

Salzburg, 14. August 1997

Betrifft:
Verkehrsleitbild, Gemeinderatsbeschluß vom 7. Mai 1997; hier: Verlautbarung

Verlautbarung

Der Gemeinderat der Landeshauptstadt Salzburg hat am 7. Mai 1997 das im Verkehrsforum erarbeitete Verkehrsleitbild als Handlungsanweisung für die zuständigen Ämter und Dienststellen der Stadt zur Planung und Umsetzung verkehrswirksamer Maßnahmen in der nachfolgenden Fassung vorgegeben. Laut Beschluß des Gemeinderates hat auch das "Verkehrspolitische Ziel- und Maßnahmenkonzept" aus dem Jahr 1986 nach wie vor Gültigkeit.

Verkehrsleitbild der Stadt Salzburg (Ziele und Prioritäten)

Gliederung

Präambel und Prioritäten

- A Verkehr und seine Vernetzung mit anderen Handlungsfeldern
 - I. Allgemeine Ziele
 - II. Stadt- und Regionalentwicklung
 - III. Wirtschaft
 - IV. Natur und Umwelt
 - V. Mensch / BürgerInnen
- B Fußgänger- und Radverkehr
- C ÖPNV
- D Ruhender Kfz-Verkehr
- E Fließender Verkehr (mIV)
- F Gesamtstadt-Verkehrsberuhigung
- G Anhebung der Verkehrssