil aller beteiligten Instanzen zu erreichen, braucht es im Vorfeld moderierte Prozesse zur Entwicklung gemeinsamer Nutzungskonzepte. Ziel sind nicht so sehr Investitionen in große infrastrukturelle Vorhaben und Freizeitanlagen, die Folgekosten durch Instandhaltung, Betrieb und personelle Ressourcen verursachen, sondern die optimale Bewirtschaftung und breite Nutzung bestehender Einrichtungen.

Um eine Öffnung der Schulen als lokale multifunktionale Infrastruktureinrichtungen zu bewirken, müssen Anreizsysteme geschaffen werden (für Schulleitung, Schulwarte, Eltern, SchülerInnen etc.), die eine Öffnung fördern. Die Prioritätenreihung von Investitionsentscheidungen könnte an die Bedingung der „kontrollierten Öffnung“ geknüpft werden. Dann stünde den Zielgruppen eine Fülle neuer Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung in unmittelbarer Wohnraumnähe zur Verfügung.

Etwa ein Drittel der Jugendlichen und jungen Erwachsenen zwischen 14 und 20 Jahren verbringen ihre Freizeit im Outdoor-Bereich, davon wiederum die Hälfte im direkten Wohnumfeld bzw. Stadtteil (Daten MA 3). Die Errichtung freizeitbezogener Infrastruktur für Jugendliche und junge Erwachsene sollte unter Berücksichtigung des Nahraumprinzips verstärkt wahrgenommen werden. Ein attraktives Fuß- und Radwegenetz, aber auch ein entsprechend einladendes Wohn- und Spielstraßenkonzept könnte für diese Nutzergruppe weitere attraktive Angebote schaffen.

Aus der Struktur- und Problemanalyse wird erkennbar, dass das Thema Infrastruktur für die „junge“ Jugend, Jugendliche und junge Erwachsene eine Querschnittsaufgabe darstellt. Insofern finden sich die relevanten Ziele und Maßen im Freiraumkonzept, Ziel B.4.14 – B.4.18 und den dazu abgestimmten Maßnahmen sowie im Infrastrukturkonzept unter dem Kapitel Kultur und Bildung, Ziel E.2.2 – E.2.3 und darauf bezogenen Maßnahmen.

5.1.3 Einrichtungen für die ältere Generation

Der demographische Wandel, das vorhergesagte „Kippen“ der Bevölkerungspyramide und die Überalterung der Gesellschaft, die Brüchigkeit des „Generationenvertrages“, die Auflösung familiärer Verbände und verwandtschaftlicher Netzwerke stellen die Gemeinwesen vor besondere und dringliche Aufgaben.

Als Planungsaufgabe braucht es dazu kreative und innovative Herangehensweisen und Bewältigungsstrategien. Es geht darum, dem Thema Alter und alte Menschen ein entsprechendes Gewicht zu verleihen und die positiven Aspekte des Alterns herauszuheben. Dabei soll das Grundprinzip des „Alterns in Würde und Selbstbestimmung“ maßgeblich zum Tragen kommen.

Ziel in der Infrastrukturplanung im Zusammenhang mit den speziellen Bedürfnissen und Erfordernissen der Altenbetreuung muss es sein, ein Netz aus Stützmechanismen und Einrichtungen zu schaffen, die eine größt- und längstmögliche Eigenständigkeit und Selbstorganisation im Wohnumfeld der Betroffenen erlauben.

Bei der Betreuung von Personen mit Assistenzbedarf ist der Grundsatz des „jeweils gelindesten Mittels“ zu berücksichtigen, was sowohl den Betroffenen als auch der Solidargemeinschaft in Form der öffentlichen Hand zugute kommt. Hinsichtlich des prognostizierten demographischen Wandels bedeutet dies die integrierte Entwicklung eines Stufenmodells, das ein durchlässiges, flexibles und auf die aktuellen Bedürfnisse der Betroffenen und die Erfordernisse der pflegenden Angehörigen bzw. der engagierten Betreuungseinrichtungen abgestimmtes Vorgehen erlaubt. Aufbauend auf mobile und ambulante Dienste bedeutet dies ein Angebot an Tages- und Kurzzeitunterbringung, einer späteren dauernden Wohnunterbringung bis zum Status des ständigen Pflegebedarfs durch professionelles Personal.

Pflegeprävention und Pflegenetzwerke

Der Fokus der Bemühungen ist auf eine besonders intensive Planung und Investitionen in den Bereich der Prävention, der Vorsorge der Pflegebedürftigkeit, der Mobilität und sozialen Einbindung der älteren MitbürgerInnen zur Verhütung von Gebrechlichkeit, Isolation und Desorientierung zu richten. Um einer Un-

terbringung in stationären Einrichtungen so lange wie möglich vorzubeugen, müssen ähnlich der offenen, aktivierenden Kinder- und Jugendarbeit Dienstleistungen und Aktivitäten mit Präventionscharakter im Vorfeld und im direkten Lebensumfeld der älteren MitbürgerInnen gesetzt werden.

Bei der Generation der jetzt über 65-Jährigen gewährleisten derzeit die Seniorenorganisationen der politischen Parteien eine wohnraumnahe Einbindung in das gesellschaftliche Leben. Die Bereitschaft zur Bindung an Vereine und Institutionen nimmt aber allgemein ab, sodass dieses Modell diese Funktion nicht mehr in ausreichendem Maße erfüllen wird können.

Die Seniorenbetreuung der Stadt Salzburg bietet zahlreiche Aktivitäten für SeniorInnen im Freizeit- und Kulturbereich sowie einen Kontaktbesuchsdienst. In ihre Zuständigkeit fällt auch die Anmeldung bzw. Einweisung in die städtischen Seniorenheime. Diese Einrichtung ist eine gut vernetzte Servicestelle mit hohem Bekanntheitsgrad, die mit anderen befassten Stellen wie auch den Wohnbaugenossenschaften zusammenarbeitet. Durch den Kontaktbesuchsdienst ist eine exakte Bedarfsabklärung vor Ort im unmittelbaren Lebensumfeld, genaue Abschätzung der Notwendigkeit der Form und des Ausmaßes der Intervention möglich. Diese Einrichtung sollte gestärkt und personell ausgebaut werden.

Bislang werden schätzungsweise 70% der älteren Personen mit Pflegebedarf innerfamiliär versorgt. Für 30% ist somit eine familienersetzende Versorgungseinrichtung notwendig. In Anbetracht der sich ausdünnenden familiären Netzwerke, der höheren räumlichen Mobilität und Flexibilität, der geringeren Kinderzahl und weiterer Faktoren ist davon auszugehen, dass diese Zahl auf Dauer nicht zu halten sein wird. Als Konsequenz bedarf es eines weiteren Ausbaus der mobilen und ambulanten Dienste sowie des Aufbaus von Pflegenetzwerken zur Ermitt-

lung von umfassenden, ganzheitlichen, individuellen Pflegekonzepten. Teil des Stufenplanes und der zu errichtenden Pflegenetzwerke sind auch Maßnahmen, die dem Erhalt bzw. zur Wiederherstellung der Selbständigkeit für SeniorInnen (z. B. nach Krankenhausaufenthalten, Schlaganfällen etc.) dienen, etwa durch unterstützende und begleitende medizinische Maßnahmen.

Das Szenario der „Institutionellen Rund-um-die-Uhr-Versorgung einer ganzen Generation“ wird weder von den Betroffenen noch von den politischen Verantwortlichen gewollt. Daher ist es notwendig, bei der Maßnahmenplanung hinsichtlich der Altenbetreuung und Seniorenheime realisierbare, mittel- wie auch langfristig leistbare und für alle Seiten akzeptable Vorkehrungen zu treffen.

Anpassbares Wohnen

Der Wunsch der überwiegenden Mehrheit der älteren und betagten MitbürgerInnen ist es, in den eigenen vier Wänden und wenn möglich im Kreise und der Obsorge der eigenen Angehörigen den letzten Lebensabschnitt zu verbringen. Um der zunehmenden Zahl dieser Gesellschaftsgruppe den Verbleib in ihrem gewohnten Wohnumfeld und ihrer angestammten Lebensumgebung so lange wie möglich zu sichern, sind eine Reihe von planerischen Erfordernissen notwendig, die insgesamt ein breites Handlungsfeld ergeben.

Bei Neuerrichtungen von Wohnungen sollte das Thema Barrierefreiheit kein Diskussionspunkt mehr sein. Sowohl private als auch die gemeinnützigen Bauträger sind gefordert, die lebenslaufgerechte Funktion der Wohneinheiten zu gewährleisten, was sich nicht zuletzt auch in einer Wertbeständigkeit ausdrückt. Die Investition in Lifte und Aufstieghilfen würde sich volkswirtschaftlich durchaus rechnen, wenn damit der Verbleib von älteren Personen gewährleistet wird, die sich ansonsten aufgrund ihrer Mobilitätseinschränkung vorzeitig in institutionelle Betreuung begeben müssten.

Bei der Situierung von seniorengerechten Wohnungen in Neubauten muss darauf geachtet werden, dass ältere BewohnerInnen andere Nutzungsmuster, z. B. ein erhöhtes Ruhebedürfnis, ein höheres Sicherheitsbedürfnis, andere Mobilitätsmuster haben als Jüngere. Eine räumliche Trennung der Generationen wird aber aus sozialwissenschaftlicher Sicht als gesamtgesellschaftlich nicht hilfreich abgelehnt. Um die potentiellen Konfliktfelder zwischen SeniorInnen und jungen Familien, Kindern und Jugendlichen zu entschärfen und konstruktiv zu bewältigen, braucht es innerhalb der Siedlungsverbände Nischen und Freiräume, ev. in der Besiedlungsphase auch einen moderierten Prozess des Zusammenwachsens.

Hoher Bedarf besteht in der Möglichkeit von Wohnungsanpassungen. Beispielsweise sind es Adaptierungen der Sanitärräume oder der Abbau von Barrieren, die dann das selbständige Bewältigen des Alltags wieder ermöglichen. Durch bessere Öffentlichkeitsarbeit und ein Beratungsangebot sollte dieses wichtige Thema stärker kommuniziert werden.

Große Wohnungssanierungen und das Weiterbauen im Bestand bieten ebenfalls die Chance, dass dem Aspekt der seniorengerechten Wohnungen mehr Augenmerk geschenkt wird. Gerade wenn es den älteren MitbürgerInnen damit ermöglicht wird, am angestammten Wohnsitz zu bleiben, darf mit einer hohen Akzeptanz von Bau- und Sanierungsmaßnahmen gerechnet werden.

Die verstärkte Förderung von Mehrgenerationenhaushalten – auch über die Wohnbauförderung – stellt ein weiteres Handlungsfeld dar. Der in der Wohnbauförderung gebräuchliche Begriff der „wachsenden Familie“ wäre sinngemäß auch auf ältere Familienmitglieder auszudehnen.

Die Erhaltung der wohnraumnahen Infrastruktur (z. B. Nahversorger, Post, Gehwege, Bänke) sollte einen besonders hohen Stellenwert haben, da diese die soziale Einbindung in

das Wohnumfeld gewährleisten. Den eingeschränkten Bewegungsradien von älteren Menschen entspricht die Anwendung und Umsetzung des Nahraumprinzips (laut Sozialleitbild), die sich in einer wohnungsnahen Infrastruktur des täglichen Bedarfs (Nahversorger, Arzt, Friseur, Post etc.) ausdrückt. Desgleichen braucht es Naherholungsräume und altersadäquate Freiräume, bei denen auf leichte und gefahrlose Erreichbarkeit ebenso zu achten ist wie auf ausreichende Rast- und Ruhemöglichkeiten (Sitzgelegenheiten).

Ein präventiver Ausbau der Koordinationsleistungen der gesamten Altenhilfe durch das bewährte Modell „stadtteilorientierte Altenhilfe“ erscheint ratsam. Ebenso sind nachbarschaftliche Netzwerke zu fördern, zu stützen und zu organisieren bzw. koordinierende, wohnraumnahe Einrichtungen damit zu beauftragen.

Faktum ist, dass viele SeniorInnen letztendlich in viel zu großen Wohnungen leben und damit eine „Fehlbelegung“ vorliegt. Auf der einen Seite ist es zu respektieren, dass die älteren MitbürgerInnen nicht einfach einen Wohnungswechsel vornehmen wollen, da sie sich mit dem angestammten Wohnsitz und der vertrauten Lebensumgebung eng verbunden fühlen. Trotzdem sollten auch hier die Alternativen aufgezeigt werden. Wichtig wäre, dass im unmittelbaren Lebensumfeld – in der vertrauten Siedlungsanlage oder Wohnquartier – Alternativangebote für seniorengerechte Wohneinheiten angeboten werden. Der Verbleib im eigenen Viertel wird einer schönen, teuren, wenngleich barrierefreien Wohnung in einem anderen Stadtteil vorgezogen. Gezielte Aktionen zu einem Wohnungstausch in den Siedlungsverbänden – selbstverständlich auf rein freiwilliger Basis – sollten initiiert und unterstützt werden. Der Umzug in kleinere, den aktuellen Bedürfnissen der „Post-Family-Phase“ besser angepasste Wohneinheiten soll durch Anreize gefördert, Eigeninvestitionen nach Möglichkeit abgelöst bzw. abgegolten werden. Es muss einen „Veränderungsgewinn“

für alle Seiten geben. Eine bedarfsgerechte und „bedienerfreundliche“ Architektur, klare Funktionen von Wohnhäusern und des Umfelds, die gefahrlose Zugänglichkeit von Begleitinfrastruktur wie Waschküchen, Abstellräumen und Müllinseln tragen zu einem altersgerechten Wohnumfeld bei.

Mobile Dienste, Akutpflege/ Tageseinrichtungen

Das bereits gut ausgebaute Angebot der mobilen Hilfs- und Pflegedienste der verschiedenen Anbieter gewährleistet für viele SeniorInnen einen Verbleib in den eigenen vier Wänden auch beim Eintritt eines gewissen Pflege- und Assistenzbedarfs. Sie sind ein wichtiger Faktor in einem flexiblen und durchlässigen Stufenmodell von ergänzenden bis substituierenden Pflegeleistungen unter der Berücksichtigung der individuell verbleibenden Teilbereichen der Selbstorganisations- und Versorgungsfähigkeit. Zu beachten wäre, dass es dabei zu keiner Isolation von alleinlebenden SeniorInnen kommen soll, die nur mehr Besuch von Hilfs- und Pflegediensten erhalten. Auch hier wäre mit einer stadtteilorientierten, aktivierenden und aufsuchenden Sozialarbeit entgegenzusteuern, die auch von den Seniorenheimstützpunkten ausgehen könnte (neue Teilfunktion als soziales Stadtteilzentrum), um nicht zuletzt die Schwelle zu einer später notwendigen, stationären Unterbringung zu verringern.

An der Schwelle vom betreuten Wohnen zu Hause zur ständigen Unterbringung in institutionalisierten Einrichtungen steht ein teilstationärer Betreuungsbedarf. Dieser betrifft Betreuungslücken, die durch die zeitweilige Abwesenheit oder Verhinderung der ständigen Betreuungsperson(en) entstehen wie z. B. Erwerbstätigkeit, Krankheit, Urlaub und Erholung etc. Es gibt zurzeit drei Tageszentren mit 72 Plätzen in der Stadt Salzburg mit unterschiedlicher Auslastung (Daten MA 3, 2006).

Die Forcierung von Tagesbetreuung von SeniorInnen macht Sinn als Er-

gänzung zu innerfamiliärer Betreuung, ähnlich den Kinderbetreuungseinrichtungen. Die Vorteile für NutzerInnen und Angehörige müssen kommuniziert werden, es braucht ein diversifiziertes Angebot der Tagespflege. Tagespflegeeinrichtungen könnten dabei in Verbindung mit stationären Wohn- und Pflegeeinrichtungen oder auch mit Kinderbetreuungseinrichtungen, Nachmittagsbetreuung, Horten etc. situiert werden. Neben der Tagespflege, an deren Etablierung noch gearbeitet werden muss, wird ein enormer Bedarf an Akutpflege konstatiert. Eine weitgehend problemlose kurzfristige Unterbringung von Familienangehörigen im Bedarfsfall (nach Krankenhausaufenthalten, Unfällen, bei Verhinderung der Betreuungspersonen) würde eine längere grundsätzliche Verweildauer im familiären Umfeld gewährleisten.

Seniorenheime

Die Stadt Salzburg betreibt derzeit 5 Seniorenheime mit 1 Zweigstelle in den Stadtteilen Nonntal, Lieferring, Taxham und Itzling (siehe auch Plan 5.02 Altenbetreuung und Seniorenheime). Damit stehen ca. 1.000 ständige stationäre Pflegeeinheiten zur Verfügung. Darüber hinaus bietet sie ihren betagten MitbürgerInnen Unterbringungs- und Versorgungsmöglichkeiten von weiteren institutionellen Anbietern, das Albert-Magnus-Haus in Parsch, die Landespflegeanstalt Mülln, das Haus des Roten Kreuzes in Morzg, Haus für Senioren im Diakoniezentrum Aigen, Seniorenresidenz Mirabell, die Seniorenwohnanlage der Jungarbeiterbewegung in Aigen sowie das Herz-Jesu-Asyl in Riedenburg und einen Pflegebettenanteil in der Nachbargemeinde Hallwang. Durch die Erweiterung des Seniorenheims Hellbrunn um den geplanten Bauteil 2 und den geplanten Seniorenheimbau Lehen in der Siebenstädterstraße wird der Bedarf an Pflegeplätzen nach der Bedarfsprognose des Landes weitestgehend abgedeckt.

Wichtig ist an dieser Stelle festzuhalten, dass die genannten Kapazi-

täten der stationären Unterbringung von pflegebedürftigen älteren MitbürgerInnen lediglich dann als ausreichend einzuschätzen sind, wenn im Vorfeld die im obigen Kapitel beschriebenen Maßnahmenbündel bzw. Pflegenetzwerke zur individuell bedarfsadäquaten Abdeckung entwickelt werden und zur Anwendung kommen.

Der anzustrebende Stufenplan würde in der Regel folgende Phasen beinhalten: Selbständigkeit – Unterstützung durch pflegende Angehörige – stundenweise mobile Betreuung – intensive mobile Betreuung – institutionelle Tagesbetreuung – Kurzzeitpflege/Einwohphase – Wohnunterbringung – Vollpflege. Anzustreben ist jedenfalls eine diversifizierte Angebotspalette.

Als äußerst problematisch wird in Expertenkreisen die Tatsache gesehen, dass die Seniorenheime zu reinen Pflegeheimen umgestaltet werden bzw. aktuell nur mehr Personen ab der Pflegestufe 3 Aufnahme finden. Aufgrund sozialer Indikationen kann allerdings eine Heimaufnahme mit niedrigeren Pflegestufen als 3 erfolgen (siehe Amtsbericht „Alt werden in Salzburg“). Hier braucht es eine klare Gegensteuerung und Alternativkonzepte. Altenheime sind in ihrer sozialen Funktion zu stärken und umfassender als bislang als lokale Sozial- und Dienstleistungseinrichtungen (soziale Stadtteilzentren) zu etablieren. Dazu braucht es eine Öffnung der Heime und einen Imagewandel. Altenheime sollen als Sozial- und Seniorenzentren zu Anlaufstellen für verschiedene Dienste ausgebaut werden. Eine Öffnung wird dazu beitragen, Ängste und Befürchtungen zu mindern, die mit einer Altenheimunterbringung einhergehen. Neben den Kerneinrichtungen der städtischen Altenheime ließen sich auch teilstationäre und ambulante „Spin-offs“ von den zentralen stationären Einrichtungen aus organisieren und betreuen. Dadurch könnten Synergien geschaffen und die umfassende Sachkompetenz der Einrichtungen effizient genutzt werden.

Alten- und Pflegeheime wurden in den letzten Jahrzehnten in guter Absicht der Rücksichtnahme auf das Erholungs- und Ruhebedürfnis der BewohnerInnen zu stark vom allgemeinen Leben abgeschnitten. Die zeigt sich sowohl in der räumlichen Situierung als auch in Funktion und Ausrichtung der Häuser. Im Zuge des demographischen Wandels und der weiter steigenden individuellen Lebenserwartung ist damit zu rechnen, dass in Hinkunft ein weit größerer Anteil der Bevölkerung aufgrund seines Alters über einen weit längeren Zeitraum auf unterstützende Dienstleistungen angewiesen sein wird. Daher müssen Senioreneinrichtungen räumlich wie emotional stärker „ins Zentrum“, in den Alltag zurückgeholt werden.

Seniorenheime können Schnittstellen zwischen den Generationen sein, es gibt generationenübergreifende Interaktionsmöglichkeiten (z. B. Schüler-Mittagstisch im Altenheim, Nachmittagsbetreuung in einer stark „alterserweiterten“ Gruppe). Möglich ist die gemeinsame Nutzung von Infrastruktur an den Randzeiten oder die Nutzung von vorhandenen Raumpotentialen. Möglich ist eine Maßnahmenpalette von der gemeinsamen Nutzung von Infrastruktur mit mehr oder weniger Berührungspunkten bis zu einer tatsächlichen Integration von Kinder- und Altenbetreuung. Ausgehend von Modellprojekten sollte dieser Handlungsansatz weiterentwickelt werden.

Seniorenheime sollten so gestaltet werden, dass ein Gefühl der Sicherheit, des Wohlbefindens und der Akzeptanz für die neue Wohnumgebung entsteht. Vieles spricht für ein „konservatives Bauen“, welches sich klar nach den Bedürfnissen der Betagten orientiert. Eine dringliche Notwendigkeit wird darin gesehen, innerhalb der stationären Einrichtungen eine erhöhte Durchlässigkeit von Wohn- und Pflegestation zu erreichen.

Handlungsbedarf ist auch im Bereich der Kurzzeitpflege erkennbar. Betroffene und deren Angehörige ziehen eine (kostenintensivere) dau-

erhafte Unterbringung vor, wenn nicht gewährleistet ist, dass im Bedarfsfall ein Kurzzeitpflegebett beansprucht werden kann.

Als besonders prekär wird die Situation im – wachsenden – Bereich der Dementenbetreuung gesehen. Der steigende Bedarf an Betreuungsmöglichkeiten und Einrichtungen für desorientierte und demente Personen kann von den bestehenden Institutionen im Rahmen ihrer bislang vorhandenen Kapazitäten und Konzepte nicht zufriedenstellend abgedeckt werden. Die Versorgungsmisere kann vielfach nur durch Einweisung in die Geriatrie begegnet werden, die aber als langfristige Lösung ungeeignet erscheint. In Zusammenarbeit von Fachleuten, der Universitätsklinik für Geriatrie und dem geronto-psychiatrischen Arbeitskreis sollten Konzepte und Lösungsstrategien erarbeitet werden.

5.1.4 Einrichtungen für Personen mit speziellen Bedürfnissen und Behinderte

Die Wahrnehmung der Belange von Personen mit körperlichen Gebrechen und Beeinträchtigungen liegen vor allem im Abbau und der Vermeidung von Zugangshürden. Bei Personen mit speziellen Bedürfnissen aufgrund mentaler, psychischer oder multipler Beeinträchtigungen bedarf es umfassenderer Maßnahmen zur sozialen Integration, der Wahrung und Sicherung des Rechtes der Teilnahme der Betroffenen am sozialen Leben der Gemeinschaft.

Wohnunterbringung, Tagesbetreuung und Versorgung liegen nicht in erster Linie in der Kompetenz der Stadt Salzburg, sondern sind Landesangelegenheit. Trotzdem hat die Stadt Salzburg dafür Sorge zu tragen, dass ihre BewohnerInnen mit speziellen Bedürfnissen ihre Bürgerrechte ausüben können und die im Sozialleitbild festgeschriebenen Prinzipien auch auf diese Personengruppe angewendet werden. Dies stellt für die kommende Planungsperiode eine besondere Aufgabe dar, da im Zuge des demographischen

Wandels mit einer höheren Zahl dementer und mental desorientierter Personen zu rechnen sein wird.

Die Integration von Personen mit speziellen Bedürfnissen und Behinderten in die Gesamtgesellschaft verlangt einen Balanceakt zwischen speziellen, zielgruppenorientierten Angeboten und der Sicherung des Zugangs zu allgemeiner Infrastruktur. Dazu bedarf es von Seiten der Planung der Wahrnehmung spezieller Anforderungen an Wohnen und öffentliche Infrastruktur und der Konsultation und Einbindung von ExpertInnen und Interessensvertretungen. So braucht es z. B., um das Zusammenleben in einer Hausgemeinschaft mit psychisch Beeinträchtigten zu erleichtern, im geförderten Mietwohnbau besondere Maßnahmen im Rahmen des Schallschutzes, für gehörlose Personen die Umsetzung von akustischen in optische Informationen und andere Kompensationsmaßnahmen im angestammten Wohnumfeld.

Wiewohl die Unterbringung von Personen mit psychischer oder mentaler Beeinträchtigung in die Agenden des Landes fällt und für diese Belange institutionelle Anbieter und Vereine herangezogen werden, fällt es auch in die Planungsaufgaben der Stadt, mittel- und langfristig die Wohnversorgung und Tagesunterbringung der MitbürgerInnen mit speziellen Bedürfnissen zu gewährleisten. Derzeit ist die innerhäusliche Betreuung psychisch oder mental Beeinträchtigter nicht in allen Belangen ausreichend gewährleistet. Es bedarf zusätzlicher, spezieller Einrichtungen vor allem im Bereich der familienergänzenden Einrichtungen, zur Entlastung pflegender und betreuender Angehöriger wie Akutpflege und Kurzzeitunterbringung, um einer Überlastung der Betreuungspersonen vorzubeugen. Angestrebt werden soll eine Anbindung an andere öffentliche Einrichtungen und eine gemeinsame Nutzung von Räumlichkeiten und Freiflächen, um Gettoisierungseffekte und Ausgrenzung hintan zu halten.

Vakanter Bedarf besteht auch im Be-

reich der zumindest temporären Wohnversorgung von dauerhaft Wohnungslosen mit zusätzlicher medizinischer Indikation, chronisch Alkohol- oder Drogenabhängigen und psychiatrischen Patienten ohne ständigen Wohnsitz. Durch den Teufelskreis des permanenten Pendelns zwischen Obdachlosigkeit und Krankenhausaufenthalten entstehen der öffentlichen Hand enorme Kosten, die sowohl im Sinne der Betroffenen als auch der Allgemeinheit zu vermeiden sind.

5.1.5 Gemeinwesenarbeit und Stadtteilmanagement

Gemeinwesenarbeit unterstützt die Entwicklung sozialer Beziehungen der BewohnerInnen innerhalb eines Stadtteils/Quartiers und nimmt sich ihrer Anliegen an. Bürgerbeteiligung bezieht das lokale Wissen der BewohnerInnen in Planungen mit ein, um so noch stärker auf ihre speziellen Bedürfnisse achten zu können. Projekte können noch so hohen fachlichen Ansprüchen gerecht werden, wenn sie in der Nutzung durch die Betroffenen nicht praktikabel sind, ist die Akzeptanz gering. Eine sehr aktive Form der Bürgerbeteiligung stellen Lokale Agenda-21-Prozesse dar, in deren Rahmen die Projektideen von den Betroffenen an die Verwaltung oder Politik herangetragen werden.

Im Sozialleitbild der Stadt Salzburg (2005) sind stadtteilorientierte Gemeinwesenarbeit, Umsetzung des Nahraumprinzips und Bürgernähe als Ziele festgeschrieben. Die derzeit bestehenden fünf Bewohnerservicestellen sind dabei dezentrale Anlaufstellen und Schnittstelle zwischen Entscheidungs-, Verwaltungs- und unmittelbarer Handlungsebene (Betroffene) im jeweiligen Stadtteil. Die Standorte dieser Einrichtungen sind im Plan 5.04 „Stadtteilorientierte Gemeinwesenarbeit“ dargestellt.

Neben den Bewohnerservicestellen gibt es aber eine Vielfalt an weiteren Organisationen und Vereinen, die sich der aktiven Gemeinwesenarbeit und Bürgerbeteiligung annehmen. Seitens des Landes wird im Rahmen

der Gemeindeentwicklung die Gründung von Stadtteilvereinen unterstützt. Diese Vereine setzen sich aus engagierten BürgerInnen zusammen, die sich in Arbeitsgruppen mit der Lösung von Problemen beispielsweise im Bereich Verkehr, Kultur oder Soziales annehmen. In der Stadt Salzburg gibt es derzeit Stadtteilvereine in Lieferung, Leopoldskron-Moos, Gnigl, Parsch und Itzling (Stand 2006). Daneben existieren Vereinsnetzwerke wie in Lehen mit Schwerpunkt auf Kinder- und Jugendarbeit (Verein Spektrum), Wirtschaftsinitiativen wie in Maxglan, in der Linzer Gasse, in der Altstadt oder ebenfalls in Lehen. Auch das Bürgerservice als Einrichtung der Stadt Salzburg versteht sich als Vermittler zwischen BürgerInnen und Verwaltung und ist in diesem Kontext anzuführen.

Ziel seitens der öffentlichen Hand muss es daher sein, flächendeckend Strukturen zu etablieren, die das Bürgerengagement ernst nehmen, zusammenführen und in ihren Aktivitäten unterstützen. Der Informationsfluss läuft dabei in beide Richtungen: Auf der einen Seite bekommen die BürgerInnen die Möglichkeit der direkteren Kommunikation mit Verwaltung und Politik, auf der anderen Seite können Projektideen seitens der Verwaltung unmittelbar mit den Betroffenen diskutiert und entwickelt werden. Dazu braucht es neue Strukturen in Richtung Stadtteilmanagement. Dabei sollte unbedingt das Grundsatzkonzept der Lokalen Agenda 21 aufgegriffen und implementiert werden.

Stadtteilmanagement braucht organisatorische Strukturen. An erster Stelle wäre zu klären, wie städtische Teilräume als sozialräumliche Einheiten definiert werden können. Die Bürgerinnen und Bürger identifizieren sich stark mit „ihrem“ Stadtteil. Insofern ist es wichtig, diese Teilbereiche sorgfältig zu identifizieren und nicht Konstrukte zu erstellen, die sich starr an Verwaltungsgrenzen orientieren (z. B. Abgrenzung nach Katastralgemeindegrenzen des Grundstückskatasters). Diese Fest-

legung von konkreten Teilräumen soll zukünftig als ämterübergreifende, einheitliche Planungs- und Handlungseinheiten Verwendung finden, wie auch der Ausdruck einer raumbezogenen Identität der BewohnerInnen sein. In diesem Zusammenhang wird auf den Plan 5.04 „Stadtteilorientierte Gemeinwesenarbeit“ verwiesen, mit einer wissenschaftlich fundierten Darstellung der Stadtteile, Ortsteile und Siedlungen.

Partizipation und Beteiligungsverfahren

Anzustreben ist die Institutionalisierung und Schaffung standardisierter Verfahren zur Partizipation und Einbeziehung der Belange der Betroffenen in die Planung von Infrastrukturmaßnahmen. Dies kann fallweise durch direkte Beteiligungsverfahren geschehen, aber auch durch Installierung permanenter Konsultationsmechanismen der ExpertInnen auf Verwaltungs- und Vollzugsebene (Magistratsabteilungen, städtische KoordinatorInnen und AnbieterInnen). Im Bedarfsfall sind externe ExpertInnen („Gemeinwesen-Beirat“) in einer frühen Phase der gemeinwesenimmanenten Planungsvorhaben beizuziehen.

Partizipationsprozesse und Beteiligungsformen, die diese Bezeichnung auch verdienen, erschöpfen sich nicht in Informationsveranstaltungen und Befragungen, sondern ermöglichen, dass die Belange der Betroffenen berücksichtigt und in die Entscheidungen einbezogen werden. Das bedeutet allerdings nicht, dass jeder Maßnahme ein endloser Diskussions- und Moderationsprozess vorgelagert werden muss. Nicht jeder muss bei jeder Entscheidung mitreden und mitentscheiden können. Zeitpunkt und Form der konkreten Beteiligung sind vom Planungsvorhaben, dem Grad der Betroffenheit und des Eingriffs der Maßnahme in die individuellen Belange abhängig zu machen. Notwendig sind entsprechende Delegationsverfahren im Vorfeld, die ein umfassendes Einbeziehen der unterschiedlichen Positionen

gewährleisten, aber einen lenkbaren, durchführbaren und zeitlich absehbaren Planungsprozess ermöglichen. In besonderem Maße geeignet für die Einbeziehung der Position der Betroffenen sind jene Organisationen und MitarbeiterInnen der Stadt und der beauftragten Institutionen, die in ihrem Alltagsgeschäft ständig mit der lokalen Situation konfrontiert sind und so stellvertretend die Interessen ihrer Klientel einbringen können.

Es gilt, partizipationsfähige Planungsfelder zu definieren, die eine Mitgestaltung nicht nur ermöglichen, sondern sogar bedingen. Dies ist abhängig von der Betroffenheit und dem Ausmaß der Intervention in das jeweilige unmittelbare Lebensumfeld. Der Status der Beteiligten muss von Fall zu Fall definiert und zugewiesen werden. Adäquate (teilstandardisierte) Formen sind unter Beteiligung aller einschlägigen Instanzen (Politik, Verwaltung, Handlungsebene, delegierte BürgerInnen) zu entwerfen und von geschulten und mit kommunikativer und sozialer Kompetenz ausgestatteten ProfessionistInnen (die in den Reihen der MagistratsmitarbeiterInnen oder den beauftragten Einrichtungen vorhanden sind) im Bedarfsfall durchzuführen.

Optimale Vorbereitung und Umsetzung partizipativer Planungsprozesse verhindert spätere Verzögerungen bei der Durchführung von Maßnahmen und hebt die Reputation der Verwaltung, da sich die BürgerInnen mit ihren Interessen und ihrer Problemwahrnehmung ernst genommen fühlen.

5.1.6 Medizinische Grundversorgung

Krankenanstalten des Landes Salzburg

Aufgrund ihrer Bedeutung, Stellung und Größenordnung sind an erster Stelle die zwei Spitäler Christian-Doppler-Klinik und St.-Johann-Spital zu nennen, die am 1.1.2004 zu einer Dachgesellschaft der „Gemeinnützigen Salzburger Landes-

kliniken Betriebsgesellschaft mbH“ (SALK) zusammengefasst wurden. Das St.-Johann-Spital wurde im Jahre 1695 aufgrund einer Stiftung des Fürsterzbischofes Johann Ernest Graf Thun gegründet. Es wurde an der Stelle des alten Schloß Müllegg gebaut, das bis auf das Müllegger Tor niedergerissen wurde. In der Mitte der Anlage steht die von Fischer von Erlach entworfene Spitalskirche. Bedingt durch die stürmischen Fortschritte der Medizin im 19. Jahrhundert, kam es um die Jahrhundertwende zu einer umfassenden medizinischen und baulichen Weiterentwicklung des Spitals. Nach dem Zweiten Weltkrieg setzte eine völlige Neuentwicklung mit einem großzügigen Ausbau des St.-Johann-Spitals ein. Als städtebaulich bedeutsamer Bau der letzten Jahre ist dabei die Chirurgie West zu nennen (Bauzeit 1998–2001). Heute stehen rund 1.182 Krankenbetten bereit. Die jährlich 48.000 Patienten werden in den 19 Fachabteilungen und sieben Instituten in stationäre Pflege aufgenommen und eine noch wesentlich größere Anzahl ambulant versorgt. Außerdem kommen hier pro Jahr rund 2.300 Kinder zur Welt. Das Krankenhaus ist sowohl Ausbildungsstätte für den Krankenpflegenachwuchs als auch für medizinisch-technische Akademien.

Als Vorgängerin der Christian-Doppler-Klinik wurde 1898 die „Salzburger Heilanstalt für Gemüts- und Nervenkrankte“ eröffnet und galt zu jener Zeit als die fortschrittlichste Nervenheilanstalt im damaligen Österreich. Der medizinische Schwerpunkt liegt heute weiterhin in der Versorgung von Patienten mit akuten und chronischen, körperlichen und psychischen Störungen des zentralen und peripheren Nervensystems unter Einbeziehung der seelischen und geistigen Befindlichkeit. Hinzu kommen Lehr- und Forschungsaufgaben als auch Ausbildungsfunktionen im Rahmen der Tätigkeit als Universitätsklinik der Paracelsus Medizinischen Universität (PMU). Die Klinik verfügt über 625 Betten (Stand 2002).

Unter dem Titel SALK 2020 wurde

im Jahr 2007 erstmals ein Masterplan vorgelegt, der die fachliche und räumliche Entwicklung der beiden Häuser St.-Johanns-Spital und Christian-Doppler-Klinik gesamttafhaft skizziert. Das Szenario berücksichtigt dabei nicht nur medizinisch-fachliche Notwendigkeiten, sondern beschäftigt sich auch mit Fragen der baulichen Entwicklung, dem Grünland- und Denkmalschutz.

Privatkliniken

Die Geschichte des Diakonissen-Krankenhauses beginnt im Jahre 1935 mit dem Erwerb des Sanatoriums Schwarzbach in der Imbergstraße – heute Evangelisches Diakoniewerk Gallneukirchen – durch den „Verein für Innere Mission“. In den 80er-Jahren wurde ein Grundstück in Salzburg Aigen für einen Neubau angekauft, da die Platzverhältnisse in der Imbergstraße bereits ausgeschöpft waren. Der Neubau wurde 1994 in Betrieb genommen. Weitere wichtige Eckpfeiler für das umfassende diakonische Angebot sind das Haus für Senioren mit Tageszentrum und Kurzzeitpflege, die mobile Altenhilfe, eine Fachschule für Altdienste und Pflegehilfe sowie eine Kirche.

Das Unfallkrankenhaus Salzburg am Dr.-Franz-Rehrl-Platz wurde 1953 erbaut und seitdem kontinuierlich erweitert und technisch modernisiert. Von den jährlich rund 5.000 stationären und 31.000 ambulanten PatientInnen ist jeder vierte ein Arbeitsunfallverletzter, für den die Allgemeine Unfallversicherungsanstalt als Betreiber dieser wichtigen Einrichtung leistungsmäßig zuständig ist.

Schon im 12. Jahrhundert befand sich im Bereich des heutigen Spitals der Barmherzigen Brüder Salzburg im Kaiquartier ein zur Erzabtei St. Peter gehörendes Spital. Das Gebäude wurde im Jahr 1685 vom Theatinerorden (Kajetaner) übernommen. Erst im Jahr 1923 bezogen die Barmherzigen Brüder das ehemalige Truppspital. Nach dem Zweiten Weltkrieg konnte 1951 mit der Reorganisation des Hauses begonnen werden und mit der Zeit wurde

	Einwohner mit HWS absolut	Einwohner mit HWS (in %)
gut erreichbar	67.403	45,89%
erreichbar	53.080	36,14%
eingeschränkt erreichbar	26.383	17,97%
Summe	146.866	100%

Abb. E.2.: Apotheken-Erreichbarkeit. | Quelle: Forschungsstudio iSpace, 2006.

durch Neu- und Umbauten daraus ein leistungsfähiges Krankenhaus. Das Haus verfügt derzeit über 256 Betten.

Vor 70 Jahren gründete der Chirurg Dr. Viktor Wehrle das Sanatorium Wehrle als private Krankenanstalt an der Haydnstraße. Ende der 90er-Jahre wurde ein genereller Um- und Neubau notwendig, um allen modernen Anforderungen und Ansprüchen einer Privatklinik gerecht werden zu können.

Das Privatkrankenhaus Dr. Pierer ergänzt das vielfältige Angebot an Privatkliniken mit einer Kapazität von 21 Betten.

Nach Angaben des Landes Salzburg, Amt der Salzburger Landesregierung, Referat 9/04 – Gesundheitsplanung, befinden sich insgesamt 9 öffentliche und private bettenführende Krankenanstalten im Stadtgebiet, die in Summe einen Bestand von insgesamt 2.655 systemisierten Betten aufweisen (Stand 2002). Zusätzlich dienen mit Stichtag 1.3.2004 noch 25 Ambulatorien der medizinischen Versorgung.

Allgemeine Ärzte und Fachärzte

Die unmittelbare medizinische Grundversorgung der Wohnbevölkerung wird durch die Haus- und Fachärzte geleistet. Mit Stichtag 1.3.2004 waren in der Stadt Salzburg 153 ÄrztInnen für Allgemeinmedizin tätig. Hinzu kommen 342 FachärztInnen und 118 ZahnärztInnen. Wie die Karte 5.03 „Medizinische Grundversorgung“ zeigt, sind die Arztpraxen der AllgemeinmedizinerInnen eher zum Stadtzentrum hin orientiert, wobei aber grundsätzlich eine insgesamt gute Flächendeckung der Wohngebieten zu verzeichnen ist. In den peripheren Stadtbereichen

gibt es jedoch Versorgungslücken. Langwied, das südliche Aigen und Teile von Gneis sind eindeutig unterversorgt.

Beim Neubau von Wohnanlagen sollte unbedingt auf das Vorhandensein oder die Möglichkeit zur Schaffung von neuen Arztpraxen geachtet werden, damit eine wohnumfeldnahe Versorgung der Bevölkerung gesichert werden kann. Ein Neubauprojekt bietet zudem die Chance, dass die Arztpraxis bereits zweckorientiert und den speziellen Bedürfnissen angepasst errichtet wird. Dabei ist selbstverständlich auf die barrierefreie Erreichbarkeit der Arztpraxis zu achten, was für alle Arztpraxen und Gesundheitseinrichtungen Gültigkeit haben müsste.

Apotheken

In der Stadt Salzburg gibt es insgesamt 28 Apothekenstandorte. Beachtenswert ist, dass aufgrund des Regulativs zur Standortgenehmigung ein optimales Versorgungsnetz vorliegt (vergleiche Karte 5.03 „Medizinische Grundversorgung“). Definierte Einzugsgrößen und die Einhaltung von Mindestabständen führen dazu, dass eine stadträumlich optimale Versorgung gewährleistet wird. Eine Auswertung der Einzugsbereiche zeigt, dass beinahe 46% der Wohnbevölkerung im unmittelbaren Wohnumfeld (500 m fußläufiger Einzugsbereich) eine Apotheke vorfinden. Erweitert man die Distanz auf 1000 m, so sind insgesamt 82% der Bevölkerung versorgt. Jedenfalls ein sehr guter Wert, der sich aus der sorgfältigen Standortwahl mit vorangehender Prüfung ergibt.

Kurwesen

Die Bedeutung des Salzburger Kurwesens beruht auf dem Moorkommen in Leopoldskron, welches

seit 1820 für Heilbehandlungen genutzt wird. Die ersten Moorbehandlungsanstalten waren das Kreuzbrücklbad und das Marienbad in der Moosstraße. Seit 1956 ist das Paracelsuskurhaus die einzige Einrichtung der Stadt, wo im großen Stile Kurbehandlungen an die Salzburger Stadtbevölkerung abgegeben werden. Im Jahr 2007 wurden insgesamt 110.810 Kurbehandlungen durchgeführt (Quelle: TSG, 2008).

Mit Bescheid des Amtes der Salzburger Landesregierung vom 16.7.1969 wurde der Kurbezirk Heilbad Salzburg-Leopoldskron ausgewiesen, womit ebenfalls die Bedeutung des Kurwesens für die Stadt zum Ausdruck gebracht wurde. Allerdings ist diese Ausweisung nun zu hinterfragen, da vor allem keine entsprechende Kureinrichtung geschaffen wurde. In diesem Zusammenhang ist auch die Thermalquellenbohrung am Ende der Moosstraße zu sehen, die zu keiner konkreten Nutzung geführt hat.

Aus fachlicher Sicht sollten Überlegungen zur Stärkung des Bereiches Gesundheit und Wellness angestellt werden, nicht zuletzt deshalb, weil es sich um einen erkennbaren gesellschaftlichen Megatrend handelt. In diesem Kontext sollten auch Konzepte zur Weiterentwicklung des städtischen Kur- und Gesundheitsangebotes innerhalb der Stadt erarbeitet werden. Faktum ist, dass das Paracelsuskurhaus eine wertvolle Gesundheitseinrichtung der Stadt darstellt und durch die zentrale Lage gerade für mobilitätseingeschränkte Patienten sehr gut erreichbar ist. Das Gebäude selbst entspricht jedoch nicht mehr den aktuellen Erfordernissen und müsste grundlegend modernisiert werden.

5.2 Kultur und Bildung

5.2.1 Kultureinrichtungen

Salzburgs Stellenwert als international wahrgenomme und anerkannte Kulturstadt ist unbestritten. Die Stärke dieser „Marke“ darf dabei

nicht nur auf den „Genius Loci“ zurückgeführt werden. Zweifelsohne ist die Stadt mit dem Namen „Mozart“ engst verbunden, dessen 250. Geburtstag im Jahr 2006 groß gefeiert wurde. Die Kulturstadt Salzburg bietet aber mehr: Im Spannungsfeld zwischen Tradition und zeitgenössischer Kunst gibt es ein breites Feld an Kulturaktivitäten mit lokaler, regionaler und internationaler Bedeutung.

Ein weiterer Aspekt darf in diesem Zusammenhang nicht vergessen werden: Salzburgs Ruf als Kulturstadt wird auch durch das besondere und einzigartige kulturlandschaftliche, städtebauliche und architektonische Erbe begründet. Ein Höhepunkt der vergangenen Periode war sicherlich die Auszeichnung und Aufnahme der historischen Altstadt durch die UNESCO als international bedeutsames Weltkulturerbe im Jahr 1997.

Der Stellenwert der Kulturpolitik wird durch das im Gemeinderat im Jahr 2001 beschlossene Kulturleitbild unterstrichen. Das Kulturleitbild gibt eine klare Orientierung für Kulturschaffende, Politik und Verwaltung. Es wird durch den Kulturentwicklungsplan konkretisiert. Während diese beide Konzepte eher das Fundament bilden und nur wenige stadtplanerisch relevanten Aussagen aufweisen, findet sich im Kulturstätteninvestitionsprogramm, das 1999 beschlossen wurde und bis in das Jahr 2008 reicht, der inhaltliche Anknüpfungspunkt zur Stadtplanung und damit auch zum Räumlichen Entwicklungskonzept. Dieses Programm legt die räumlichen und baulichen Entwicklungen von Kultureinrichtungen fest und ist eindeutiger Beweis, dass trotz finanziell enger Rahmenbedingungen umfangreiche Investitionen getätigt wurden und noch werden, die zur Stärkung des Profils als bedeutsame Kulturstadt wesentlich beitragen.

Das vielseitige Kulturangebot in der Stadt ist unbestritten ein bedeutender Standortfaktor (vergleiche dazu auch Plan 5.07 „Kulturelle Einrichtungen“). In der Meinungsumfrage der Stadtplanung (2005) wurde be-

reits an 3. Stelle das kulturelle Angebot als Vorteil/Vorzug der Stadt genannt. Um im Wettstreit mit den europäischen Kulturstädten ähnlicher Dimension bestehen zu können, ist es unumgänglich, die Marke „Kulturstadt“ attraktiv und lebendig zu halten und sowohl dem kulturellen Erbe wie auch dem zeitgenössischen Kulturangebot Entwicklungsperspektiven auf inhaltlicher und räumlicher Ebene offen zu halten.

Die Salzburger Festspiele

Die 1920 gegründeten Salzburger Festspiele gelten weltweit als das Markenzeichen Salzburgs. Die Salzburger Festspiele gliedern sich in die großen Sommerfestspiele und die kleineren Oster- und Pfingstfestspiele. Im Jahr 2004 wurden im Rahmen der Sommerfestspiele 174 Veranstaltungen angeboten, die sich wie folgt aufteilen:

- 77 Konzerte mit ca. 75.000 BesucherInnen
- 46 Musiktheaterveranstaltungen mit ca. 77.000 BesucherInnen
- 47 Sprechtheaterveranstaltungen mit 46.000 BesucherInnen
- 4 Literaturveranstaltungen mit 1.000 BesucherInnen

Der Festspielbetrieb findet dabei nicht nur in den 3 Hauptaufführungsstätten inmitten der Altstadt statt, sondern bezieht auch weitere Spielstätten wie den Domplatz, das Landestheater oder die Pernerinsel in Hallein ein.

Großes Festspielhaus

Die Errichtung des Großen Festspielhauses, das nach den Plänen des Architekten Clemens Holzmeister erbaut wurde, begann im Jahre 1956 mit dem Abtragen von rund 55.000 m³ Konglomerat der Mönchsbergwand, um für das gewaltige Bühnenhaus Platz zu schaffen. Mit seiner Breite von insgesamt 100 Metern (einschließlich Seitenbühnen) gehört es zu den größten der Welt. Die Eröffnung fand 1960 unter der Leitung von Herbert von Karajan mit Richards Strauss' „Rosenkavalier“ statt.

Haus für Mozart

Seit der Eröffnung des Kleinen

Festspielhauses 1925 wurde es mehrmals umgebaut. Als 1937 der Zuschauerraum um 180 Grad gedreht wurde, war die Errichtung eines Bühnenhausanbaus notwendig. Um diesen durchzuführen, ließ der damalige Landeshauptmann Franz Rehrl sogar sein Geburtshaus im Toscaninihof abreißen. Um optimale Bedingungen für die Aufführung von Mozarts Werken zu gewährleisten, bauten die Architekten Holzbauer & Valentiny das Kleine Festspielhaus von 2003 bis 2006 in ein „Haus für Mozart“ um. Es bietet jetzt 1.571 BesucherInnen Platz (250 Plätze mehr als zuvor).

Felsenreitschule

Die Felsenreitschule entstand dort, wo in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts Konglomerat für den Dombau gebrochen wurde. 1693 wurde aus dem Felsen des Mönchsbergs, nach Plänen des Barockbaumeisters Johann Bernhard Fischer von Erlach, die Felsenreitschule gehauen. Damals wurde es für Reitvorführungen und Reitübungen aber auch für Tierhatzen genützt, wobei das Publikum in den 96 Arkaden, die dreigeschossig übereinander angelegt sind, Platz fand. 1926 versuchte Max Reinhardt erstmals die Felsenreitschule als Schauplatz für Aufführungen der Salzburger Festspiele zu nutzen. In den Jahren 1969/70 erfolgte abermals nach Plänen von Clemens Holzmeister eine wesentliche Umgestaltung. Der Bühne, die eine Breite von 40 Metern aufwies, wurde eine Unterbühne von 4 Metern Tiefe angebaut. Außerdem erhielt die Bühne eine lichtdichte ausfahrbare Regenplane mit einem Regenauffangnetz zur Dämpfung des Geräusches. Die Felsenreitschule fasst 1.549 ZuschauerInnen.

Veranstaltungsorte für Theater und Konzerte

Salzburger Landestheater

Das Salzburger Landestheater umfasst das Große Haus am Makartplatz, die Kammerspiele, Proberäume in der Kaverne Rainberg und Werkstätten an der Aigner Straße. Die Auslastungszahlen belegen jährlich, dass das Angebot gut ange-

nommen wird. Das Landestheater blickt für die Spielzeit 2001/2002 auf eine Gesamtauslastung von 86,33% (inklusive Fremdveranstaltungen) zurück. Das Gebäude, das im Sommer auch von den Salzburger Festspielen genutzt wird, hat etwa 1.000 Sitzplätze und verfügt über eigene Ensembles für Schauspiel, Musiktheater und Ballett. Das Theater wurde 2003–2004 umfassend renoviert.

Schauspielhaus

Ursprünglich wurde die Elisabethbühne als Amateurtheater in den Kellerräumen unter der Elisabethkirche gegründet. Die Elisabethbühne ist das größte freie Ensembletheater Österreichs. Die Umsiedlung in den Petersbrunnhof im Nonntal erfolgte 1995/1996 und seit 2004/2005 wird es unter dem Namen „Schauspielhaus Salzburg“ betrieben. Großer Saal (bis 230 Personen), Studio (bis 99), Säulenfoyer (bis 120) bieten ausreichend Platz. Zusammen mit dem unmittelbar anschließenden Orchesterhaus, das 1991 als Probenhaus für das Mozarteum Orchester Salzburg neu errichtet wurde, bilden diese Gebäude ein gelungenes Ensemble im Stadtteil Nonntal.

Rockhouse

Mit dem Rockhouse verfügt die Stadt über eine Einrichtung, die in ihrem Musiksektor seit rund 10 Jahren äußerst erfolgreich ein ganzjähriges, vielschichtiges und renommiertes Vollprogramm bietet und zu einem fixen Bestandteil der europäischen Musikveranstaltungsszene geworden ist. Entsprechend den Forderungen aus dem Kulturleitbild nach mittelfristigen Fördervereinbarungen wurden mit dem Rockhouse im September 2002 in Form eines Pilotprojektes entsprechende Vereinbarungen getroffen.

Multikulturelle Zentren und Veranstaltungsräume

Salzburgarena

Im November 2003 wurde auf dem Areal des Messezentrums die Salzburgarena eröffnet. Bis 2003 gab es in Salzburg keine Halle mit mehr als 2.200 Sitzplätzen. Die neue Multi-

funktionshalle mit einer Gesamtnutzfläche von 2.650 m² kann bis zu 6.700 BesucherInnen empfangen. Die Halle zeichnet sich durch ihre große Variabilität aus und ist für Kultur-, Sport- und Messennutzungen konzipiert. Sie kann binnen 8 Stunden komplett umgebaut werden und ist auch mit Sattelschleppern befahrbar. Das Gelände verfügt über 3.400 Parkplätze, davon ca. 740 am Parkdeck. Für Messennutzungen ist es möglich, das Gelände durch die anliegenden Messehallen 12 und 13 zu erweitern und so in Summe auf eine Fläche von 36.000 m² zu kommen.

ARGE Nonntal

Die ARGEkultur ist ein Alternativkulturträger und nahm mit Demonstrationen gegen die Salzburger Festspielkultur ihren Anfang. 1981 bildete die aus 60 Initiativen und Gruppen bestehende Protestbewegung die ARGE Rainberg und 1987 wurde das „ARGE Kulturgelände Nonntal“ eröffnet. Anfang Oktober 2005 übersiedelte die Einrichtung in die Josef-Preis-Allee und änderte ihren Namen in ARGEkultur Salzburg. Vereine wie Amnesty International, Arge Beisl, Radiofabrik 107,5 und Subnet sind daran angeschlossen. Die ARGEkultur ist der erste baulich realisierte Abschnitt des städtebaulichen Großprojektes Uni-park Nonntal.

Hangar 7

Eigentlich muss es verwundern, dass die technische Einrichtung eines Flugzeughangars unter den Kulturstätten angeführt wird. Dieses faszinierende Bauwerk, welches im August 2003 eröffnet wurde, ist ein Beispiel und bester Beweis, dass die Kombination von besonderer Architektur und einem innovativen Nutzungskonzept zu einem international nachgefragtem Top-Veranstaltungsort führen kann. Die Halle hat eine Grundfläche von 3.700 m² und ist etwa 100 m lang, 67 m breit und 14,5 m hoch. 7.000 m² Glas und 1.200 Tonnen Stahl wurden verbaut.

Bibliotheken

Stadtbücherei Salzburg

Die Stadtbücherei gehört zu den beliebtesten und am stärksten frequentierten Einrichtungen der Stadt. Mehr als 1.000 Personen besuchen durchschnittlich am Tag diese Einrichtung. Die Hauptbücherei und die Kinderbücherei sind im Schloß Mirabell angesiedelt bzw. die Mediathek befindet sich an der Franz-Josef-Straße (Übersiedlung nach „Lehen-Mitte“ Anfang 2009. Der Bücherbus bildet eine wertvolle Ergänzung im Sinne einer stadtteilorientierten Angebotserweiterung. Nach intensiven Standortdiskussionen wurde als Neubaustandort der Stadtteil Lehen festgelegt. Die neue Bücherei wird das Herzstück des „Projekts Neue Mitte Lehen“ bilden und einen erheblichen Beitrag zur Aufwertung dieses dicht bevölkerten Stadtviertels leisten.

Universitätsbibliothek

Während die Stadtbücherei mehr das breite Publikum anspricht, erfüllt die Universitätsbibliothek die Ansprüche von angehenden AkademikerInnen, Lehrenden und WissenschaftlerInnen. Sie ist aber genauso interessierten Personen zugänglich. Die Bibliothek gliedert sich in eine Hauptbibliothek an der Hofstallgasse sowie mehrere Fachbibliotheken, die zum Großteil als dezentrale Einrichtung den Fakultäten angegliedert sind.

Museen

Die Stadtgemeinde Salzburg verfügt über eine vielfältige Museumslandschaft mit attraktiven Ausstellungen für TouristInnen und Einheimische. In den letzten Jahren wurden große Anstrengungen unternommen, die Museen neu auszurichten und damit diese wichtige Sparte der Kultureinrichtungen zu stärken. Der erfolgreiche Weg erklärt sich durch das gemeinsame Vorgehen von Stadt und Land auf Basis eines umfassenden und langfristig angedachten Konzeptes.

Salzburg Museum

Das 1834 gegründete Museum ist das

größte Museum der Stadt und verfügt neben dem Haupthaus über mehrere Zweigstellen (Spielzeugmuseum einschließlich Sammlung historischer Instrumente, Burgmuseum, Volkskundemuseum, Domgrabungsmuseum). Von den insgesamt rund 969.000 MuseumsbesucherInnen im Jahre 2004 fielen ca. 356.000 BesucherInnen auf dieses Museum. Davon lockte allein das Festungsmuseum ca. 261.000 BesucherInnen an. Das ursprünglich bezeichnete Salzburger Museum Carolino Augusteum (SMCA), mit seinem Stammhaus am Museumsplatz, wurde 2005 geschlossen und nach entsprechender baulicher Adaptierung am 1. Juni 2007 in den Räumlichkeiten der Neuen Residenz unter neuem Namen wiedereröffnet.

Haus der Natur

Mit dem Haus der Natur verfügt Salzburg über eines der bestbesuchten naturkundlichen Museen Mitteleuropas. Es wurde 1924 vom Zoologen Prof. Eduard Paul Tratz im Monatschlösschen von Hellbrunn eröffnet und übersiedelte 1935 in das alte Hofstallgebäude (heute Festspielhaus). 1956 erfolgte ein neuerlicher Umzug an den heutigen Standort, ehemals Kloster der Ursulinen in Salzburg. 2008 ist eine Verdoppelung der Ausstellungsfläche unter Einschluss der übersiedelten Teile des Museum Carolino Augusteum vorgesehen. Derzeit bietet das Haus in mehr als 80 Schauräumen Ausstellungen über die verschiedenen Bereiche der belebten und unbelebten Natur. Außerdem ist es Sitz mehrerer naturwissenschaftlicher Arbeitsgemeinschaften. Im Jahr 2004 wurden rund 273.000 BesucherInnen (28,2% der Gesamtbesucherzahl aller Museen) gezählt.

Museum der Moderne

Das Museum der Moderne besteht aus dem seit 1983 eröffnetem Rupertinum, einem ursprünglich von den Erzbischöfen als barockes Stadtpalais errichtetem Gebäude, und dem neuen Museum auf dem Mönchsberg, welches an exponierter Stelle über der Altstadt liegt und moderne Kunst in einem zeitgenössischen Rahmen ausstellt. Das zuletzt ge-

nannte Gebäude wurde vom Münchener Architekten Friedrich Hoff Zwink entworfen und 2004 eröffnet. So verfügt das Museum heute insgesamt über eine Ausstellungsfläche von 3.000 m² für Kunstaustellungen des 20. und 21. Jahrhunderts.

Mozarts Geburtshaus und Mozarts Wohnhaus

Seit 1881 ist das Mozart-Geburtshaus in der Getreidegasse als Museum eingerichtet. Es zeigt wertvolle Gegenstände aus dem Besitz Mozarts und zeichnet dessen Leben nach. Die Internationale Stiftung Mozarteum ist seit 1955 auch Eigentümer des Tanzmeistersaales im Mozart-Wohnhaus am Makartplatz. Der Tanzmeistersaal ist seit 1955 Museum, wurde aber auch für Konzerte genutzt. 1989 konnte auch noch der Rest des Grundstücks, auf dem ein Bürogebäude errichtet worden war, angekauft werden, um das 1944 durch Bomben weitgehend zerstörte Gebäude wieder herstellen zu können. 1996 wurde auch der rekonstruierte Teil als Museum eröffnet, der das Leben der Familie in diesem Haus dokumentiert.

Festung Hohensalzburg

Das Wahrzeichen der Stadt Salzburg ist mit einer Länge von 250 m und einer Breite bis zu 150 m der größte erhaltene Festungsbau Mitteleuropas. Die Festung Hohensalzburg konnte im Jahr 2004 eine Besucherzahl von ca. 888.000 Personen (ohne Burgmuseum) verzeichnen. Dies ist ein Anteil von 46,8% der gesamten Besichtigungsstätten Salzburgs. Die Festungsmuseen, die Themen wie die Baugeschichte der Festung, historische Waffen und Militärgeschichte (Rainer-Regiments-Museum) sowie das Marionettenmuseum präsentieren, wurde im Jahr 2001 auf hervorragende Weise neu gestaltet.

Audiovisuelle Institutionen, Kinos

Kinos

Die Stadt Salzburg verfügt über 4 Kinostandorte mit unterschiedlichen Profilen, was Größe, Standort und inhaltliche Ausrichtung betrifft. Insgesamt stehen 18 Säle mit einer

Kapazität von 3.629 Plätzen (Archiv und Statistisches Amt, Daten 2003) zur Verfügung. Das im Jahr 2000 eröffnete Cineplexx City ist das größte Kino mit insgesamt 8 Sälen. Durch seine zentrale Lage am Bahnhof ist es mit Bus und Bahn bestens erreichbar und eine wichtige Kultureinrichtung im Bahnhofsbereich, die auch architektonische Qualitäten erkennen lässt. Das Mozart Kino in der Kaigasse vervollständigt gemeinsam mit dem Elmo Kinocenter das Angebot an Aufführungsstätten in zentralen Lagen. Mit dem Filmkulturzentrum „Das Kino“ steht in Salzburg ein Zentrum für die qualitätsvolle Auseinandersetzung mit dem Bereich der Filmkultur zu Verfügung, das sich mit dieser speziellen Konzeption und Aufgabe deutlich von den rein kommerziell ausgerichteten Kinos abgrenzt.

ORF-Landesstudio

Im Stadtteil Nonntal liegt das von Gustav Peichl 1968 – 1972 errichtete ORF-Landesstudio Salzburg. Hier werden Radio Salzburg, viele Ö1-Sendungen, salzburg.ORF.at, Salzburg heute und andere TV-Reihen produziert sowie auch öffentlich zugängliche Veranstaltungen wie etwa Diskussionsabende durchgeführt.

Neue Kultureinrichtungen und Initiativen

Eine „Kulturstätte für innovative Kunst“ sollte den Raum bieten, um unkonventionelle und gänzlich neue Kulturprojekte, gleichsam wie in einem künstlerischen Forschungslabor, Entwicklungsmöglichkeiten zu geben.

Das „Haus für Architektur“ steht schon länger in Diskussion, wobei sich vor allem der Verein Initiative Architektur für die Errichtung einsetzt. Zweifelsohne wäre dieses Haus eine wesentliche Bereicherung für die Kunst- und Kulturstätten.

Das „Haus für Fotografie“ könnte auch durch Profilierung und damit stärkere Bewusstmachung in der Öffentlichkeit bestehender Einrichtungen entstehen. Sowohl die bedeutende Fotosammlung des Ruper-

tinums als auch der Fotohof bieten hier logische Anknüpfungspunkte.

Eine „Stadtgalerie“ mit repräsentativen Ausstellungsräumlichkeiten könnte als weitere Einrichtung zur Stärkung des Kulturschwerpunktes beitragen. Eine Kombination mit einer Stefan-Zweig-Ausstellung zur Würdigung dieses bedeutsamen Schriftstellers sollte in die Planungsüberlegungen mit einbezogen werden.

Im Zusammenhang mit der Förderung der Stadtteilkultur soll auch den Bedürfnissen von Initiativen Rechnung getragen werden, die sich besonders ihrem Stadtteil als Identifikationsraum verbunden fühlen. Gerade die aktive Arbeit des „Artforums“ in Lehen gibt Anlass, über eine Kulturstätte im Stadtteil Lehen nachzudenken, wobei das ehemalige Stadtwerkeareal oder auch die „Neue Mitte Lehen“ mit der Stadtbücherei als „Entwicklungsorte“ näher geprüft werden sollten. Selbstverständlich gilt es, das Grundsatzkonzept einer stärkeren räumlichen Differenzierung von Kulturstätten gesamtstädtisch zu sehen, vorausgesetzt es kommen auch Impulse aus den Stadtteilen. Im Kulturleitbild werden zudem Kooperationsmodelle mit der Bevölkerung und Stadtteil-einrichtungen, Kreativwerkstätten mit einfacher Zugangsmöglichkeit, kulturübergreifende Veranstaltungen und Stadtteilfeste als wesentliche Bestandteile der Stadtteilkultur angesprochen, die letztendlich auch Infrastruktur benötigen. Schlussendlich ist auch den Bedürfnissen von nichtorganisierten, kleinkulturellen Aktivitäten durch einfache Bereitstellung von Räumen und Sälen Rechnung zu tragen.

Das ehemaligen Central Kino in der Linzer Gasse wurde durch die Nutzung durch das Mozarteum als Kulturstätte wiederbelebt. Dieser Ort und das Gebäude bieten sich geradezu für eine multifunktionale Nutzung als Kulturstätte mit Büros und Wohnungen in den Obergeschossen an. Insbesondere könnte es in Verbindung mit den Ausbauwünschen des „Das Kino“, welches ja am

Stammsitz derzeit kein weiteres Ausbaupotential vorfindet, eine ideale Ergänzung bilden.

Verbesserungswürdig ist die Situation der Open-Air-Veranstaltungen in der Altstadt. Die Überfrachtung der historischen Altstadtplätze mit Großveranstaltungen und Events mag zwar zur wirtschaftlichen Belebung beitragen, erreicht aber auch immer wieder Ausmaße, die zu kritischen Diskussionen Anlass geben. Deshalb sollte unbedingt an der Entwicklung weiterer attraktiver Orte für Open-Air-Veranstaltungen zur Entlastung der Altstadtplätze gearbeitet werden.

Im Kulturleitbild wird von „Wagniskulturstätten“ gesprochen, die Freiräume für Newcomer bieten sollten. Die freie Kulturszene braucht zweifelsohne Raum und Entfaltungsmöglichkeiten. Auf die frühen Anfänge der ARGE Kultur oder der Szene Salzburg wird verwiesen, die heute als etablierte und anerkannte Einrichtungen das Kulturangebot bereichern. Oft reicht schon eine alte Fabrikshalle, die zwischenzeitlich für unkonventionelle Initiativen genutzt werden kann, um dieses Anliegen erfüllen zu können.

Das Projekt eines Museums im Berg steht nicht mehr zur Diskussion. Trotzdem sollte als langfristige Planungsvision die Idee einer (unterirdischen) Kulturstätte im Mönchsberg im Anschluss zum Museum am Berg nicht fallen gelassen werden. Dazu braucht es als Voraussetzung ein schlüssiges Nutzungskonzept, welches noch zu entwickeln wäre. Hinzuweisen ist, dass die planungsrechtlichen Voraussetzungen (Widmung) bereits geschaffen wurden und jedenfalls im südlichen Anschluss an das Museum am Berg beibehalten werden sollen.

5.2.2 Schulen und Bildungseinrichtungen

Bereits eingangs ist festzuhalten, dass dem Bildungsbereich in den nächsten Jahren mehr Augenmerk geschenkt werden muss. Während

Schule	Straße	Status	Schülerhalter
Volksschulen			
VS-Abfalter	Dr.-Petter-Straße 21	städtische VS	Stadtgemeinde Salzburg
VS-Aigen	Reinholdgasse 18	städtische VS	Stadtgemeinde Salzburg
VS-Taxham (VS-Alfred Bäck)	O.-v.-Lilienthal-Straße 1	städtische VS	Stadtgemeinde Salzburg
VS-Gnigl	Schulstraße 7	städtische VS	Stadtgemeinde Salzburg
VS-Herrnau	Friedensstraße 13	städtische VS	Stadtgemeinde Salzburg
VS-Itzling	Kirchenstraße	städtische VS	Stadtgemeinde Salzburg
VS-Josefiau	Billrothstraße 4	städtische VS	Stadtgemeinde Salzburg
VS-Lehen I	Nelkenstraße 5	städtische VS	Stadtgemeinde Salzburg
VS-Lehen II	Nelkenstraße 7	städtische VS	Stadtgemeinde Salzburg
VS-Leopoldskron	Moosstraße 78	städtische VS	Stadtgemeinde Salzburg
VS-Liefering I	Törringstraße 4	städtische VS	Stadtgemeinde Salzburg
VS-Liefering II	Laufenstraße 50	städtische VS	Stadtgemeinde Salzburg
VS-Maxglan I	Siezenheimer Straße 14a	städtische VS	Stadtgemeinde Salzburg
VS-Maxglan II	Michaelbeuernstraße 8	städtische VS	Stadtgemeinde Salzburg
VS-Morzg	Gneiser Straße 58	städtische VS	Stadtgemeinde Salzburg
VS-Mülln	Augustinergasse 16	städtische VS	Stadtgemeinde Salzburg
VS-Nonntal	Nonntaler Hauptstraße 3	städtische VS	Stadtgemeinde Salzburg
VS-Parsch	Geißmayerstraße 1	städtische VS	Stadtgemeinde Salzburg
VS-Pestalozzistr. (Pestalozzi-VS)	Pestalozzistraße 4	städtische VS	Stadtgemeinde Salzburg
VS-Schallmoos (VS-H.Salfenauer)	Meierhofweg 4	städtische VS	Stadtgemeinde Salzburg
VS-St.Andrä	Haydnstr. 3	städtische VS	Stadtgemeinde Salzburg
Evangelische VS	Billrothstr. 4	private VS	Diakonieverein
Praxis VS der Pädag. Hochschule	Akademiestr. 25	öffentliche VS	Bund
VS Franziskanerinnen/Schwarzstr.	Schwarzstr. 35	private VS	Franziskanerinnen/Vöcklabruck
Rudolf-Steiner-Schule Salzburg	Waldorfstr. 11	private VS	Waldorfverein
Hauptschulen			
HS-Hubert-Sattler-Gasse	H.-Sattler-Gasse 4	städtische HS	Stadtgemeinde Salzburg
HS-Haydnstr.	Haydnstraße 3	städtische HS	Stadtgemeinde Salzburg
HS-Lehen	Siebenstädterstraße 34	städtische HS	Stadtgemeinde Salzburg
HS-Liefering	Laufenstraße 49	städtische HS	Stadtgemeinde Salzburg
HS-Maxglan I	Pillweinstraße 18	städtische HS	Stadtgemeinde Salzburg
HS-Maxglan II	Wiesbauerstraße 3	städtische HS	Stadtgemeinde Salzburg
HS-Nonntal	Nonntaler Hauptstraße 6	städtische HS	Stadtgemeinde Salzburg
HS-Plainstraße	Plainstraße 38-40	städtische HS	Stadtgemeinde Salzburg
HS-Schloßstraße	Schloßstraße 19	städtische HS	Stadtgemeinde Salzburg
HS-Taxham	Franz-Linher-Straße 4	städtische HS	Stadtgemeinde Salzburg
Evangelische HS	Hinterholzerkai 8	private HS	Diakonieverein
Praxis HS der Pädag. Hochschule	Erentudisstraße 4	öffentliche HS	Bund
Sonderschulen			
ASO I	Böhm-Ermolli-Straße 1-3	städtische SoSch	Stadtgemeinde Salzburg
ASO II	Böhm-Ermolli-Straße 1-3	städtische SoSch	Stadtgemeinde Salzburg
SS f.schwerstbehinderte Kinder	P.-Pfenninger-Straße 45	städtische SoSch	Stadtgemeinde Salzburg
SS f. körperbehinderte Kinder	General-Keyes-Straße 4	städtische SoSch	Stadtgemeinde Salzburg
VS und HS Laufenstraße	Laufenstraße 50	städtische SoSch	Stadtgemeinde Salzburg
Heilst-Sch. Landeskrankenanst.	Müllner Hauptstraße 48	öffentliche SoSch	Land Salzburg
VS/HS f. gehörl./schwerh. Kinder	Lehener Straße 1a	öffentliche SoSch	Land Salzburg
Polytechnische Schule			
Polytechnische Schule	Paris-Lodron-Straße 10	städt. PT Schule	Stadtgemeinde Salzburg

Abb. E.3.: Übersicht der Pflichtschulen (ergänzt durch private und sonstige Pflichtschulen) | Quelle: Schulamt und Amt für Stadtplanung und Verkehr, 2008.

sich die Entwicklung der Universitäten in der Stadt sehr positiv gestaltet, ist im sonstigen Bildungsbe- reich beginnend von den Volksschulen bis hin zu den Erwachsenen- bildungseinrichtungen eine Schwer- punktzsetzung notwendig. In Anleh- nung zu dem erfolgreich umgesetz- ten „Kulturstätten-Investitionspro- gramm“ (endet 2008) wäre die Aus- arbeitung eines breit getragenen Förderungs- und Ausbaukonzeptes der Bildungseinrichtungen als neue Schwerpunktzsetzung für die nächste Dekade von großer Bedeutung. Be- zeichnenderweise gab die Salzbur- ger Bevölkerung in der Meinungs- umfrage zum REK (2004) an erster Stelle an, dass im Bereich Bildung/ Wissenschaft verstärkt Schwer- punkte gesetzt werden sollten (25% viel mehr, 34% ein wenig mehr). Da- nach folgen erst die Bereiche Kur/ Gesundheitswesen und Sport.

Zum Thema Schulen und Bildungs- einrichtungen wird auf die Pläne 5.05 „Volksschulen und Kinderbe- treuung für 6- bis 15-Jährige“ sowie auf Plan 5.06 „Bildungseinrichtun- gen“ verwiesen, die die Bestands- situation darstellen.

Städtische Schulen

In der Stadt Salzburg haben sich nach dem wirtschaftlichen Auf- schwung der Nachkriegsjahre und der damit verbundenen Bevölke- rungsentwicklung große Wohnberei- che an den Stadträndern gebildet, die teilweise ohne geeignete Verbin- dung mit dem ursprünglichen Stadt- gebiet (Stadtzentrum) errichtet wurden (z. B. Taxham oder Gneis). Unter dem Druck der Bevölkerung- entwicklung wurde daher Ende der 60er-Jahre mit großen Schulneu- bauten begonnen und innerhalb von 12 Jahren 15 Schulgebäude sowie funktionale Zubauten errichtet.

Das Schulamt ist, neben der Bau- verwaltung des Magistrates, für die Erhaltung und Ausstattung der öffentlichen Pflichtschulen der Stadt Salzburg mit 21 Volksschulen, 10 Hauptschulen, 5 Sonderschulen sowie einer Polytechnischen Schule zuständig. Darunter fallen insbe-

	2008/09	2009/10	2010/11	2011/12	2012/13	2013/14
01 VS-Abfalter	73	62	57	53	62	82
02 VS-Aigen	82	50	55	51	60	62
03 VS-Taxham	59	45	82	74	55	73
04 VS-Gnigl	99	98	95	89	97	82
05 VS-Herrnau	66	81	51	71	53	59
06 VS-Itzling	81	64	68	74	69	82
07 VS-Josefiau	55	41	45	37	43	47
08 VS-Lehen I	67	100	73	103	80	79
09 VS-Lehen II	74	62	78	91	83	62
10 VS-Leopoldskr.	55	51	51	54	59	65
11 VS-Liefering I	78	44	49	47	65	52
12 VS-Liefering II	60	78	88	71	72	72
13 VS-Maxglan I	79	63	58	69	75	59
14 VS-Maxglan II	67	60	53	60	54	62
15 VS-Morzg	39	50	48	44	51	47
16 VS-Mülln	52	58	64	52	43	55
17 VS-Nonntal	30	33	25	40	24	44
18 VS-Parsch	62	67	53	56	53	52
19 VS-Pestalozzi	82	77	85	90	78	64
20 VS-Schallmoos	47	46	48	44	67	48
21 VS-St. Andrä	77	112	99	90	105	79
	1.384	1.342	1.325	1.360	1.348	1.327

Abb. E.4.: Prognose SchulanfängerInnen: 2008/09 bis 2013/14 | Quelle: Schulamt, Prognose vom 5.10.2007 auf Basis der Schulbereiche.

sondere Investitionsausgaben zum laufenden Betrieb sowie die Bereit- stellung des zur Betreuung der Schulgebäude und der dazugehöri- gen Liegenschaften erforderlichen Personals (Schul- und Hauswarte). Neben den städtischen Schulen wer- den von privaten Institutionen noch 3 weitere Volksschulen betrieben. Für die Lehrerausbildung besteht eine Praxisvolksschule der Pädago- gischen Hochschule des Bundes an der Akademiestraße. Hinzu kommen eine private Hauptschule sowie eine Praxishauptschule der Pädagogi- schen Hochschule des Bundes sowie zwei Sonderschulen, die vom Land geführt werden.

Die Gesamtschülerzahlen für den Bezirk Salzburg Stadt, Schuljahr 2007/08 (städtische Pflichtschulen), weisen 4.730 VolksschülerInnen, 2.313 HauptschülerInnen, 337 Son- derschülerInnen und 207 Schüle- rInnen der Polytechnische Schule aus (Daten Schulamt 2007).

Mit der Volksschul-Aufnahmeveror- dnung 2007 tritt ein neues System in Kraft, welches erstmals für die

Schuleinschreibung 2008/2009 (No- vember 2007) zur Anwendung ge- kommen ist. Grundsätzlich besteht dabei eine freie Schulwahl innerhalb des Stadtgebietes. Die Zuteilung über Schulbereiche („Schulspreng- gel“, vergleiche auch Plan 5.05) ent- fällt. Wird die Kapazität einer Schule überschritten, so wird die Aufnahme über einen Kriterienka- talog geregelt: Distanz Wohnadresse – Schule (Nahraumprinzip), Ge- schwisterkind an der Schule, Ar- beitsplatznähe der Eltern sowie Be- darf an einer Nachmittagsbetreuung.

Genauere GIS-gestützte Untersu- chungen zu den Standorten und fuß- läufig erreichbaren Einzugsberei- chen der Volksschulen verdeutli- chen, dass die Situation noch ver- besserungswürdig ist (vergleiche Plan 5.05 „Volksschulen und Kin- derbetreuung für 6- bis 15-Jäh- rige“). Lediglich 52% oder 2735 Kinder im Alter von 6 bis 10 Jahren – also die Zielgruppe der Volks- schülerInnen – finden einen Schul- standort innerhalb von 700 Metern vor. Alle anderen (2520 Kinder)

müssen einen weiteren Schulweg zurücklegen (Bevölkerungsdaten 2001, Bearbeitung iSpace 2006). Selbstverständlich kann schon aus rein ökonomischen Gründen das Netz an Volksschulstandorten nicht beliebig verdichtet werden. Aber allein schon durch Standortoptimierungen könnte sich die Situation wesentlich verbessern. Beispielsweise könnte durch Absiedlung der Volksschule Schallmoos und Neuerichtung der Schule im Bereich Sam – Langwied die Versorgungssituation in diesem Stadtteil wesentlich optimiert werden. Als Zielgröße für den genannten Indikator (VolksschülerInnen, die innerhalb einer Wegstrecke von 700 Metern eine Volksschule vorfinden sollten) sollte der Wert von 60% angestrebt werden.

Die aktuelle Prognose der Schuleinschreiber für die Stadt zeigt insgesamt eine leicht steigende Tendenz, wenngleich in einzelnen Sprengeln erhebliche Verschiebungen erkennbar sind.

Tagesbetreuung an städtischen Schulen

Mit Schulbeginn 1994/95 wurde auf Grund der 15. Schulorganisationsgesetz-Novelle (BGBl. Nr. 512/93) die schulische Tagesbetreuung im Regelschulbereich auch in der Stadt Salzburg eingeführt und seit dieser Zeit – soweit die räumlichen und personellen Ressourcen in einer Schule gegeben sind – entsprechend der steigenden Nachfrage kontinuierlich ausgebaut. Mit Beschluss des Schulrechtpaketes I im Juli 2005 wurde ab einer Anmeldung von 15 SchülerInnen ein Rechtsanspruch auf schulische Tagesbetreuung – unter Bedachtnahme auf bestehende Strukturen und räumliche Ressourcen – beginnend mit dem Schuljahr 2006/07 festgeschrieben.

Die Stadt Salzburg führt zurzeit an 23 Schulstandorten ganztägige Schulformen im Sinne des Schulorganisationsgesetzes (davon 2 Sonderschulen in verschränkter Form = „Ganztagschule“). Mit Stand Oktober 2007 werden im Rahmen dieser Betreuung 1116 Kinder bis mindes-

tens 16.00 Uhr (nach Bedarf auch länger) betreut. In der schulischen Tagesbetreuung erhalten die Kinder eine qualifizierte Lern- und Freizeitbetreuung inkl. Mittagessen durch LehrerInnen der jeweiligen Schule sowie durch ErzieherInnen. Die Entwicklung der Schülerzahlen seit Beendigung der Schulversuchsphase 1996 ist durch einen kontinuierlichen Anstieg gekennzeichnet, wobei im Jahr 1997 191 SchülerInnen in Betreuung waren, im Jahr 2007 immerhin schon 1116 SchülerInnen. Das Schulamt weist darauf hin, dass weiterhin mit einem steigendem Bedarf zur rechnen ist und gleichzeitig das Potential der Räume, die mit wenig finanziellem Aufwand für Tagesbetreuung an den Schulen umgebaut werden können, weitgehend ausgeschöpft ist. Das Thema Nachmittagsbetreuung muss also weiterhin als Planungsaufgabe besonders beachtet werden, wobei es gilt, ein übergreifendes Gesamtkonzept unter Einbindung der Horte zu entwickeln. Vergleiche dazu auch das Kapitel „Einrichtungen für Kinder im Schulalter“.

Gut angenommen wird auch die Ferienbetreuung für VolksschülerInnen, die erstmalig in den Sommerferien 2002 angeboten wurde. Im Jahr 2007 wurde das Angebot bereits auf 5 Standorte mit insgesamt 267 SchülerInnen erweitert.

Weitere Angebote an den städtischen Schulen

Insgesamt wurden der Salzburger Bevölkerung im Schuljahr 2005/06 für sportliche, musische und andere Aktivitäten Schulräumlichkeiten zur Mitbenützung im Ausmaß von rd. 66.600 Stunden zur Verfügung gestellt werden. (Daten Schulamt 2006, Hochrechnung). Dies unterstreicht die Rolle der Schulen als multifunktionale Einrichtung im Stadtteil. Von Sportvereinen bis hin zu Volkshochschule und dem Musikum gibt es eine breite Palette an Nutzern. Diese „Öffnung“ ist zu begrüßen und sollte weiterhin gefördert werden, beispielsweise durch Bereitstellung ausreichender Personalkapazitäten (Schul- und Hauswarte) und durch bauliche Adap-

tierungen. Dabei ist zu beachten, dass bereits jetzt Kapazitätsgrenzen feststellbar sind und erweiterte Nutzungsmöglichkeiten nur mit Investitionen realisiert werden können.

Im Jahr der Menschen mit Behinderung realisierte die Stadt Salzburg 2003 gemeinsam mit 19 Umlandgemeinden eine wichtige Infrastruktur-Investition: In der General-Keyes-Straße 4 wurde eine moderne Sonderschule für körperbehinderte Kinder errichtet. Damit wurde den räumlich beengten Bedingungen in der HS Taxham bzw. in auf verschiedene Standorte aufgeteilten Klassen Abhilfe geschaffen. Die Klassenkapazität ist vorerst für 36 Kinder und Jugendliche ausgelegt. Eine Erweiterung um 2 Klassen (+ 12 SchülerInnen) ist möglich.

Ausbaukonzepte

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass zwar die Grundausrüstung mit Pflichtschulen in der Stadt sichergestellt ist, aber weiterhin Handlungsbedarf besteht. Die meisten Schulen weisen einen erheblichen Sanierungsbedarf auf. Sie entsprechen nicht mehr den notwendigen Qualitätsstandards und müssen vor allem – aber nicht nur – im Energiekonzept wesentlich verbessert werden. Ebenso ist dem Grundsatz der Barrierefreiheit Rechnung zu tragen und baulich umzusetzen. Auch wenn bereits seit den 80er-Jahren ein Sanierungsprogramm läuft, so sollten diese Bemühungen weiter intensiviert werden.

Ein weiterer Handlungsbedarf besteht im bedarfsgerechten Ausbau der Schulstandorte im Hinblick auf Kapazitätserfordernisse, pädagogischen Anforderungen und multifunktionale Nutzungskonzepte. Als Beispiel kann hier der Ausbau von Tagesbetreuungsangeboten im Schulbereich genannt werden. Die Schulen haben jedenfalls das Potential, sich zu multikulturellen Zentren im Stadtteil mit Mehrfachnutzungsmöglichkeiten weiterzuentwickeln. Dazu braucht es innovative Konzepte, eine ressortübergreifende Zusammenarbeit der verantwortlichen Stellen und Investitionsent-

scheidungen, falls baulicher oder personeller Handlungsbedarf erkennbar ist.

Das dritte Handlungsfeld betrifft die Standortfrage. Viele Schulstandorte weisen eine periphere Lage im Stadtteil auf und sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln zum Teil nicht optimal angeschlossen. Als Musterbeispiel eines schlechten Standortes muss die Volksschule Schallmoos angeführt werden, die abseits jeglicher Siedlungsgebiete mit einem hohen Bevölkerungsanteil errichtet wurde. Es müssen dann „künstliche“ Einzugsgebiete geschaffen werden, die mit einer „natürlichen“ Stadtteilversorgung und einem Nahraumprinzip im Widerspruch stehen. Eine Standortoptimierung wäre hier genauso zu prüfen wie die Schließung von Versorgungslücken, die vor allem im Süden der Stadt erkennbar sind (vergleiche dazu Plan 5.05: Volksschulen und Kinderbetreuung für 6- bis 15-Jährige).

Berufsschulen

Die schulische Ausbildung von Lehrberufen erfolgt in der Stadt Salzburg an zwei Standorten. Die Landesberufsschulen 1–4 bilden ein größeres Schulzentrum in Lehen zwischen Makartkai und Schießstattstraße. Die Landesberufsschulen 5 und 6 befinden sich im Stadtteil Itzling, Erzherzog-Eugen-Straße 15. Im Schuljahr 2005/2006 (Wintersemester) besuchten 4465 Lehrlinge diese Schulen (Amt für Statistik, 2006). Beide Schulzentren sind mit dem öffentlichen Verkehr gut erreichbar. Die Landesberufsschule 5 und 6 weist zudem einen guten Anschluss zur Regionalbahnlinie S1 aus dem nördlichen Flachgau auf. Mit der Neueröffnung der S-Bahn Haltestelle Mülln (geplante Eröffnung 2010) wird auch das Berufsschulzentrum in Lehen wesentlich besser aus der Region erreichbar sein.

Gymnasien

Die allgemeinbildenden höheren Schulen haben das Ziel einer umfassenden und vertiefenden Ausbildung und schließen mit der Matura

ab. Neben der Allgemeinbildung bieten die einzelnen Gymnasien auch spezifische Schwerpunkte an, die zu einer weiteren Profilierung der Schulen beitragen. Von den insgesamt 13 Schulen werden 3 Gymnasien von privaten Betreibern geführt. Ergänzend ist die American International School Salzburg an der Moosstraße zu nennen.

Das Schulzentrum an der Akademiestraße mit dem Bundesrealgymnasium und dem Bundesoberstufenrealgymnasium wurde zuletzt durch einen Ausbau des BRG (Eröffnung 2006) aufgewertet. Auch im naheliegenden Schulbezirk in der Josef-Preis-Allee mit drei Gymnasien sind bauliche Verbesserungsmaßnahmen (Neubau Turnhallen an der Hellbrunner Straße) durchgeführt worden. In Verbindung mit dem Unipark Nonntal, den Sportanlagen und Kulturstätten ist dieser Bereich „der“ Bildungsstandort der Stadt Salzburg. Eine gute Verbindung mit den städtischen Bussen und ein guter Anschluss zum städtischen Radwegnetz sind vorhanden, könnten aber noch verbessert werden.

Vom Ausbau der S-Bahn zwischen Hauptbahnhof und Freilassing werden vor allem auch die Schulstandorte Christian-Doppler-Gymnasium am Franz-Josef-Kai, das Bundesgymnasium Zaunergasse sowie das Privatschulzentrum Lieferung erheblich profitieren, da die neuen Haltestellen im direkten Umfeld liegen und somit eine attraktive Erreichbarkeit aus der Stadt und der Region ermöglicht wird. Das Musische Gymnasium an der Haunspergstraße profitiert in diesem Zusammenhang durch den Anschluss an die Lokalbahn – Haltestelle Itzling.

Leider weist das Akademische Gymnasium diese Standortqualitäten nicht auf. Zur gut frequentierten Bushaltestelle an der Neutorstraße ist immerhin ein Fußweg von etwa 900 m zurückzulegen. Eine Standortoptimierung, beispielsweise durch Neubau im Bereich des Areals der Riedenburgkaserne, könnte angedacht werden. Mit der Riedenburg-Sporthalle würde sich zudem eine

Kombinationslösung anbieten. In peripherer Stadtrandlage befindet sich auch das privat geführte Mädchengymnasium der Ursulinen, welches aber – genauso wie das Privatschulzentrum Borromäum im Stadtteil Parsch – mit dem Obus gut erreichbar ist.

Grundsätzlich sollte die Frage der Bildungsstandorte von Gymnasien im regionalen Kontext gesehen werden. Eine zu starke Konzentration auf die Stadt Salzburg, insbesondere in der inneren Stadt, geht einher mit einer Vielzahl von Schulpendlern, die zu Kapazitätsproblemen im öffentlichen Nahverkehr beitragen. Es macht Sinn, auch in den höher-rangigen Städten der Region ein entsprechendes Grundangebot anzubieten. Überlegenswert wären als weitere Standorte für Gymnasien in der Stadt jedenfalls das Bahnhofsareal aufgrund seiner guten Erreichbarkeit aus der Region sowie die Science City Itzling.

Berufsbildende höhere Schulen

Die höhere technische und gewerbliche Lehranstalt (HTL) hat ihren Standort an der Itzlinger Hauptstraße. An dieser Schule können in 5 Schulzweigen technisch orientierte Fächer erlernt werden. Die Bundeshandelsakademie und Bundeshandelschule bilden ein eigenes Schulzentrum an der Johann-Brunauer-Straße. Die Schulen vermitteln eine umfassende Allgemeinbildung und eine höhere kaufmännische Bildung zur Ausübung von Berufen in allen Zweigen der Wirtschaft und Verwaltung. Die höhere Lehranstalt für wirtschaftliche Berufe „Annahof“ an der Guggenmoosstraße bietet ebenfalls eine berufsbezogene Ausbildung mit Matura-Abschlussmöglichkeit an. Die privat geführte Bildungsanstalt für Kindergartenpädagogik schließt gleichfalls mit der Matura ab.

Fachschulen

Das breite Schulangebot in der Stadt Salzburg wird noch durch weitere berufsbildende Fachschulen ergänzt. Bedeutend ist die Pädagogische Akademie Salzburg, die sich

der Ausbildung von Volks-, Sonder- und HauptschullehrerInnen widmet. Im Ausbildungsjahr 2005/2006 besuchten 1460 angehende LehrerInnen diese Ausbildungsstätte.

Zu erwähnen sind noch die Ausbildungsstätten für Sozialberufe wie etwa das Ausbildungszentrum der Caritas, die Fachschule für Altendienste und Pflegehilfe im Diakoniezentrum, die Heilstättenschule sowie die Hebammenakademie an den Landeskrankenanstalten.

Erwachsenenbildungseinrichtungen

Die Volkshochschule Salzburg, die 1947 gegründet wurde, ist als Verein in der Landeshauptstadt Salzburg und in mehr als 80 Gemeinden im Land Salzburg tätig. Das Angebot umfasst Schwerpunkte in den Bereichen Fremdsprachen, berufliche Bildung, zweiter Bildungsweg, Gesundheit und Bewegung, Kreativität und Gesellschaft und Kultur. Getragen wird die Volkshochschule hauptsächlich von Stadt und Land Salzburg, den Gemeinden und dem Bund.

Das Bildungszentrum St. Virgil ist eine kirchliche Dienstleistungseinrichtung der Erzdiözese Salzburg, welches 1976 als Erwachsenenbildungsort mit Veranstaltungsräumen für Seminare und Konferenzen sowie Übernachtungsmöglichkeiten errichtet wurde. Der architektonische bedeutsame Bau mit großzügiger Parkanlage liegt im Stadtteil Aigen.

Im Jahr 1951 beschloss die Kammer für Land- und Forstwirtschaft einen Teil der Schmederer-Gründe zu erwerben und auf dem Heffterhof ein Schulhaus zu errichten. Bereits 1952 begann die Kurstätigkeit im sogenannten „Bäuerlichen Bildungsheim Heffterhof“ mit Schwerpunkt auf Aus- und Wilderbildungsangebote für die bäuerliche Bevölkerung. Das Ländliche Fortbildungsinstitut Salzburg ist heute als Bildungseinrichtung am Heffterhof tätig. Der Heffterhof selbst wird heute als „Impulszentrum Ländlicher Raum“ bezeichnet und ist nach Moderni-

sierung und Ausbau (Neueröffnung 2002) ein wichtiger Seminar- und Konferenzort mit Hotelbetrieb im Stadtteil Parsch.

Das Salzburger Bildungswerk mit Standort in der Imbergstraße wurde 1956 gegründet. In der Stadt Salzburg sind derzeit 3 BildungsleiterInnen in den Stadtteilen Leopoldskron, Lieferung und Nonntal aktiv. Das Salzburger Bildungswerk ist auch in Zusammenarbeit mit dem Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen in der Gemeindeentwicklung (früher Dorf- und Stadterneuerung) tätig und leistet damit wertvolle Beiträge für die Stadt im Wege über die Stadtteilvereine. Der Standort Imbergstraße ist auch Sitz des Hauses der Erwachsenenbildung und beherbergt mehrere kleinere Institutionen, wobei die Robert-Jungk-Bibliothek für Zukunftsfragen als bedeutsame Einrichtung zu nennen ist. Nachdem die funktionale Eignung des Gebäudes als Bildungseinrichtung nicht optimal ist, sollte mittelfristig eine Neuplanung dieser wichtigen Bildungseinrichtung angedacht werden.

Das Wirtschaftsförderungsinstitut (WIFI) ist eine Serviceeinrichtung der Wirtschaftskammer Salzburg, die ihren Auftrag darin sieht, die in der Wirtschaft Tätigen zu unterstützen mit dem Ziel einer Verbesserung der fachlichen und unternehmerischen Qualifikationen sowie Hilfestellung bei unternehmensspezifischen Fragen.

Das Berufsförderungsinstitut (BFI) ist eine Bildungseinrichtung, die von der Kammer für Arbeiter und Angestellte in Zusammenarbeit mit weiteren Bildungspartnern getragen wird. Die Schwerpunkte ihrer Tätigkeit liegen in der beruflichen Aus- und Weiterbildung von Arbeitnehmern und in Bildungs- und Beschäftigungsmaßnahmen für Arbeitslose und von Arbeitslosigkeit bedrohten Personen. Das BFI hat im Herbst 2007 seinen Lehrbetrieb am neuen Standort Science City Itzling aufgenommen und trägt damit zur Stärkung dieses Standortes bei.

Darüber hinaus gibt es noch eine Reihe weitere Bildungseinrichtungen für Erwachsene wie etwa das katholische und evangelische Bildungswerk, welche das vielfältige Angebot ergänzen.

Künstlerische Ausbildungsstätten

Das Musikum (früher Musikschulwerk) ist im Herbst 2006 in ein neues Gebäude an der Schwarzstraße übersiedelt. Damit steht den rund 3000 Salzburger MusikschülerInnen eine moderne und zweckmäßige Unterrichtsstätte zur Verfügung. Auf rund 2.500 m² Gesamtnutzfläche sind 26 Musikunterrichtsräume mit einer Größe von 19 m² bis 100 m², ein Mehrzwecksaal für 200 Personen mit einer variablen Bühne und großem Foyer, ein Tonstudio für professionelle Aufnahmen, die Verwaltung für die Landesmusikschule Salzburg und die Stadtmusikschule Salzburg untergebracht. Der zentrale Standort ist mit dem Umweltverbund (zukünftig auch mit der S-Bahn) bestens erreichbar. Mit dem Neubau wird auch eine wesentliche Forderung aus dem REK 1994 erfüllt. Wichtig wäre, dass der ehemalige Standort in Nonntal wieder eine Wohnnutzung erhalten sollte.

Fachhochschulen

Als einer der größten Verluste für die Stadt ist die Absiedlung der Fachhochschulen zu nennen. Höherrangige Bildungseinrichtungen profitieren ganz wesentlich von der Einbettung in ein urban geprägtes Umfeld (Beispiel Erreichbarkeit). Weiters ist das sozio-kulturelle Ambiente einer Stadt für Studierende und Lehrende von Bedeutung. Die Entwicklung der Universitätsstandorte kann hier als positives Beispiel angeführt werden. Langfristig sollte auch an ein Rückholen dieser Einrichtung – und wenn es vorerst nur Teilbereiche sind – in die Stadt überlegt werden. Ebenso sollte die Stadt bei möglichen Neugründungen eine aktive Standortpolitik betreiben.

Zukunftsprojekt Bildungszentrum für Nachhaltigkeit

Nachhaltigkeit ist ein breit anerkanntes Konzept, welches beinahe alle Lebensbereiche berührt. Auch das vorliegende Räumliche Entwicklungskonzept orientiert sich am Nachhaltigkeitsgedanken als wesentliche Zukunftsstrategie. Es überrascht daher sehr, dass keine einzige Bildungsinstitution in Stadt und Land Salzburg – vielleicht mit Ausnahme der Robert-Jungk-Bibliothek für Zukunftsfragen – sich dem Thema Nachhaltigkeit umfassend und strukturiert annimmt und sich damit auch profiliert.

Die Vereinten Nationen haben das Bildungsdefizit im Bereich Nachhaltigkeit erkannt und nicht zuletzt deshalb auch die UN-Dekade Bildung für Nachhaltige Entwicklung (2005–2014) ausgerufen. Insofern wäre es ein wichtiges Vorhaben und eine große Chance für die Stadt Salzburg, die Initiative für ein Bildungszentrum für Nachhaltigkeit zu ergreifen. Beispielsweise könnte dieses Zentrum auch jährlicher Treffpunkt der alternativen NobelpreisträgerInnen sein.

5.3 Universität

Die Bedeutung der Universitäten für Stadt und Land steht außer Zweifel. Auch wenn vielleicht die Tradition als Universitätsstadt Brüche aufweist und die Stadt Salzburg in der subjektiven Wahrnehmung nicht unbedingt gleich von der eigenen Bevölkerung als „die“ Universitätsstadt assoziiert wird, so weist dieser Bereich eine große Zukunftsperspektive auf. Salzburg muss sich weiterhin verstärkt als Universitätsstadt positionieren und den Ausbau der Universitäten, Forschungs- und Bildungseinrichtungen sowie wissenschaftlich orientierter Firmen auf allen Ebenen fördern.

Paris Lodron Universität

Die Paris-Lodron-Universität in Salzburg wurde 1622 vom Salzburger Fürsterzbischof Paris Lodron gegründet. Nach der Angliederung Salzburgs an Bayern wird die Uni-

versität 1810 aufgelöst. Erst 1962 kommt es zur Wiedererrichtung der Universität Salzburg mit einer Katholisch-Theologischen und einer Philosophischen Fakultät, zu denen später noch zwei Fakultäten treten. Nach dem Universitätsgesetz 2002 besteht die Universität heute aus vier Fakultäten:

- Katholisch-Theologische Fakultät
- Rechtswissenschaftliche Fakultät
- Kultur- und Gesellschaftswissenschaftliche Fakultät
- Naturwissenschaftliche Fakultät

Diese vier Fakultäten sind wiederum in 30 Fachbereiche untergliedert, die die alte Unterteilung der Fakultäten in Institute ersetzt. Eine medizinische Fakultät wurde 1975 in den Organisationsplan der Universität aufgenommen, jedoch nie vollständig realisiert. Da nach der Gründung der Privaten Medizinischen Universität Salzburg kein weiterer Handlungsbedarf mehr besteht, ist eine solche Fakultät auch nicht mehr Teil des neuen Organisationsplanes. Heute ist die Universität mit über 12.159 Studierenden (Studienjahr 2005/2006, Amt für Statistik) und rund 2.140 MitarbeiterInnen, davon 1.500 in einem festen Dienstverhältnis, die größte Bildungseinrichtung im Bundesland Salzburg. Die Flächenwerte mit 103.500 m² Nutzfläche und 148.000 m² Nettogrundrissfläche belegen ebenfalls eindrucksvoll die Größenordnung der Universität (Daten laut Entwicklungsplan 2005).

Die räumlichen Schwerpunkte der Universität liegen im hohen Ausmaß im Altstadtbereich und tragen somit auch zur Stärkung, Belebung und Profilierung dieses zentralen Stadtteiles bei. Die Katholisch-Theologische Fakultät mit der Großen Aula hat ihr Stammhaus „Alte Universität“ am Universitätsplatz. In nächster Nähe befindet sich auch die Hauptbibliothek an der Hofstallgasse. Die Rechtswissenschaftliche Fakultät ist im Toskanatrakt untergebracht. In der Sigmund-Haffner-Gasse sowie in der Kapitelgasse sind weitere Standorte dieser wichtigen Fakultät, die ursprünglich an der Lastenstraße untergebracht war.

Im Altstadtbereich befinden sich weitere Institutsgebäude der Kultur- und Gesellschaftswissenschaften, wobei hier vorrangig die „Gewerbeschule“ am Rudolfskai genannt werden kann, die nach Abzug der Höheren Technischen Lehranstalt (HTL) nach Itzling durch die Universität optimal nachgenutzt wurde.

Die Naturwissenschaftliche Fakultät hat ihren Stammsitz im städtebaulich wie architektonisch hervorragenden Universitätsbau an der Hellbrunner Straße. Unmittelbar im Übergangsbereich zum Landschaftsraum von Freisaal ist in den 80er-Jahren dieses bedeutsame Fakultätsgebäude neu entstanden.

Eine große Zukunftsperspektive weisen die Universitätseinrichtungen im Bereich Akademiestraße – Mühlbacherhofweg auf. Das Projekt „Unipark Nonntal“ hat sich zum Ziel gesetzt nicht nur die komplett desolaten Institutsgebäude zu ersetzen und einen Neubau zu errichten, sondern insgesamt für eine dringend notwendige städtebauliche Neuordnung dieses Stadtteiles zu sorgen. Nachdem im Jahr 2002 der Masterplan als Grundlage verabschiedet wurde, zeichnet sich nun auch konkret der Neubau eines modernen Fakultätsgebäudes in der Größenordnung von 17.500 m² Nutzfläche ab.

Dem neuen Universitätsstandort Science City in Itzling kommt eine immer wichtigere Rolle zu, bietet dieser Standort doch Entwicklungsmöglichkeiten zur Stärkung des naturwissenschaftlich-technischen Bereiches sowie anwendungsorientierter Forschungseinrichtungen, wie etwa das Zentrum für Geoinformatik. Wichtig ist, dass dieser Bildungs- und Wissenschaftsstandort jedenfalls mit einem hohen Qualitätsanspruch in den Bereichen Städtebau, Architektur, Freiraumgestaltung, Infrastrukturausstattung und Verkehrskonzept ausgestaltet wird, um sich erfolgreich entwickeln zu können.

Ein weiterer Investitionsschwerpunkt besteht mit dem Forschungs-

zentrum für Biowissenschaften und Gesundheit in der Billrothstraße. Nachdem leider die Österreichische Akademie der Wissenschaften ihren Standort an der Billrothstraße aufgegeben hat, zeichnet sich zumindest eine sinnvolle Nachnutzung des Standortes ab. Mittelfristig sollte überlegt werden, ob dieser Standort für eine Forschungseinrichtung wirklich ideal ist und nicht eher die Nähe zu bestehenden Forschungsstandorten gesucht werden sollte (räumliche Clusterbildung).

Im Kontext mit den universitären Forschungsaktivitäten sind jüngste Erfolge in Verbindung mit der Neugründung von vier Christian-Doppler-Labors zu verzeichnen. Auch die Etablierung einer Forschungsstelle der Akademie der Wissenschaften stellt eine wichtige Entwicklung zur Stärkung des Forschungsstandortes dar. Wesentliche Forschungsimpulse gehen zudem von Salzburg Research aus, welches sich im 100% Eigentum des Landes Salzburg befindet und eine wichtige Einrichtung der Science City Itzling ist.

Universität Mozarteum Salzburg

Das Mozarteum wurde 1841 in Salzburg als Musikschule gegründet und erhielt 1970 den Status einer Hochschule. Seit 1998 ist das Mozarteum eine Universität für Musik und Darstellende Kunst namens Universität Mozarteum Salzburg.

Acht Jahre nach Schließung wegen gesundheitsgefährdender Baumaterialien und einer 2-jährigen Bauzeit wurde im Jahr 2006 das Stammhaus am südlichen Ende des Salzburger Mirabellplatzes neu eröffnet. Das Haus wurde dabei baulich-funktional komplett neu gestaltet. Drei Veranstaltungssäle bieten nicht nur den StudentInnen Aufführungsmöglichkeiten, sondern können auch für nicht-universitäre Veranstaltungen genutzt werden. Insgesamt weist das Haus eine Nutzfläche von 10.726 m² auf. Durch die zwischenzeitliche Schließung des Stammhauses war die Universität gezwungen, an den verschiedensten Orten

der Stadt das Bildungsangebot aufrechtzuerhalten. Auch nach Rückkehr in das Hauptgebäude werden in Ergänzung einige dieser Standorte weiter genutzt. Die Verwaltung bleibt in einem ehemaligen Post-Verwaltungsgebäude an der Schranngasse. Die Galerie Weilinger an der Alpenstraße soll für die Kunsterzieher genutzt werden. Auch das ehemalige Central Kino hat sich als Veranstaltungsort bewährt.

Im Studienjahr 2005/2006 haben insgesamt 1.296 Studenten das Mozarteum besucht (Daten 2006, Amt für Statistik). Selbst wenn die Zahl im Vergleich zur Paris-Lodron-Universität deutlich geringer ist, so darf nicht unterschätzt werden, dass diese Einrichtung international anerkannt ist und zahlreiche ausländische StudentInnen inskribiert sind.

Paracelsus Medizinische Privatuniversität (PMU)

Die nach dem in Salzburg verstorbenen Arzt Paracelsus benannte Medizinische Privatuniversität (PMU) wurde am 30.1.2003 gegründet und nahm im September 2003 den Studienbetrieb auf. Die PMU bietet zwei Studiengänge: den Diplom-Studiengang Humanmedizin, für höchstens 42 StudentInnen pro Jahrgang, und einen Ph.D.-Studiengang Molekulare Medizin für maximal 10 Studierende pro Jahr. Im Studienjahr 2005/2006 verzeichnete diese neu gegründete Universität bereits 157 Studierende (Amt für Statistik, 2006). Als Universitätsgebäude wird das ehemalige Verwaltungs- und Werkstattengebäude der Wasserwerke an der Strubergasse genutzt, wobei die unmittelbare Standortnähe zur Landeslinik von Bedeutung ist.

5.4 Multifunktionale Infrastruktureinrichtungen

Kongresshaus

Das alte Kongresshaus in der Rainerstraße wurde im Juni 2001 als Neubau wiedereröffnet und hat heute eine Nutzfläche von 15.000 m². Es

bietet 15 Konferenzräume mit einer Kapazität von 20 – 1.350 Personen und hat ein Fassungsvermögen von insgesamt 2.500 BesucherInnen. Größter Veranstaltungssaal ist der Europa-Saal, der 1.350 Personen aufnehmen kann. Der Standort ist mit dem ÖPNV bestens erschlossen und hat ein optimales Umfeld mit Erholungsflächen, Geschäften, Hotels und Gastronomie. Das historische Stadtzentrum ist fußläufig erreichbar. BesucherInnen, die mit dem Pkw anreisen, können die nahe liegende Mirabellgarage nützen. Das Haus selbst verfügt über eine große Photovoltaikanlage – auch ein positiv zu erwähnendes Projektdetail mit Vorbildwirkung. Ständen früher noch zahlreiche Kulturveranstaltungen bis hin zu Schülerbällen auf dem Programm, so hat sich nun eindeutig der Schwerpunkt auf Kongresse und Tagungen verlagert, womit auch im weitesten Sinne die Bedeutung als Bildungseinrichtung unterstrichen wird. Gerade der Kongresstourismus ist ein wirtschaftlicher Faktor, mit dem Salzburg punktet. Die Stadt Salzburg hat mit der Neuerrichtung jedenfalls einen wichtigen Impuls zur Stärkung dieses Bereiches gesetzt.

Messezentrum

Eine Sonderstellung nimmt das Messezentrum Salzburg ein. Primär erfüllt es gewerbliche Nutzungszwecke als Veranstaltungsort für Fachmessen, Verbraucherausstellungen und Firmenpräsentationen. Aufgrund der multifunktionalen Nutzungsmöglichkeiten stehen aber auch Tagungen, Kulturveranstaltungen und Events am Programm. Die Größe dieser Einrichtung ist beachtlich. Die Hallengesamtfläche, verteilt auf insgesamt 15 ringförmig angelegte Hallen, beträgt 33.176 m². Hinzu kommen Freiflächen inkl. Parkplätze und Innenhöfe mit 40.000 m². Die Verkehrsinfrastruktur weist 3.502 Parkplätze auf. Es besteht ein direkter Autobahnanschluss. Die Buslinie 1 führt direkt zum Messezentrum. Auch der Anschluss an das Radwegenetz ist gegeben. Während die verkehrliche Infrastruktur zufriedenstellend ist, ist im Hinblick auf städtebauliche,

architektonische und freiraumgestalterische Qualitäten weiterhin Handlungsbedarf erkennbar. In die Jahre gekommene „Industriehallen“ bilden sicherlich keinen passenden Ort für besondere Veranstaltungen. Mit dem Neubau der Empfangshalle und der direkt anschließenden SalzburgArena sind bereits Bauten mit höherer Qualität entstanden.

Weitere Veranstaltungsstätten

Das Kolpinghaus im Stadtteil Itzling ergänzt das breite Angebot an Seminar- und Konferenzstätten mit 9 Räumen und einer Fläche von 660 m². Das Josef-Brunauer-Zentrum in der Elisabethstraße verfügt über 7 Räume und einer Kapazität von 15 – 300 Personen. Hinzu kommen zahlreiche Hotels und Gastronomiebetriebe, die ebenfalls Räume für Bildungs- und Kulturveranstaltungen sowie für Feste und Feierlichkeiten anbieten.

5.5 Kirchliche Einrichtungen und Seelsorge

Als Wiedergründung der zuletzt nur dünn besiedelten römischen Stadt geht die Stadt Salzburg auf die Klostergemeinschaft St. Peter zurück, das in spätrömischer Zeit zurückreichend von St. Rupert 696 als Benediktinerorden neu begründet wurde. Zwischen etwa 1322 bis 1805 war Salzburg als Fürsterzbistum ein selbständiger Teilstaat im Römischen Reich Deutscher Nation. Salzburg bekam in dieser Zeit wegen der großen Zahl von prächtigen Kirchen den Namen „das deutsche Rom“. 24 größere Kirchen aus fürsterzbischöflicher Zeit finden sich in der Stadt, wobei das Mittelalter andere Ausdrücke des Glaubens fand als Renaissancezeit, Barock und Gegenwart. In den verschiedenen Kirchen spiegelt sich so nicht nur der einstige Reichtum der Stadt, sondern auch der Wandel der Frömmigkeit wider. Kirchen und Klöster sind mit Geschichte und Gegenwart der Stadt besonders verwurzelt. Sie bilden heute, bereichert durch viele andere christliche, islamische, israelitische

und buddhistische Andachtsstätten, sichtbare Zeichen des Glaubens.

In der Stadt Salzburg liegen 23 katholische Pfarrkirchen mit zugehörigen Pfarrämtern sowie einem Pfarramt für die kroatische und fremdsprachige Seelsorge und einer Pfarre der Ukrainischen Gemeinde (Griechisch-katholischer Ritus). Die evangelische Kirche AB und HB betreut 3 Pfarrkirchen. Die Pfarrgrenzen sind dabei nicht immer mit den Stadtgrenzen ident. Als wichtige Bildungszentren führt die katholische Kirche zwei Bildungshäuser (St. Vitalis und St. Severin). Die kirchlichen Einrichtungen und Pfarrsprengel sind im Plan 5.08 „Seelsorge – Kirchen und Glaubensgemeinschaften“ dargestellt.

Folgende katholische Ordensgemeinschaften und Kongregationen sind in der Stadt Salzburg tätig:

- Benediktiner: Mönchsorden, Erzabtei St. Peter (Keimzelle der Stadt Salzburg, seit 696) und Studienkolleg St. Benedikt, die Pfarren Mülln u. Maxglan werden vom Kloster Michaelbeuern betreut;
- Benediktinen, Nonnenorden, Frauenstift Nonnberg (seit 713/15), ältestes Frauenkloster der Welt mit ununterbrochener Tradition;
- Franziskaner: Brüderorden, Franziskanerkloster (seit 1583);
- Franziskanerinnen, Schwesternorden (Schularbeit);
- Kapuzinerorden, Brüderorden, Kloster Kapuzinerberg (seit 1594, Sozialarbeit);
- Regulierte Kapuzinerinnen, Schwesternorden, Loretokloster (seit 1623, heute noch Wallfahrtort);
- Barmherzige Brüder, Brüderorden, Konvent und Krankenhaus;
- Kongregation der Barmherzigen Schwestern vom Heiligen Vinzenz von Paul (pädagogische + soziale Aufgaben, vor allem LKH);
- Ursulinen, Schwesternorden, Konvent Salzburg-Glasenbach (seit 1695, Schule);
- Kongregation der Missionare vom Kostbaren Blut, Kolleg (Schule) St. Josef;
- Kongregation der Missionsschwestern vom Kostbaren Blut,
- Kongregation der Herz-Jesu-Mis-

sionare, Missionshaus Lieferung (Schule);

- Kongregation der Pallottiner, Apostolatshaus am Mönchsberg;
- Kongregation der Schulschwestern von Hallein (seit 1723): Mutterhaus Emsburg, Hellbrunner Allee (Schule);
- Kongregation der Schwestern vom Guten Hirten: Kloster St. Josef (Schule);
- Kongregation der Schwestern der Hl. Eucharistie: Mutterhaus Salzburg-Herrnau;
- In der Stadt Salzburg sind u. a. zudem tätig: Kamillianer (Kolleg St. Kamillus, Krankenpflege), Lazaristen (Krankenpflege), Priesterbruderschaft St. Petrus, Dominikanerinnen (Albertus-Magnus-Haus, Altenbetreuung) und Kongregation der Helferinnen.

In der Stadt Salzburg sind neben der römisch-katholischen und der evangelischen Kirche derzeit folgende gesetzlich anerkannte Religionsgemeinschaften aktiv:

- Altkatholische Kirche Österreichs;
- Griechisch-Orthodoxe Kirchen mit der Rumänisch-griechisch-orientalischen Kirchengemeinde zur Hl. Auferstehung, der Russisch-Orthodoxen Kirchengemeinde zum Hl. Nikolaus, der Serbisch-griechisch-orientalischen Kirchengemeinde zum Hl. Sava.
- Islamische Glaubensgemeinschaft in Österreich,
- Israelitische Kultusgesellschaft,
- Kirche Jesu Christi der Heiligen der Letzten Tage (Mormonen) in Österreich,
- Methodistische Kirche in Österreich,
- Neuapostolische Kirche in Österreich,
- Österreichische Buddhistische Religionsgemeinschaft.

Seit 1998 können sich AnhängerInnen einer nicht gesetzlich anerkannten Religion als „staatlich eingetragene religiöse Bekenntnisgemeinschaft“ mit Rechtspersönlichkeit zusammenschließen. Folgende Bekenntnisgemeinschaften sind im Sinne dieser Bestimmungen in der Stadt Salzburg tätig:

- Bund der Baptistengemeinden in Österreich,

- Christengemeinschaft – Bewegung für religiöse Erneuerung in Österreich,
- Freie Christengemeinde/Pfingstgemeinde,
- Zeugen Jehovas,
- Kirche der Siebenten-Tags-Adventisten,
- Mennonitische Freikirche Österreich,
- Pfingstkirche – Gemeinde Gottes in Österreich.

Die Kirchen und Kapellen der Stadt Salzburg sind in ihrer Mehrzahl unersetzliche Kulturdenkmäler, ohne die die Kulturstadt Salzburgs undenkbar wäre. Auch die kirchenmusikalische Arbeit ist bedeutsam. Die Aufgabe der Kirchen ist im Kern aber eine andere: Sie sind für viele Menschen nach wie vor wichtiger Lebensinhalt und zentraler Ort der Besinnung. Sie stellen ein wichtiges soziales Netz dar und bilden dabei soziale Kernzellen und Kristallisationsorte, in denen u. a. auch wichtige dorffartige Strukturen weiterleben. Die Kirchen bieten auch außerhalb der aktiven Kirchengemeinden vielfach unersetzliche soziale und karitative Dienste an, etwa bei der Betreuung Obdachloser, in der Krankenbetreuung oder in einem breiten Bildungsbereich. Die Kernaufgabe der Kirchen bleibt zwar die Seelsorge, diese ist aber von den umgebenden Aufgaben vielfach nicht zu trennen.

5.6 Dienstleistungseinrichtungen

5.6.1 Öffentliche Verwaltung

Die öffentliche Verwaltung von Bund, Land und Gemeinden ist in den letzten Jahren durch einen intensiven Reformprozess gekennzeichnet. Dabei spielen nicht nur inhaltliche Aspekte wie Vereinfachung von Behördenabläufen eine Rolle, sondern auch infrastrukturelle Verbesserungsmaßnahmen. Hauptanliegen sind dabei schlankere Verwaltungsstrukturen und damit Einsparungen für die öffentliche Hand,

rasche Behördenverfahren und besseres Service für die BürgerInnen. Auch ein zeitgemäßes und modernes Erscheinungsbild der Verwaltungseinheiten ist ein weiteres Anliegen, das bis zur äußeren und inneren Gestaltung der Gebäude reicht. Ein besonderer Aspekt ist die geforderte Nähe zu den BürgerInnen, der naturgemäß auch eine räumliche Dimension aufweist. Wo befinden sich die Verwaltungsstandorte? Mit welchem Verkehrsmittel ist diese Einrichtung erreichbar? Kann ich komplexere Anliegen, die mehrere Verwaltungsstellen betreffen, an einem Ort erledigen?

Der seit Jahren stattfindende Reformprozess, der sich noch in den nächsten Jahren weiter fortsetzen wird, bietet die Chance für umfassende Verbesserungen der Infrastruktur. Neubau und Sanierung, aber auch bessere Nutzungskonzepte (Büroflächenoptimierung) sowie Standortoptimierungen stellen geeignete Maßnahmen dar. Bei all diesen Überlegungen muss letztendlich der Nutzen für die Bürgerinnen und Bürger erkennbar sein. Sei es in der Rolle des Steuerzahlers, der zu Recht auf eine zweckmäßige und sparsame Verwendung der Steuermittel vertrauen darf, sei es in der Rolle als Kunde, der rasch und unkompliziert eine Verwaltungsdienstleistung in Anspruch nehmen will.

Ein weiterer Aspekt ist die Vorbildrolle der öffentlichen Hand bei der Planung, Errichtung und dem Betrieb von Gebäuden. Insofern sollten das Standardrepertoire der zu berücksichtigenden Punkte besonders die Bereiche Wirtschaftlichkeit, Standortfrage und umweltfreundliche Erreichbarkeit, Architektur- und Freiraumqualität, Energie und Ressourceneffizienz sowie soziale Aspekte erfüllen.

Die Standorte der öffentlichen Verwaltungsgebäude (inkl. Standorte Blaublichtorganisationen und Postfilialen) sind im Plan 5.09 „Öffentliche Verwaltung“ und Dienstleistungen dargestellt.

Stadt Salzburg

Die Stadt Salzburg befindet sich auf einem kontinuierlichen Weg der Strukturverbesserung der Verwaltungsdienstleistungen. Durch laufende Büroflächenoptimierung konnten viele dislozierte und angemietete Büroräume aufgelassen werden. Mit dem Schloß Mirabell und den umliegenden, in der Nähe befindlichen Amtsgebäuden ist ein strukturierter und überschaubarer Regierungs- und Verwaltungsbereich der Stadtgemeinde Salzburg entstanden. Wichtige Amtsgebäude befinden sich in den Faberhäusern, im Kiesel, an der Auerspergstraße und an der Schwarzstraße. Diese Standorte zeichnen sich durch die Nähe zum Schloß Mirabell und die sehr gute Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund aus. Weitere Verwaltungsstandorte befinden sich links der Salzach im Altstadtbereich mit dem Rathaus und einem Verwaltungsstandort am Mozartplatz.

Erfreulich ist, dass die Stadt Salzburg mit dem Neubau des Archivs in der Glockengasse nicht nur die Investitionsbereitschaft in zukunftsorientierte Lösungen unter Beweis gestellt hat, sondern auch ein Gebäude entstanden ist, das sowohl vom Nutzungskonzept als auch vom Architekturanspruch Qualität vermittelt. Das „Haus der Stadtgeschichte“ ist Sitz des Archivs und Statistischen Amtes der Stadt Salzburg, beherbergt ein modernes Verwaltungsarchiv, wertvolle historische Bestände, Sammlungen und eine zeitgeschichtliche Dokumentation. Es wurde im Jahr 2003 eröffnet.

Überlegenswert wäre sicherlich eine weitere Standortkonzentration von Einrichtungen rund um das Schloß Mirabell. Als langfristige Zukunftsperspektive könnte auch das Nutzungskonzept des Schloß Mirabell überdacht werden, welches keine optimale Struktur für eine Büronutzung aufweist.

Sofern durch eine optimierte Verwaltungsstruktur weiterer Handlungsspielraum entsteht, sollte zudem die Chance ergriffen werden,

5.6.2 Öffentliche Sicherheit und Rettungswesen

Feuerwehr

Die Berufsfeuerwehr der Stadtgemeinde Salzburg verfügt über zwei moderne Feuerwehreinsatzstellen. In den Jahren 1991–1993 wurde die Hauptfeuerwehrwache Maxglan an der Jägermüllerstraße 3 neu gebaut. Das Gebäude beherbergt die Einsatzleitstelle, Aufenthaltsräume für die MitarbeiterInnen, eine große Fahrzeughalle, Werkstätten und eine Betriebstankstelle. Von diesem Standort aus sind Einsatzorte im Westen der Stadt rasch erreichbar. Ergänzt wird die Hauptfeuerwehrwache durch einen wichtigen Zweitstandort rechts der Salzach. Im Jahr 1999 konnte die neu errichtete Feuerwehrwache an der Schallmoser Hauptstraße bezogen werden, wobei ein alter Gewerbebau nachgenutzt wurde. Auch dieser Standort ist verkehrstechnisch ideal gewählt und ermöglicht eine sehr gute Versorgung der östlichen Stadtteile. Erwähnenswert ist, dass am früheren Standort „Bruderhof“ – mitten im dicht bebauten Altstadtviertel LinzerGasse – mit der Nachnutzung ein attraktiver Wohn- und Geschäftsbereich entstanden ist.

GIS-gestützte Fahrzeitanalysen ergeben, dass von diesen beiden Standorten aus in 6 Minuten rund 62,7% (etwa 91.462 EinwohnerInnen) der Wohnbevölkerung der Stadt erreicht werden können (Berechnung auf Basis des digitalen Straßennetzes, Verkehrssimulation zum Zeitpunkt 17 Uhr, also erhöhtes Verkehrsaufkommen). Innerhalb von einer berechneten Wegedauer von 9 Minuten sind es rund 93,5%, womit ein ausgezeichnete Erreichbarkeitswert erzielt wird. Tendenziell sind lediglich Gebiete im Süden der Stadt (Gneis, Morzg, Birkensiedlung) durch eine etwas längere Anfahrtszeit benachteiligt.

Zu den ständig besetzten Einsatzstellen der Berufsfeuerwehr kommen noch 4 weitere Feuerwachen der Freiwilligen Feuerwehr hinzu, die eine wichtige und unverzichtba-

Gründerzeitbauten und Altstadt-häuser wieder als Wohnungen zu nutzen. Mit dem in Entstehung begriffenen städtischen Liegenschaftskataster und einem aktiven Facility-Management wurden bereits wichtige Schritte gesetzt, die zu besseren Nutzungskonzepten führen. Ergänzend wäre es notwendig, neben den Bestandsnutzungen auch die Entwicklungs- und Mehrwertpotentiale des umfangreichen Immobilienbestandes der Stadt aufzuzeigen.

Land Salzburg

Der Sitz der Salzburger Landesregierung und des Salzburger Landtages befindet sich im Chiemseehof und damit zentral im Altstadtbereich. In seinen Ursprüngen reicht der Gebäudekomplex bis in das 13. Jahrhundert zurück. Bis zum Jahr 1835 residierten dort Bischöfe, im Jahr 1861 erfolgte der Bau des Landtagssaales. Die Verwaltungsstellen des Landes befinden sich zum Teil ebenso am Chiemseehof, sind aber noch auf weitere Standorte verteilt, wobei drei Schwerpunktbereiche zu erkennen sind: Altstadt mit dem Chiemseehof, Michael-Pacher-Straße und Umgebung sowie der Bahnhof. Zwar liegen diese 3 Verwaltungsareale an einer leistungsfähigen Achse des ÖPNV, trotzdem bestehen große Distanzen. Das historisch entstandene Verwaltungszentrum Chiemseehof und die im nahen Umfeld befindlichen Büros haben einen hohen Stellenwert für die Altstadt und sind durch die zentrale Lage insbesondere mit dem Umweltverbund gut erreichbar. Der Verwaltungsstandort des Amtes der Salzburger Landesregierung am Bahnhof mit der Bezirkshauptmannschaft Salzburg-Umgebung weist deutliche Standortvorteile auf, was die gute Erreichbarkeit aus der Region mit Bus und Bahn betrifft, und bildet eine wesentliche Bereicherung und Aufwertung für das Bahnhofsquartier. Der Verwaltungsbereich an der Michael-Pacher-Straße erreicht nicht diese Standortqualitäten, da eine direkte Erreichbarkeit aus der Region mit Bus und Bahn (ausgenommen Richtung Anif-Hallein) nicht möglich ist. Eine stär-

kere Konzentration der Verwaltungseinheiten des Landes beim Bahnhof erscheint sinnvoll, sollte zumindest näher geprüft werden. Das oberösterreichische Modell mit dem neuen Verwaltungsgebäude beim Linzer Hauptbahnhof kann hier vergleichend angeführt werden.

Einrichtungen des Bundes

In der Stadt Salzburg sind auch wichtige Verwaltungseinrichtungen des Bundes angesiedelt, die den zentralörtlich hohen Rang der Stadt zusätzlich begründen.

Das Landesgericht mit dem angeschlossenen Bezirksgericht und dem Strafgefängnis konzentriert sich um den Rudolfsplatz und bildet einen eigenständigen, kompakten Gerichtsbezirk, der durch die ehemalige Polizeikaserne ergänzt wird. Im Umfeld haben sich zudem viele Rechtsanwaltsbüros angesiedelt. Für das Bezirksgericht konnte im direkten Anschluss zur ehemaligen Polizeikaserne ein moderner Anbau errichtet werden.

Noch vor Jahren wäre die Zusammenlegung von Polizei und Gendarmerie undenkbar gewesen. Die Reform wurde 2006 vollständig umgesetzt. Parallele Verwaltungsstrukturen wurden obsolet und damit auch die Diskussion für ein eigenes Landesgendarmeriezentrum. Die Polizeizentrale befindet sich in einem Neubau an der Alpenstraße. Überlegenswert erscheint die Option, den Standort der Polizei an der Alpenstraße 1 und Franz-Hinterholzer-Kai 4 besser zu nutzen. Anstelle der großflächigen Autoabstellplätze könnten dort auch Wohnungen entstehen.

Das Bundesministerium für Finanzen ist mit dem Finanzamt an der Aignerstraße vertreten. Der repräsentative Bau im Stadtteil Parsch überzeugt vor allem durch seine Freiraumgestaltung.

re Ergänzung bilden. Die Feuerwache Schallmoos/Bruderhof ist gemeinsam mit der Berufsfeuerwehr in die Schallmooser Hauptstraße übersiedelt. Weitere Feuerwachen bestehen in Gnigl, Itzling und Liefering. Die bauliche Erneuerung der Feuerwache Gnigl konnte 2006 abgeschlossen werden.

Rettung

Notfallmedizinische und rettungsdienstliche Versorgung, Katastrophenhilfe, Betreuungs- und Hilfstätigkeiten sowie die Blutversorgung werden im Wesentlichen durch das Österreichische Rote Kreuz (ÖRK) wahrgenommen. Als zweite bedeutende Organisation ist der Arbeiter-Samariter-Bund zu nennen, der im Jahr 2005 eine neue Betriebszentrale in Maxglan beziehen konnte. Die Haupteinsatzstelle des ÖRK der Landesgruppe Salzburg befindet sich an der Kreuzung Dr.-Karl-Renner Straße – Sterneckstraße. Das Gebäude beheimatet sowohl die Landesleitstelle als auch die Bezirkseinsatzstelle (Salzburg Stadt und Umgebung) und wurde nach einer fast 2-jährigen Bauzeit im Oktober 1996 in Betrieb genommen. Damit verfügt diese bedeutende Hilfsorganisation über einen optimalen Standort, der die funktionalen Anforderungen erfüllt und eine verkehrstechnisch optimale Lage aufweist. Eine berechnete Erreichbarkeitsanalyse zeigt, dass von diesem Standort aus in den Nachtstunden (geringes Verkehrsaufkommen) rund 94% der Wohnbevölkerung mit einem Rettungsfahrzeug innerhalb von 6 Minuten erreicht werden. Tagsüber sind noch zusätzliche Notarztwagen von den Krankenhausstandorten Unfallkrankenhaus, St.-Johanns-Spital und Christian-Doppler-Klinik verfügbar, wodurch auch in verkehrsbelasteten Zeiten gute Erreichbarkeitswerte erzielt werden. Zum Vergleich: rund 92% der Wohnbevölkerung werden von diesen Standorten innerhalb von 6 Minuten erreicht, wobei dem Berechnungsmodell ein erhebliches Verkehrsaufkommen – Zeitpunkt 17.00 Uhr – zu Grunde liegt.

	Einwohner mit HWS absolut	Einwohner mit HWS (in %)
gut versorgt	46.990	32,00%
versorgt	57.755	39,32%
eingeschränkt versorgt	42.121	28,68%
Summe	146.866	100%

Abb. E.5.: Auswertungen zur Versorgungsqualität der Postfilialen | Quelle: Research Studios Austria – iSpace, 2006 .

Polizei

Im Rahmen der stadtteilorientierten Versorgung mit Infrastruktureinrichtungen kommt den Polizeidienststellen eine bedeutsame Rolle zu. Dabei geht es nicht nur um die Frage der raschen Erreichbarkeit von Einsatzorten, sondern mitunter auch um ein subjektives Sicherheitsgefühl der Bevölkerung, welches durch eine entsprechende Präsenz von öffentlich wahrnehmbaren Dienststellen gewährleistet wird. Da Polizeidienststellen auch Serviceeinrichtungen für die Bevölkerung sind, die leicht erreichbar sein sollten, ist ein entsprechendes Standortnetz notwendig. Die Stadt Salzburg verfügt über 9, zum überwiegenden Teil gut situierte Polizeidienststellen (Stand 2006):

Polizeidirektion, Bahnhof, Gnigl, Itzling, Lehen, Maxglan, Rathaus, Taxham-Europark, Flughafen (siehe auch Plan 5.09). Die GIS-gestützte Erreichbarkeitsanalyse bestätigt dabei die optimale Versorgung, wobei 96% der Bevölkerung innerhalb von 6 Minuten mit dem Eintreffen eines Einsatzfahrzeuges rechnen können (Simulation mit erhöhtem Verkehrsaufkommen um 17.00 Uhr). Einen guten Standort weist auch das Verkehrsunfallkommando auf, das im Verwaltungsgebäude Rudolfsplatz 3 untergebracht ist.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die derzeitigen Standorte eine gute Versorgung gewährleisten, aber nicht immer optimale Lagen aufweisen. Sofern Standortverlegungen geplant sind, sollte auf zentrale, gut erreichbare und öffentlich wahrnehmbare Standorte geachtet werden. Handlungsbedarf würde insofern etwa für den Standort Wachzimmer Itzling bestehen. Auch der Standort in Lehen könnte durch

einen Standortwechsel aufgewertet werden. Als positives Beispiel kann das im Jahr 2006 neu bezogene Wachzimmer am Bahnhofsvorplatz angeführt werden.

5.6.3 Post

In der Stadt Salzburg befinden sich 20 Postfilialstellen inkl. einem Postpartnershop, die insgesamt eine zufriedenstellende Stadtteilversorgung gewährleisten. Eine vollwertige Postfiliale in Nonntal wurde inzwischen zu einem Postpartnershop mit reduziertem Angebot umgewandelt. Die ursprünglich am Bahnhof angesiedelte Verteilungszentrale wurde in das Gewerbegebiet in Wals-Siezenheim abgesiedelt, was durchaus zu einer verkehrlichen Entlastung der Bahnhofsgegend geführt hat und nun eine höherwertige Nutzung am Bahnhofsbereich ermöglicht.

Die GIS-gestützte Analyse der Versorgungsqualität mit Postfilialen bestätigt Defizite in der stadtteilorientierten Versorgung. Im fußläufigen Einzugsbereich von 1000 m finden rund 71% der Bevölkerung eine Postfiliale vor. Die vergleichbaren Apothekenstandorte erreichen bei gleicher Distanz immerhin einen Versorgungswert von 82%.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass die meisten Postämter an verkehrlich gut erreichbaren Standorten liegen. Problematisch erscheint die Versorgungssituation im Süden der Stadt. Während eine vollwertige Poststelle im bevölkerungsschwachen Ortsteil Morzg liegt, sind weite Bereiche beginnend von der Kandlerstraße, Moosstraße, Berchtesgadererstraße bis nach Nonntal eindeutig unterversorgt. Eine neue Postfiliale an der Nonntaler Hauptstraße zwischen Hofhaymer Allee

und Kommunalfriedhof könnte diese erhebliche Versorgungslücke schließen.

5.7 Technische Infrastruktureinrichtungen

5.7.1 Wasserversorgung

Die Trinkwasserversorgung erfolgt im überwiegenden Teil des Stadtgebietes durch zentrale Versorgungsleitungen der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation und zu einem sehr geringen Teil durch private Quellsfassungen und Brunnen, insbesondere im Bereich der Berghänge (Gaisberg und Heuberg). Vergleiche dazu auch den Plan 5.10 „Trinkwasserversorgung Leitungen, Versorgungszonen, Schutzgebiete und wichtige Quellen“.

Es liegt ein nahezu vollständiges Netz mit Trinkwasserleitungen zu den Endverbrauchern vor und damit ist die Versorgung der Bevölkerung mit qualitativ einwandfreiem Trinkwasser gewährleistet. Insgesamt sind 528,9 km Transport- und Versorgungsleitungen sowie rund 266 km Hausanschlussleitungen im Stadtgebiet verlegt. Durch dieses Wasserversorgungsnetz werden derzeit ca. 97% der Bevölkerung mit Trink- und Nutzwasser versorgt. Der durchschnittliche Tagesverbrauch liegt bei 36.790 m³. Durch die zwei großen Hochbehälter am Mönchsberg und am Kapuzinerberg und weitere kleinere Hochbehälter sind auch entsprechende Reservekapazitäten für eine Notversorgung der Stadt gegeben.

Die Wasserförderung der Salzburg AG für das Gebiet der Stadt Salzburg betrug im Jahr 2005 rund 12 Mio. m³. Davon wurden ca. 11% als Quellschüttung gewonnen (größte Einzelquelle ist die Quelle Fürstenbrunn), etwa 89% ergaben sich durch Grundwasserförderung (Glanegg, St. Leonhard und ein Teil im Rahmen des Wasserverbandes Salzburger Becken). Der durchschnittliche Pro-Kopf-Tagesverbrauch (in-

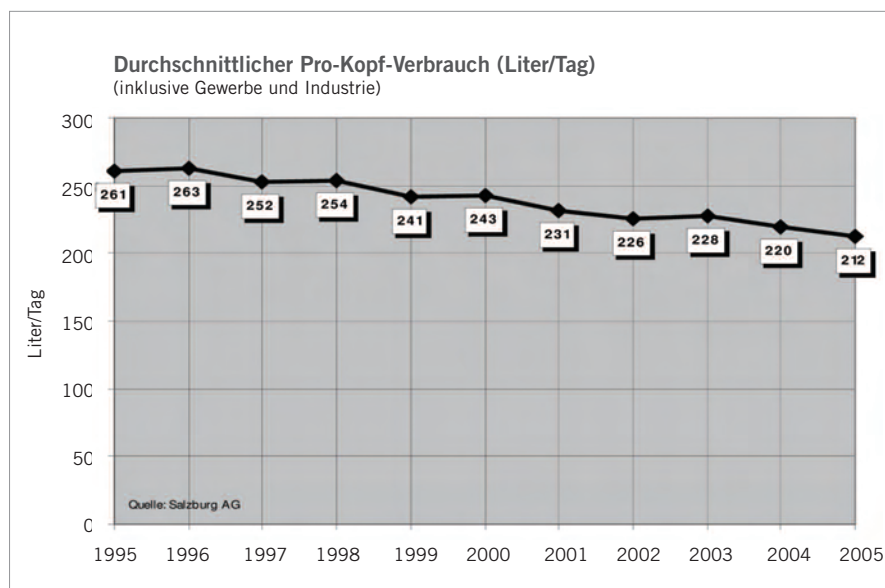


Abb. E.6.: Wasserverbrauch in der Landeshauptstadt Salzburg |
Quelle: SAG, 2006.

klusive Gewerbe/Industrie) lag im Jahr 2005 bei 212 Liter pro Tag, wobei letzterer zum Vergleichsjahr 1995 noch bei 261 l lag und somit eine deutliche Reduktion des Verbrauchs zu verzeichnen ist (Quelle: Salzburg AG, 2006).

5.7.2 Abwasserbeseitigung

Mit Jahresende 2004 kann der städtische Kanalnetzausbau weitestgehend als abgeschlossen angesehen werden. Unter Hinweis auf den Übersichtsplan (siehe Plan 5.11 Abwasserentsorgung) bestehen im Stadtgebiet neben den übergeordneten Vorflutkanälen des Reinhaltverbandes ca. 380 km städtische Schmutz- und Mischwasserkanäle. In Abhängigkeit zu den örtlichen Bodenverhältnissen werden die Oberflächenwässer entweder versickert oder in den Mischwasserkanälen über Regenentlastungsbauwerken bzw. in gesonderten Regenwasserkanälen den Fließgewässern zugeleitet.

Im gesamten Stadtgebiet können ca. 100 Objekte aufgrund ihrer topographischen Verhältnisse bzw. aus wirtschaftlichen Überlegungen nicht an das öffentliche Kanalnetz angeschlossen werden. Die örtlichen Abwasserbeseitigungsanlagen (Senkgrube bzw. Kläranlage) in diesen Streulagen müssen in regelmäßigen

Abständen bau- bzw. wasserrechtsbehördlich überprüft werden. Der im Stadtgebiet letztlich erreichte Anschlussgrad an das öffentliche Kanalnetz von ca. 99,5% kann im Vergleich zu anderen Städten durchaus als sehr hoch angesehen werden.

Nach Fertigstellung des städtischen Kanalnetzes beginnt ab 2005 ein langjähriges Kanalsanierungsprogramm. Besonders in den Kernzonen der Stadt bestehen Abwasserkanäle, die vor mehr als 100 Jahren errichtet wurden und die in nächster Zeit dringend saniert werden müssen. Nach EDV-unterstützter Erfassung des Kanalnetzes und genauer Zustandserhebung des jeweiligen Kanal-Bestandes wurde unter zusätzlicher Beachtung der seinerzeitigen Errichtungszeiten das gesamte Stadtgebiet in 21 Betriebsgebiete unterteilt. Nach einer groben Kostenschätzung muss mit Sanierungskosten in Höhe von 45 Mio. Euro gerechnet werden; die erforderlichen Bauprogramme werden sich an den zur Verfügung stehenden Budgetmitteln orientieren.

Zusammenfassend ist zum Thema Abwasserentsorgung festzuhalten, dass mit der Fertigstellung des öffentlichen Kanalnetzes ein erheblicher Beitrag zum Grundwasserschutz geleistet wurde. Es steht jedoch außer Frage, dass zur weiteren

Verbesserung eine hydraulische Überrechnung und eine bauliche Sanierung des zum Teil sehr alten Kanalnetzes in der Stadt Salzburg notwendig sein wird.

5.7.3 Abfallsammlung und Entsorgung

Die Müllentsorgung in der Stadt Salzburg erfolgt durch das städtische Abfall-Service. Die Hausabfälle werden in der zentralen Anlage des „Reinhalteverbandes Großraum Salzburg Stadt und Umlandgemeinden“ in Siggerwiesen mechanisch-biologisch vorbehandelt. Der heizwertreiche Anteil wird in Lenzing (RVL) energetisch verwertet, der inertere Anteil in Siggerwiesen deponiert.

Das Bundesabfallwirtschaftsgesetz und das Salzburger Abfallwirtschaftsgesetz sowie die darauf aufbauenden Verordnungen normieren die Abfalltrennung in Restabfall, Bioabfall, Altglas, Altpapier, Altkunststoffflaschen, Problemstoffe und sperrige Abfälle. 1994 wurde die getrennte Sammlung von Bioabfällen und Verpackungsabfällen – getrennt nach Stoffgruppen – flächendeckend im Stadtgebiet eingeführt. Die Gesamtabfallmenge, die über das städtische Abfall-Service entsorgt wird, betrug im Jahr 2005 80.657 t, wobei die Altglassammlung (3.524 t) sowie die Papiersammlung (10.451 t) extern vergeben sind.

Ende 2003 waren rund 23.000 Restabfalltonnen, 14.000 Bioabfallbehälter, 1.100 Verpackungsabfallbehälter, 415 Glascontainer und 4.300 Papiercontainer aufgestellt.

Die Abbildung E.7 zeigt, dass das generelle Ziel einer Reduktion der Müllmenge nicht erreicht werden konnte. Positiv hervorzuheben ist der stetige Anstieg an getrennt erfassten und wieder verwertbaren Abfallmengen. Ein deutlicher Hinweis, dass sich jedenfalls die Mülltrennung etabliert hat. Dies betrifft auch die Nutzung des neu gestalteten Recyclinghofes an der Siezenheimer Straße, der von der Bevölkerung gut angenommen und verstärkt genutzt wird.

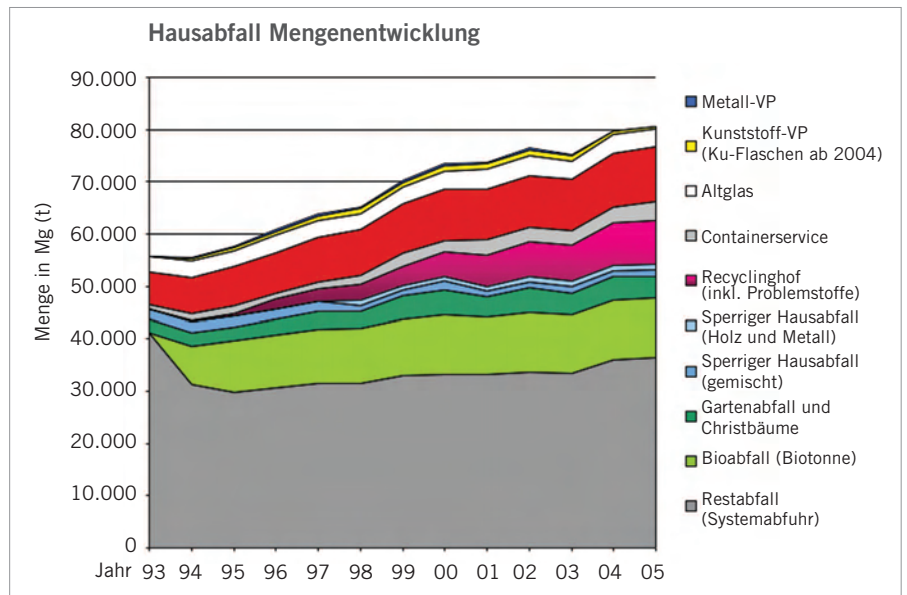


Abb. E.7.: Entwicklung des Hausabfalls in der Stadt Salzburg (1993–2005) | Quelle: Abfallwirtschaftsamt, 2006.

Selbstverständlich ist das Ziel eine Reduktion der Müllmenge von hoher raumordnungsfachlicher Relevanz, da für die Endlagerung Deponieflächen benötigt werden und durch die Entsorgungsfahrten erheblicher Verkehr erzeugt wird. Die Stadt hat hier Mitverantwortung zu tragen, dass auch in der Region (Siggerwiesen, Salzachau) kein größerer Deponieflächenbedarf entsteht, der zu einem weiteren Landschaftsverbrauch und zusätzlicher Umweltbelastung führen würde.

Faktum ist, dass ein nachhaltiger Lebensstil ganz wesentlich zu einer Reduktion der Müllmenge beitragen könnte. Insofern ist es auch von Bedeutung, dass sich die Abfallberatung nicht nur auf die „technischen Details“ („Was gehört in welche Mülltonne?“) konzentriert, sondern zunehmend Umweltberatung und „Lebensstilberatung“ werden sollte. Beachtenswert ist, dass trotz eines Zuwachses der Gesamtabfallmenge die Fahrleistung der städtischen Entsorgungsfahrzeuge kontinuierlich gesenkt werden konnte. Im Jahr 1996 verzeichnete man 525.352 Jahreskilometer. Im Jahr 2000 stieg der Wert zwar noch auf 541.400 km an, sank dann aber im Jahr 2005 auf 513.328 km. Damit wird deutlich, dass das Ziel einer Optimierung der Entsorgungsfahrten erreicht und damit auch ein wesentlicher Beitrag

zur Verringerung der Umwelt- und Verkehrsbelastung durch den städtischen Entsorgungsbetrieb geleistet wurde.

Bei einer Einwohnerzahl von rund 150.000 EinwohnerInnen stellt sich die Frage, ob nicht ein weiterer stationärer Standort für einen Recyclinghof in der Osthälfte der Stadt – ergänzend zum Standort im Westen – sinnvoll wäre, nicht zuletzt auch mit dem Argument, weite Fahrstrecken der Abfallentsorger mitten durch das Stadtgebiet zu vermeiden.

5.7.4 Energieversorgung – Wärme

Der Energiekonsum beruht derzeit in hohem Maß auf dem Verbrauch nicht erneuerbarer Energieträger (fossile Energieträger und Kernenergie). Die Ressourcen an nicht erneuerbarer Energieträgern sind jedoch begrenzt. Es bestehen zudem große Preis- und Versorgungsabhängigkeiten von internationalen wirtschaftlichen und politischen Entwicklungen bzw. Ereignissen, die damit auch Auswirkungen auf die Energieversorgung der Stadt Salzburg haben. Zudem sind mit der Energienutzung bedeutende lokale und globale Umweltbelastungen verbunden. Aus allen diesen Gründen entspricht die derzeitige Energieversorgung nicht dem Prinzip und den Zielsetzungen einer nach-

haltigen Entwicklung.

International nahezu unbestritten ist die Notwendigkeit der Reduktion des Ausstoßes treibhausrelevanter Emissionen. Der im Jahr 2007 veröffentlichte IPCC-Report über Entwicklung, Folgen und Kosten des Klimawandels bestätigt den anthropogen verursachten Klimawandel und die dadurch verursachten Folgewirkungen. Auf internationaler und nationaler Ebene existieren zahlreiche Vereinbarungen zum Schutz des Klimas vor den Auswirkungen treibhausrelevanter Gase. Teilweise sind darin konkrete Reduktionsziele festgelegt sowie Maßnahmen zur Umsetzung beschrieben. Dabei besitzen im Sinn einer nachhaltigen Energieversorgung die strategischen Schwerpunkte „Effizienzsteigerung“ (Verringerung des Energiebedarfs) und „regionale Energieversorgung“ eine besonders hohe Bedeutung.

Mit Stand 2007 weist die Entwicklung der CO₂-Emissionen in Österreich ein Plus von 18% auf. Gemäß Kyoto-Protokoll hat sich Österreich zu einer CO₂-Reduktion von 13% bis 2010 verpflichtet. Bei Verfehlung des Kyoto-Ziels muss Österreich CO₂-Emissionszertifikate nachkaufen (bei Kosten von 100 Euro/t CO₂ entspricht der verpflichtende Nachkauf einem Wert von 1,5 Mrd. Euro).

Energie- und klimapolitische Vorgaben

Für die Formulierung von energiepolitischen Zielsetzungen für die Stadt Salzburg ist eine Reihe von internationalen wie nationalen Vorgaben maßgeblich. Die nachstehend angeführten Vereinbarungen bieten eine Vielzahl von Ansatzpunkten für die Entwicklung von Zielen und Maßnahmen unter den Aspekten Klimaschutz bzw. Nachhaltigkeit:

EU/Österreich

- Klimapakete der EU, „Energiegipfel“, März 2007
- EU-Aktionsplan zur Energieeffizienz Beschluss EU-Rat, 24.03.2006

Baualter	Anzahl	in %
vor 1919	2.356	11,6%
1919 bis 1944	2.569	12,7%
1945 bis 1960	4.152	20,4%
1961 bis 1980	6.435	31,7%
1981 bis 1990	2.234	11,0%
1991 bis 2001 (bzw. unbekannt)	2.559	12,6%
Summe	20.305	100,0%

Abb. E.8.: Bauperiode der Gebäude bis 2001 | Quelle: Statistik Austria (ISIS) Häuser- und Wohnungszählung 2001; Bearbeitung SIR, 2006.

	Gebäude 2001	Gebäude saniert 1991–2001	Prozent
Wohngebäude mit 1 od. 2 Whg.	10.849	860	7,9%
Wohngebäude mit 3 od. mehr Whg.	6.163	916	14,9%
Nichtwohngebäude	3.293	134	4,1%
Summe	20.305	1.910	9,4%

Abb. E.9.: Gebäudefassadensanierungen mit Wärmedämmung 1991–2001: Gebäude, älter als 1991 | Quelle: Statistik Austria (ISIS) Häuser- und Wohnungszählung 2001; Bearbeitung SIR, 2006.

- Kyoto-Protokoll (1997), Beschluss EU-Rat, 25. April 2002
 - „burden sharing agreement“, Beschluss EU-Rat, 24.04.2002
 - Handel mit Treibgasemissionszertifikaten, EU-Richtlinie 13.10.2003
 - Gesamtenergie-Effizienz von Gebäuden, EU-Richtlinie, 16.12.2002
 - Endenergieeffizienz und Energiedienstleistungen, Vorschlag EU-Richtlinie, 10.12.2002
 - Alpenkonvention, Zwischenstaatlicher Vertrag (Ö, D, I, F, Lie, Mon, CH, Slo, EU), 7.11.1991
 - Strategie Österreichs zur Erreichung des Kyoto-Ziels, Ministerrats-Beschluss, 18.6.2002
 - Qualitätsstandards von Wohngebäuden, Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zwischen Bund und Ländern 6.12.2004
- Land Salzburg**
- Klimabündnis, Beschluss Landesregierung, 22.10.1990 u. 21.10.1997
 - Energieleitbild, Beschluss Landesregierung, 16.9.1997
 - Kyoto-Optionenbericht, Land Salzburg 2001: Expertenbericht der Arbeitsgruppe „Klimaschutz“ des Landes
 - Kyoto-Optionenbericht Evaluierung, Entwurf 2005
 - Kyoto-Umsetzungsprogramm des Landes Salzburg für den Bereich Wärmeenergieversorgung und Wärmeschutz (2004), Beschluss Landesregierung, 16.11.2004
- Kyoto-Umsetzungsprogramm des Landes Salzburg für den Bereich Wärmeenergieversorgung und Wärmeschutz, Land Salzburg: Arbeitsgruppenergebnis 2003 (Abt. Wirtschaft-Tourismus, Energie und Landwirtschaft 4 und Salzburg AG)
- Land Salzburg/Raumordnung**
- Salzburger Raumordnungsgesetz: ROG 1998: RO-Ziele und Grundsätze, Landesgesetz 1998
 - Salzburger Landesentwicklungsprogramm LEP 2003, Verordnung des Landes 2003
- Stadt Salzburg**
- Klimabündnis, Beitritt 1990 (Gemeinderatsbeschluss 14.11.1990)
 - Umweltschutzleitbild Stadt Salzburg, Gemeinderatsbeschluss 6.11.1996
- Gebäudestandard**
- Im Jahr 2001 bestanden in Salzburg 20.305 Gebäude, 87,4% davon waren älter als Baujahr 1991. Bei 10% der Gebäude mit Baualter vor 1991 wurden in den Jahren 1991–2001 Fassadensanierungen mit gleichzeitiger Wärmedämmung durchgeführt (9,4% bezogen auf 2001). Die dargestellten Fassadensanierungen wurden überproportional oft an Wohngebäuden mit 3 oder mehreren Wohnungen durchgeführt, vor allem

	Gebäude	in %	Wohnge- bäude mit 1 od. 2 Whg.	Wohnge- bäude mit 3 od. mehr Whg.	Hotel o. ä. Gebäude	Büro- gebäude	Gebäude des GH oder EH	Werkst., Indus- trie/Lager- halle	Geb. f. Kultur, Freizeit, Bildung, Gesund- heits- wesen	Sonst. Gebäude
Elektrischer Strom	387	1,9%	259	67	4	15	8	17	4	13
Kohle, Koks, Briketts	141	0,7%	123	7	2	0	1	2	0	6
Heizöl	7.291	35,9%	4.860	1.447	106	266	152	269	32	159
Gas	5.607	27,6%	3.262	1.528	62	254	134	167	71	129
Fernwärme	2.344	11,5%	459	1.171	63	244	111	62	139	95
Holz	332	1,6%	282	28	2	2	0	6	0	12
Hackschn., Sägesp., Pellets, Stroh	82	0,4%	44	16	1	0	3	7	5	6
Alternative Wärmebereitst.	133	0,7%	116	11	1	2	0	0	2	1
Sonstiger Brennstoff	9	0,0%	8	0	0	1	0	0	0	0
Gebäude nicht zentralbeheizt	3.979	19,6%	1.436	1.888	34	94	111	199	8	209
Summe	20.305	100%	10.849	6.163	275	878	520	729	261	630

Abb. E.10.: Brennstoff/Energieträger der Gebäudebeheizung nach Gebäudenutzung 2001 | Quelle: Statistik Austria (ISIS) Häuser- und Wohnungszählung 2001; Bearbeitung SIR, 2006.

Nichtwohngebäude sind hier sehr stark unterrepräsentiert. Diese Nichtwohngebäude hatten 2001 mit rund 20% einen erheblichen Anteil am Gesamtbaubestand. In den zwischen 1991 und 2001 sanierten Gebäuden befinden sich 13.117 Wohnungen. Dies entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Rate von 1.300 Wohnungen. 2001 waren demnach 78% aller Gebäude entweder älter als Baujahr 1990 und sind auch keiner aktuellen Fassaden-Dämmmaßnahme unterzogen worden. Dies zeigt das große Ausmaß an Sanierungspotential.

Mit dem Energieausweis-Vorlagegesetz wurde die EU-Gebäuderichtlinie in österreichisches Recht umgesetzt und damit ein Instrument geschaffen, den Energieverbrauch eines Gebäudes zu dokumentieren. Für Neubauten ist dieser Ausweis ab 2008 verpflichtend vorgeschrieben. Ab 4.1.2009 ist dieser Ausweis für alle Bestandsbauten zu erstellen.

Energieversorgung und Gebäudeheizung

Zur Ermittlung des Gesamt-Energieverbrauchs der Stadt Salzburg bedarf es der Aufstellung und zyklischen Evaluierung einer selbständigen Energiebilanz. Dies kann im Rahmen des REK nicht geleistet und sollte als eigenständiges Konzept ausgearbeitet werden. Im Folgenden

	Whg. 91	Whg. 01	1991 %	2001 %
El. Strom Haus-/Whg.zentralhgz./Einzelöfen	5.465	4.626	7,9%	6,0%
Kohle, Koks, Brik. f. Block-, H./Wzentralhgz./E.öfen	4.402	1.117	6,4%	1,5%
Heizöl f. Block-, Haus-/Whgzentralhgz./Einzelöfen	20.770	21.722	30,1%	28,4%
Gas f. Block-, Haus-/Whgzentralhgz./Einzelöfen	12.069	22.618	17,5%	29,5%
Fernwärme (Brennstoff/Energieträg. irrelevant)	20.945	22.149	30,4%	28,9%
Holz f. Block-, Haus-/Whgzentralhgz./Einzelöfen	5.116	2.995	7,4%	3,9%
Hacks./Sägesp./Pellets/Stroh f. Block-/Hzentrl.hz.	17	91	0,0%	0,1%
Alternat. WärmebereitstSyst. f. Block/Hzentrl.hz	0	0	0,0%	0,0%
Sonst. Brennstoff f. Block-, H/Wzentralhgz./E.öfen	118	1.234	0,2%	1,6%
Summe	68.902	76.552	100,0%	100,0%

Abb. E.11.: Entwicklung des Brennstoffs/Energieträgers der Wohnungsbeheizung 1991–2001 | Quelle: Statistik Austria (ISIS) Häuser- und Wohnungszählung 2001; Bearbeitung SIR, 2006.

wird daher als Grobanalyse auf die derzeitige Struktur der Heizungs-Energieversorgung für Gebäude und Wohnungen eingegangen. Weiters wird die Struktur und Entwicklung des Energieverbrauchs der Stadt anhand von Daten der Salzburg AG zu Fernwärme, Gas und Strom und des Salzburger Energie- und Emissionskataster dargestellt.

Die Heizungsenergieversorgung aller Gebäude wurde 2001 nach Gebäudetypen aufgeschlüsselt. Dabei zeigt sich ein hoher Heizölanteil, besonders bei 1-2-Familienhäusern, Hotels, Handelsbauten, Industrie und Gewerbe. Fernwärmeschwerpunkte sind Mehrfamilienhäuser, öffentliche Bauten und Büros, besonders viele Elektroheizungen finden sich noch in 1-2-Familienhäusern.

Die Übersicht und Entwicklung des Energieträgers für die Wohnungsbeheizung dokumentiert die starke absolute und relative Zunahme von Gas, leichte Zunahme von Öl und Fernwärme, Abnahme von Kohle, Holz und eine leichte Abnahme von Strom.

Durch die zunehmende Liberalisierung des Energiemarktes ist eine Bilanzierung des Energieverbrauchs aufgrund des Hauptenergieversorgers Salzburg AG nur eine grobe Schätzung des tatsächlichen Verbrauchs. Sie dokumentiert jedoch die anhaltend starke Zunahme des Energieverbrauchs. Zwischen 1996 und 2005 ist der Verbrauch der Kunden der Salzburg AG in der Stadt Salzburg bei Gas um +3,5%, bei Fernwärme um +12,6% gestiegen, bei Strom sogar um +22,6% gestiegen. Gas stieg sehr

stark bei Gewerbe (+31%), es sank bei Großkunden stark. Die Fernwärme-Entwicklung von Gewerbe und Haushalten ist nicht getrennt ausgewiesen – sie beträgt gemeinsam +18%.

Im Jahr 2005 wurde Fernwärme der Salzburg AG zu rund 60% aus Erdgas und zu rund 40% aus Heizöl produziert. Durch massive Industrie-Abwärmenutzung soll bis 2015 bei 10% Wärmebezug ein Rückgang der Heizölverfeuerung für die Wärme-Produktion auf 30% erreicht werden. Eine wichtige Voraussetzung bildet dabei die Fertigstellung und Inbetriebnahme der Fernwärmeschiene Hallein – Salzburg im Jahr 2006. Aus dem „Bericht zur Unterstützung der Arbeitsgruppe Kyoto-Umsetzungsprogramm Raumwärme/Warmwasser“ der Energieverwertungsagentur (2004) geht hervor, dass ab 2008 zumindest im Sommer die möglichen Fernwärme-Bezugsmengen (Abwärme) weit über der Netzlast liegen werden. Ein weiterer Netzausbau erscheint daher auch aus dieser Sicht notwendig. Die Salzburg AG schätzt das Wachstum des Wärmebedarfs der Stadt Salzburg für Fernwärme von 2005 bis 2015 auf rund 10% (von 460 GWh auf 507 GWh). Im Jahr 2005 wurden in den Kraftwerken Heizkraftwerk Mitte 345 GWh, im HKW Nord 174 GWh, im Heizwerk Süd 1,3 GWh und im HZW Landeskrankenanstalten 15 GWh Wärme produziert.

Bei der Entwicklung des Energieverbrauchs (ohne Treibstoffe, Strom nur teilweise) ergibt sich laut dem Salzburger Energie- und Emissionskataster SEMIKAT eine massive Zunahme von +15% für den 10-Jahres Zeitraum 1995–2004. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass auch hier deutliche Verbrauchschwankungen aufgrund der Temperaturschwankungen in den Einzeljahren existieren. Der Anstieg des Gasverbrauchs beruht vor allem auf der verstärkten Umstellung von Salzburg-AG-Kraftwerken von Öl- auf Gasbeheizung. Der Kohleverbrauch ist massiv gesunken, auch der Strom-Einsatz sank (nur Raumwärme und Warmwasser!).

	Gas in GWh			Fernwärme in GWh			Strom in GWh		
	1996	2005	%	1996	2005	%	1996	2005	%
Großverbraucher	101	70	-30,9%	76	78	3,3%	239	319	33,4%
Gewerbe, Firmen*	161	210	30,7%	325	374	14,8%	101	117	15,9%
Haushalte	222	221	-0,6%	0	0	0,0%	260	299	15,2%
Summe	484	501	3,5%	401	452	12,6%	600	735	22,6%

* Bei Fernwärme inkl. Haushalte

Abb. E.12.: Energieverbrauchsdaten der Kunden der Salzburg AG, Stadt Salzburg 1996–2005 | Quelle: Salzburg AG, 2006, (Gas: Berechnung SIR aus m³-Angaben der Salzburg AG); Bearbeitung SIR, 2006.

	aus Heizöl	aus Erdgas	Bezug
1995	74,3%	25,7%	0,0%
2005	39,7%	59,4%	0,9%
Prognose 2015	30,6%	60,0%	9,4%

Abb. E.13.: Energieträger der Salzburg AG-Fernwärme | Quelle: Salzburg AG, 2006; Bearbeitung SIR, 2006.

	1995	2004	1995–2004 %
Öl	4.758	3.652	-17,7
Gas	2.870	5.587	112,2
Kohle	206	34	-84,1
Biogene	691	586	-11,6
Strom für Heizen + Warmwasser	195	156	-19,5
Summe	8.720	10.016	14,9

Abb. E.14.: Energieverbrauch 1995–2004 in TeraJoule (ohne Treibstoffe; Strom teilweise) | Quelle: Sbg. Energie- u. Emissionskataster; Bearbeitung SIR, 2006.

in 1.000 t			in 1.000 t		
		% von 1995			%
1995	784	100%	Straßenverkehr	171	24,1%
1996	836	107%	off-road *	47	6,6%
1997	774	99%	Großbetriebe **	21	3,0%
1998	770	98%	Kleinbetriebe	125	17,6%
1999	729	93%	Heizwerke	167	23,6%
2000	686	87%	Haushalte	175	24,7%
2001	725	92%	Sonstige	3	0,5%
2002	709	90%	Summe	709	104%
2003	802	102%			
2004	819	104%			

*) Bahn, Land- u. Forstwirtschaft, mob. Geräte
 **) einz. große (Industrie-)betriebe + KH

Abb. E.15.: Entwicklung der CO₂-Emissionen 1995–2004 | Quelle: Salzburger Energie- und Emissionskataster; Bearbeitung SIR, 2006.

CO₂ –Emissionen

Die CO₂-Emissionen schwankten in den letzten 10 Jahren laut Salzburger Energie- und Emissionskataster (SEMIKAT) beträchtlich. Der Hauptteil dieser Schwankungen beruht auf Temperaturschwankungen. Laut Berechnungen des SEMIKAT nahm aber beispielsweise der Wärmebedarf im Bereich der Haushalte temperaturbereinigt um 7,5% zu. Weite-

Abb. E.16.: CO₂-Emission 2002 | Quelle: Salzburger Energie- u. Emissionskataster; Bearbeitung SIR, 2006.

re stadtbezogene Aussagen über Entwicklungen in einzelnen Verbrauchergruppen wären derzeit nur sehr ungenau möglich, sie beruhen auf verschiedensten Hochrechnungen bzw. Fortschreibungen mit sehr verschiedener Qualität und werden deshalb hier nicht behandelt.

Die Darstellung der Verteilung der CO₂-Emissionen zeigt den massiven Anteil des Verkehrs (über 30%), die

Heizwerke liegen mit 27% leicht darunter, die Haushalte bei 22%, Betriebe bei 20%. Dies dokumentiert eindrucksvoll die große Bedeutung der Raumwärme bei den Emissionen und damit auch das hohe Potential für Verbesserungen in diesem Bereich. Das Jahr 2002 wurde exemplarisch ausgewählt, da der SEMIKAT hier auf Grund von Primärerhebungen über eine gute Datengrundlage verfügt.

Gasnetz, Fernwärmenetz und Öl-Anlagen

Die aktuelle Kartenabbildung von Gasnetz und Fernwärmenetz (vergleiche Karte 5.12 Energieversorgung – Leitungsnetze) zeigt, dass der Netzausbau weit fortgeschritten ist. Während das Gasnetz innerhalb der bebauten Flächen fast Flächendeckung erreicht hat, existieren nach wie vor große Stadtbereiche ohne Fernwärmeleitungen. Die graphische Unterlegung mit Daten mit der Einwohnerdichte in der Stadt veranschaulicht, dass sich unter diesen Fernwärme-unerschlossenen Bereichen auch große Gebiete mit hoher Einwohnerdichte befinden. Diese Gebiete eignen sich vorrangig für einen ökonomisch tragfähigen Netzausbau der Fernwärme, da mit potentiell großen Abnahmemengen gerechnet werden kann.

Als weitere Analysekarte wurde erstmals aus Daten über Heizungs- und Feuerungsanlagen eine Verteilung der Öl-Anlagen-Leistung in der Stadt erstellt (siehe Plan 5.13 Öl-Heizungs- bzw. Feuerungsanlagenleistung und Fernwärme). Aus ihr lassen sich Gebiete mit hohen Leistungswerten bestehender Öl-Brenner ablesen. Die einzelnen Rasterwerte in diesem 250 x 250m-Raster kamen durch Aufsummierung der Leistungen aller einzelnen Brenner im jeweiligen Raster zustande. Die Karten 5.12 und 5.13 bilden grundlegende Instrumente für die Diskussion und Planung von Fernwärmeausbaustrategien und Strategien zur Ablöse von Ölanlagen.

	2000	2005	2000–2005 %
Land ohne Stadt	73.954	112.371	51,9%
Stadt	7.175	16.080	124,1%

Abb.E.17.: Geförderte Solarkollektorfläche in m² im Wohnbau 2000–2005 |
Quelle: SIR, Hochrechnung aus Wohnbauförderungs- und Solarförderungsangaben des Landes Salzburg.

Solarkollektorflächen

In den Jahren 2000–2005 verzeichnet die Stadt bei den Solarkollektorflächen einen Zuwachs um +124% und liegt damit weit über dem restlichen Bundesland mit +52%. Bezogen auf EinwohnerInnen liegt die Stadt jedoch deutlich unter allen anderen Bezirken. Erheblich Ausbaupotentiale für thermische Solarenergienutzung und Photovoltaik sind unter anderem durch zahlreiche großflächige Flachdächer bei Wohn- und Gewerbebauten vorhanden und sollten dementsprechend auch genutzt werden.

5.7.5 Elektrische Energie

Die Stromversorgung im Stadtgebiet erfolgt hauptsächlich durch die Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation. Das aus den Salzburger Stadtwerken und der SAFE fusionierte Unternehmen versorgt dabei rund 260.000 Kunden mit Strom, davon ca. ein Drittel in der Stadt.

Wie die Verbrauchsdaten der Kunden der Salzburg AG zeigen, ist eine starke Zunahme des Bedarfes an elektrischer Energie zu verzeichnen. Im Beobachtungszeitraum 1996–2005 stieg der Verbrauch von 600 auf insgesamt über 735 GWh an, was einer Zunahme von über 22% entspricht. Der Stromverbrauch nahm demnach bei Haushalten und Gewerbe um 15%, bei Großkunden um +33% zu (vergleiche Tabelle Energieverbrauchsdaten der Kunden der Salzburg AG, Kapitel Energieversorgung – Wärme). Anzumerken wäre, dass aufgrund der Öffnung des Energiemarktes weitere Energieversorger Strom verkaufen und somit die absolute Zahl des Gesamtenergieverbrauches an Strom noch höher liegen dürfte.

Analog zu den Überlegungen im Wärmeenergieverbrauch sind Maßnahmen zur Eindämmung des hohen Zuwachses am Bedarf an elektrischer Energie dringend geboten. Ebenso sollte der Anteil der Stromgewinnung aus erneuerbaren Energieträgern wesentlich erhöht werden. Im Rahmen des vorliegenden REK kann und soll die Thematik „Elektrische Energieversorgung“ nur ansatzweise behandelt werden. Zweifelsfrei wäre es sinnvoll, ein eigenes Energieleitbild für die Stadt mit einer ausführlichen Behandlung des Themas zu erstellen.

Die Versorgung in der Stadt erfolgt über ein Mittelspannungsnetz mit einer Länge von ca. 728 km, mit einem Anteil von ca. 92% Kabel und ca. 8% Freileitungen, und einem Niederspannungsnetz mit einer Länge von ca. 1.195 km mit einem Anteil von ca. 90% Kabel und ca. 10% Freileitungen. Insgesamt gibt es im Versorgungsgebiet der Stadt 700 Trafostationen sowie 15 Umspannwerke bzw. Umspannstationen (Daten SAG, Stand 2004/2005).

Zur Verkabelung von Hochspannungsleitungen im Stadtgebiet ist anzumerken, dass aufgrund des liberalisierten Marktes die Salzburg AG in allen Bereichen zu Einsparungsmaßnahmen gezwungen ist. Insofern werden vom Energieversorger auch keine umfangreichen Verkabelungsprojekte mehr durchgeführt bzw. nur dann realisiert, wenn es zu einer Kostenübernahme/Kostenbeteiligung von Dritten kommt.

Grundsätzlich positiv zu bewerten ist der jüngste Plan der Salzburg-AG, ein Flusskraftwerk unmittelbar unterhalb der Sohlstufe in Lehen zu errichten. Damit könnte die umweltfreundliche Energieversorgung der Stadt mit Strom aus Wasserkraft

gesichert und weiter ausgebaut werden. Gleichzeitig würden auch flussbautechnische Verbesserungen (Stabilisierung der Sohle, Fischaufstieg) und eine neue Salzachquerung entstehen.

5.7.6 Telekommunikation

Telekommunikation wird in der heutigen Zeit im engeren Sinne als Datenaustausch unter Verwendung von Elektrotechnik, Elektronik und andere neuzeitliche Technologien verstanden. Die darauf aufbauenden Informations- und Kommunikationstechnologien sowie die dadurch ermöglichten Dienste und Anwendungen verändern das tägliche Leben des Einzelnen, die Kernprozesse der Wirtschaft und der öffentlichen Verwaltung. Sie sind mittlerweile auch die Fundamente der zukünftig wissensbasierten Gesellschaft.

Telekommunikationseinrichtungen sind heute elementarer Bestandteil der staatlichen Infrastruktur. Mit dem Grünbuch von 1987 nahm die EU ein diesbezügliches umfassendes Programm in Angriff, das die Schaffung eines gemeinsamen europäischen Telekommunikationsmarktes zum ausdrücklichen Ziel erklärte. Die notwendige Liberalisierung des Telekommunikationsmarktes wurde in Österreich mittlerweile abgeschlossen. In rechtlicher Hinsicht wurden in Österreich die europäischen Vorgaben im Telekommunikationsgesetz 2003 (TKG 2003) umgesetzt.

Die elektronische Übertragung von Signalen in Telekommunikationsnetzen erfolgt entweder über drahtgebundene oder drahtlose Übertragungstechnologien.

Drahtgebundene Übertragungstechnologien:

- Kupferdoppelader als Übertragungsmedium im Zugangsbereich öffentlicher Telekommunikationsnetze mit Übertragungsstandards der sog. xDSL Familie (z. B. HDSL, ADSL, SDSL oder VDSL).
- Koaxialkabel als Zugangsmedium der Kabel-TV-Netze (CATV)
- Glasfaserkabel – Lichtwellenleiter

für breitbandige Zubringung mit hohen Übertragungskapazitäten (Gigabit- bis Terabit-Bereich)

In Salzburg hat die Salzburg AG als größte Anbieterin ihr Telekommunikationsnetz mittlerweile auf eine Länge von 1.500 Kilometer als Basis für verschiedenste Online-, Intranet- und Telekommunikationsdienste zur flächendeckenden Versorgung ausgebaut.

Drahtlose Übertragungstechnologien:

- Wireless Local Area Networks (WLAN) – wird im Frequenzbereich von 2,4 GHz bzw. 5 GHz zur Bildung von sog. Breitbandinseln im privaten Bereich, in Firmen und im öffentlichen Raum (hot spots) verwendet.
- Global System for Mobile Communications (GSM) – ist ein volldigitaler Mobilfunknetz-Standard, der die Grundlage der GSM-900-MHz und GSM-1800-MHz Netze ist.
- General Packet Radio Service (GPRS) wird in GSM-Netzen zur Abwicklung von (paketorientierten) Datendiensten angeboten.
- Universal Mobile Telecommunications Service (UMTS) – ist die Mobilfunktechnologie der 3. Generation (3G) und verwendet in der derzeit implementierten Version ein weiterentwickeltes GPRS. In weiteren Ausbaustufen kann durch den Einsatz von High-Speed-Download-Links (HSDPA) eine Erhöhung der Datenrate in den Megabit-Bereich erreicht werden.
- Satelliten-Technologie – wird vor allem in abgelegenen Regionen ohne ausreichende terrestrische Telekommunikationsinfrastruktur verwendet.

In Österreich wurden von den derzeit 5 Mobilfunkbetreibern Mobilkom, T-Mobile, One, tele.ring und 3Austria, insgesamt 18.009 Dach- und Maststandorte mit einer oder mehrerer Mobilfunkstation(en) im GSM-900-MHz und GSM-1800-MHz sowie UMTS-Bereich eingerichtet. Im Land Salzburg befinden sich dabei insgesamt 1364 Standorte (Stand: Jänner 2006, Quelle: Senderkataster.at).

Für die Errichtung des UMTS-Netzes in der Stadt Salzburg wurden ca. 500 neue Sendeanlagen benötigt. Für die Basisversorgung wurden dabei 300 Sendeanlagen installiert, wobei 250 auf bestehenden Sendeanlagen des GSM-Netzes installiert und 50 Sendeanlagen neu errichtet worden sind.

Derzeit ist davon auszugehen, dass sich in der Stadt Salzburg ca. 400 Mobilfunksendeanlagen mit ca. 900 Sendemasten und mehr als 1.800 Sendeantennen befinden (Stand: 2005).

5.7.7 Sonstige öffentliche Infrastruktureinrichtungen sozialer Natur

Die Gegenwartsgesellschaft neigt zur Vereinzelung, zum Rückzug ins Private, zum „Homing“ und zu einem starken Bezogen-Sein auf das unmittelbare Wohnumfeld. Die soziale Gemeinschaft hat ein Interesse an kommunikativen und integrativen Alltagssituationen und Interaktionen, ein Interesse, die BürgerInnen in den öffentlichen Raum zurückzuholen. Nur so ist ein gegenseitiges Verständnis und ein Mindestmaß an Solidarität gewährleistet, das den sozialen Frieden und ein konstruktives Miteinander in gegenseitiger Verantwortung ermöglicht. Wenn sich Personen im öffentlichen Raum bewegen und begegnen sollen, brauchen sie ein Mindestmaß an öffentlicher Basisinfrastruktur, um ihren körperlichen Bedürfnissen gerecht zu werden.

WC-Anlagen

Besonders für Kinder, Mütter/Eltern mit kleinen Kindern, zur Förderung der Mobilität und außerhäuslichen Aktivitäten von älteren Menschen bedarf es des Ausbaus von öffentlichen, barrierefrei erreichbaren und benutzbaren Toiletten (oder Öffnung von Toiletten in öffentlichen Einrichtungen) auch außerhalb der Innenstadt. Notwendig ist die gezielte Information (lokale Lagepläne), wo diese zu finden sind (hier besteht nach Rückmeldung vieler SeniorInnen ein großes Informationsdefizit), eine deutliche Kennzeichnung und

das Anbringen eines Leitsystems. Ebenso dringlich erscheint eine Erweiterung des öffentlichen Toilettenetzes für BenutzerInnen des ÖPNV, in der Nähe von Parks und Spielplätzen und öffentlich zugänglichen Sportstätten. In diesem Zusammenhang ist der Ausbau von WC-Anlagen unter besonderer Beachtung der Bedürfnisse von Frauen zu forcieren.

Es erscheint sinnvoll und angebracht, geringfügige Personalkosten im Zuge der Sicherstellung einer permanenten gründlichen Reinigung bestehender (öffentlicher und semi-öffentlicher Toiletten) aufzuwenden als zusätzliche Einrichtungen zu schaffen. Fix zuständige Personen mit Lokal-Bezug sind kommerziellen Anbietern vorzuziehen, da sie zudem als Kontrollinstanzen fungieren können.

Sitzbänke und Ruhezone für mobilitätseingeschränkte Personen und Kinder

Sitzgelegenheiten in regelmäßigen (oder zumindest abschätzbaren) Abständen sind nicht nur im touristischen Umfeld an optisch attraktiven Plätzen mit Aussicht zu errichten, sondern an wichtigen Gehwegen, Einkaufsrouten und Spazierwegen als hilfreiche soziale Infrastruktur vor allem für ältere MitbürgerInnen. Regelmäßige Reinigung und Wartung muss gewährleistet werden. Ein besonders gelungenes Projekt ist ein Teilabschnitt des Hochwasserschutzdammes an der Salzach entlang des Elisabethkais, wo gleichzeitig vielfältige und attraktive Sitz- und Liegemöglichkeiten geschaffen wurden. Laut Angaben des Gartenamtes sind mit Stand 2006 51 Sitzbänke im Innenstadtbereich vorhanden. 98 Stapelbänke befinden sich bei Bushaltestellen. Auf Spielplätzen, Gartenanlagen und Erholungsflächen gibt es 1463 feststehende Bänke. Im Mirabellgarten/Kurgarten sind noch weiter 180 bewegliche Bänke aufgestellt.

Wetterfeste Unterstände

Viele Bushaltestellen im Stadtgebiet verfügen nicht über wetterfeste Unterstände für die wartenden Fahr-

gäste. Unterstände sind aber auch wichtig im Umfeld von Spielplätzen und Parkanlagen, als Aufenthalts- und Kommunikationsmöglichkeit für begleitende Angehörige. Auch in diesem Zusammenhang gilt es, einen Aufenthalt der BewohnerInnen im öffentlichen Raum und die optimale Nutzung ihrer wohnraumnahen Freiräume zu fördern. Dies kommt der Interaktions- und Kommunikationskultur im Wohnumfeld zugute und stärkt das soziale Leben. Das Gartenamt hat derzeit 6 überdachte Sechsecktürme aufgestellt (Stand 2006).

Wasserstellen/Trinkwasserbrunnen

Die Stadt Salzburg verfügt über ausgezeichnetes, schmackhaftes Trinkwasser bester Qualität. Eine besondere Serviceleistung für die BewohnerInnen der Stadt, aber auch für Gäste ist es, dieses für Personen, die sich im öffentlichen Raum aufhalten, nutzbar zu machen. Bei der Planung und Errichtung öffentlicher Infrastruktur, in Parkanlagen und Spielplätzen, an stark frequentierten Spazier- und Radwegen sollten gut sichtbar und leicht benutzbar (auch für Kinder und Bewegungsbeeinträchtigte) Wasserstellen und Trinkwasserbrunnen situiert werden. Auf Spielplätzen sind insgesamt 11 Wasserstellen vorhanden (Stand 2006).

Abfallkörbe und begleitende Infrastruktur zur Beseitigung von Hundekot

Die Diskussion um die Beeinträchtigung von Geh- und Spazierwegen, Plätzen, Straßenrändern und Spielplätzen durch Hundekot ist evident, flammt jedes Jahr im Frühling neu auf, ohne dass bislang nachhaltige Lösungen in Sicht wären. Um die grundsätzliche Pflicht der HundehalterInnen, die Exkremate ihrer Hunde zu entfernen und zu entsorgen, vollziehen zu können, braucht es eine begleitende Infrastruktur an den bekannten und von HundebesitzerInnen meist frequentierten „Gassi-Routen“. Die Aufstellung von sog. „Gassi-Automaten“ und Entnahmestellen für (kostenlose) Plastiksackerl müssen von einer erhöhten Anzahl von speziellen Ab-

fallbehältern begleitet werden, die (zumindest im Sommer) mehrmals wöchentlich zu entleeren sind. Zur begleitenden Bewusstseinsbildung und Ausbildung eines neuen Umgangs (auch von HundehalterInnen und Betroffenen) könnten beispielsweise Informationsveranstaltungen unter Einbeziehung von Tierschutzorganisationen und praktizierenden TierärztInnen stattfinden.

Literaturverzeichnis

Kapitel A: Allgemeines Funktionskonzept

Amt der Salzburger Landesregierung, *Salzburger Landesentwicklungsprogramm (LEP 2003), Gesamtüberarbeitung 2003*

Fassmann, H. und A. Hanika unter Mitarbeit v. E. Bauer, *Bevölkerung, Haushalte, Wohnungsbedarf. Ein Beitrag zum räumlichen Entwicklungskonzept der Stadt Salzburg*, Wien 2005

Hillgruber, Ch., *Sechs Schritte auf dem Weg zu einer eigenständigen, euregionalen Raumordnung – Eine konkrete Handlungsanleitung für ein schrittweises Vorgehen*, Universität Erlangen-Nürnberg 2002

Landesentwicklungsprogramm Bayern 2006

mbup, *Bauland-Grünland-Grenze Salzburg. Überprüfung und fachliche Begründung*, Berlin 2007

mbup, *Perspektiven für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung in Salzburg*, Berlin 2007

ÖAR Regionalberatung et al., *Tagestourismus Salzburg – Ergebnisse, Empfehlungen*, Leitbild, 2007

ÖROK-Prognosen 2001–2031, Teil 1: *Bevölkerung und Arbeitskräfte nach Regionen und Bezirken Österreichs*, ÖROK Schriftenreihe 166/I, Wien 2004

ÖROK-Prognosen 2001–2031, Teil 2: *Haushalte und Wohnungsbedarf nach Regionen und Bezirken Österreichs*, ÖROK Schriftenreihe 166/II, Wien 2005

Schönbäck, W. und G. Gutheil-Knopp-Kirchwald, *Gemeindefiskalische Nettoeffekte der Ansiedlung von betriebs- und Wohnobjekten in der Stadt Salzburg – Aggregierte Ergebnisse*, IFIP – TU-Wien 2004

Schönbäck, W., G. Gutheil-Knopp-Kirchwald und R. Hasler, *Perspektiven der nachhaltigen Wirtschaftsentwicklung der Stadt Salzburg*, IFIP – TU-Wien 2005

Schremmer, Ch. und R. Giffinger (TU-Wien), *Positionierung der Stadtregion Salzburg im Wettbewerb der Stadtregionen*, ÖIR und TU Wien 2003

SIR – Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen, *Soziales Wohnen in Salzburg*, 2003 und 2007

Statistik Austria, 2001, *Volkszählung, Arbeitsstättenzählung*

Statistik Austria, 1999, *Land- und Forstwirtschaftliche Betriebszählung*

Tourismuskonzept Salzburg 2011, TSG 2005

Weichhart, P., *Regionalentwicklung im Salzburger Zentralraum – Handlungsstrategien der Stadt Salzburg*, Universität Wien, 2000

Weichhart, P., *Die Nutzung der Kernstadt Salzburg durch die Bevölkerung ihres Umlandes. Die Entwicklungsdynamik seit dem EU-Beitritt*, Universität Wien, 2001

Kapitel B: Freiraumkonzept

Atzensberger, A., *Kleingärten in Salzburg – Nutzung und soziale Aspekte*, Diplomarbeit an der Universität Salzburg 2005

Biotopkartierung der Stadt Salzburg 1993 erstellt vom Haus der Natur – Institut für Ökologie; *Botanik Dr. Helmut Wittmann et al; Ornithologie Mag. Sabine Werner et al; Pilze Dr. Thomas Rücker; Amphibien Mag. Martin Kyek; Käfer Dipl.Biol. Remigius Geiser; Heuschrecken und Wildbienen Dr. Inge Illich*

Brudi & Partner Tree Consult, *Verkehrssicherheitsüberprüfung und Baumkataster für den städtischen Baumbestand Salzburg*, München 2006

60. Bundesgesetz über die Erfassung von Umgebungslärm und über die Planung von Lärminderungsmaßnahmen

Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz – Bundes-LärmG vom 4. Juli 2005

Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung – Bundes-LärmV vom 5. April 2006, 144. Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über die Methoden und technischen Spezifikationen für die Erhebung des Umgebungslärms gemäß dem Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz

Büro Stadtland, *Grünes Netz*, Wien 2003

CBB und Hanke+Partner, *stadt_landschaften*, Berlin 2005

Del-Negro, W., *Geologie des Landes Salzburg*. – Schriftenreihe des Landespressebüros, Serie Sonderpublikationen, Nr. 45, Salzburg 1983

Empfehlung des Rates vom 12. Juli 1999 zur Begrenzung der Exposition der Bevölkerung gegenüber elektromagnetischen Feldern (0 Hz–300 GHz) (1999/519/EG)

Empfehlung des Obersten Sanitätsrates – Gesichtspunkte zur aktuellen gesundheitlichen Bewertung des Mobilfunks, Stand Dezember 2005

Gälzer, R., *Grünplanung für Städte*, Stuttgart 2001

Handbuch Umgebungslärm – Minderung und Ruhevorsorge, Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft, 2007

Immissionsschutzgesetz Luft (IG-L, BGBl. I 115/97)

Müller G., *Landwirtschaft – Stadtlandschaft*, Geographisches Institut der Universität Salzburg 1971

mbup, *Bauland-Grünland-Grenze – Überprüfung und fachliche Begründung*, Berlin 2007

Nowotny, G., Amt der Salzburger Landesregierung, *Der Zustand der Salzburger Stadtbäume, Untersuchungsreihe im Zeitraum von 1983–2007*

ÖNORM E 8850 – Elektrische, magnetische und elektromagnetische Felder im Frequenzbereich von 0 Hz bis 300 GHz – Beschränkung der Exposition von Personen

Österreichische Bodenkartierung 1971–1973 im Maßstab 1:25.000; Salzburg Süd, Herausgeber BMLF Wien 1981

Ozongesetz (BGBl. 210/92)

Prey, S., *Geologische Karte der Umgebung der Stadt Salzburg 1:50.000*. – Geol. B.-A., Wien 1969

Research Studios Austria – iSpace, *Entwicklung von integrativen Wohnstandort-Attraktivitätsindikatoren. Unveröffentl. Arbeitsbericht zum Forschungsprojekt*, Salzburg 2006

Research Studios Austria – iSpace und ZGIS, *Durchgrünungsgrad der Stadt Salzburg*, Salzburg 2006

Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

Stadt Salzburg, *Freizeit-, Spiel- und Sportkonzept*, Beschluss des Salzburger Gemeinderates am 10.11.1999

Telekommunikationsgesetz 2003 – TKG 2003 idF BGBl I Nr. 133/2005

8. Umweltkontrollbericht 2007 – Umweltbundesamt

Unterweger, A., *Fließgewässerstudie Alterbach 1986 und Salzburg Süd-West 1990*

Wohnbund consult und bautänzer architektenetzwerk, *Stadtumbau durch qualifizierte Innenentwicklung. Dokumentation exemplarischer Lösungen von Nachverdichtung in der Stadt Salzburg*, 2005

Kapitel C: Siedlungs- und Ortsbildkonzept

Amt der Salzburger Landesregierung, *Salzburger Landesentwicklungsprogramm (LEP 2003)*, Gesamtüberarbeitung 2003

Amt der Salzburger Landesregierung, *Regionalprogramm (REP 1999) – Salzburg Stadt und Umgebungsge-meinden*, Salzburg 1999

Amt der Salzburger Landesregierung, *Sachprogramm – Siedlungs-entwicklung und Betriebsstandorte im Salzburger Zentralraum*, Salzburg 1995

Amt der Salzburger Landesregierung, *Richtlinie Immissionsschutz in der Raumordnung*, Salzburg 2003

CBB, *Städtebauliches Gestaltkonzept*, Berlin 2005

CBB, *Halböffentliche und private Freiräume*, Berlin 2005

ICRA, *Gebäudekartierung der Stadt Salzburg*, 2004

MA 05/03, *Stadtgeschichtliche Erhebungen*, Salzburg

MA 05/03, *REK 1994 – Die Entwicklung der Stadt*, Salzburg

mbsp, *Bauland-Grünland-Grenze – Überprüfung und fachliche Begründung*, Berlin 2007

Regioplan Ingenieure Salzburg GmbH., *Nahversorgung*, Salzburg 2005

Standort & Markt, *Entwicklung der Einzelhandelszentren*, Baden 2005

Statistik Austria, 2001, *Volkszählung, Arbeitsstättenzählung*

Kapitel D: Verkehrskonzept

Herry Consult, Snizek & Partner, *IGF: Mobilitätsanalyse Stadt Salzburg und Umgebung*, Wien 2004

IGF-Meinungsumfrage, *Stimmungsbild der Salzburger Wohnbevölkerung*, 2004

KfV, *Entwicklung der Verkehrsunfälle 1995–2004*, 2005

Zentralraum Salzburg, *ÖGZ 9/2003*

Koch, H., *Umweltwirkungen des Modellvorhabens autofreier Tourismus in der Gemeinde Werfenweng 1998–2001*. Im Auftrag des Umweltministeriums 2001

Land Salzburg, *Leitlinien zur Landesmobilitätspolitik Salzburg*, 2002

Land Salzburg, *Salzburger Landesmobilitätskonzept 2006–2015*

ÖAR Regionalberatung et al., *Tagestourismus Salzburg – Ergebnisse, Empfehlungen, Leitbild*, 2007

Research Studios Austria – iSpace, *Entwicklung von integrativen Wohnstandort-Attraktivitätsindikatoren. Unveröffentlicher Arbeitsbericht zum Forschungsprojekt*, 2006

Prinz, T., *Auswertung iSPACE-RSA*, Salzburg 2005

Trafico, *Erstentwurf zum REK-Grobkonzept, Verkehrskonzept*, 2005

Salzburg in Zahlen 2006, *Archiv und Statistisches Amt*,

Snizek, 1996, *Konzept NAVIS*

Kapitel E: Technisches und Soziales Infrastrukturkonzept

Frauscher, F., Ch. Malzer und H. Trattner, *Angewandte Netzwerkanalyse – GIS-gestützte Optimierung von Einsatzrouten in Salzburg*. Unveröffentlichte Projektstudie GIS-Praktikum 2006

Fuchshofer, R., *Sozialwissenschaftliche Expertise zum Räumlichen Entwicklungskonzept der Stadt Salzburg*. Unveröffentlichte Studie, 2006

Institut für Grundlagenforschung (IGF), *Stimmungsbild der Salzburger Wohnbevölkerung – Repräsentativerhebung in der Stadt Salzburg*. – Meinungsumfrage im Auftrag der Stadtgemeinde Salzburg, 2004

Research Studios Austria – iSpace, *Entwicklung von integrativen Wohnstandort-Attraktivitätsindikatoren. Unveröffentlicher Arbeitsbericht zum Forschungsprojekt*, 2006

SIR – Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen, *Grundlagen für das Kapitel Energie im Räumlichen Entwicklungskonzept der Stadt Salzburg*, 2006

Fotonachweis: Stadt Salzburg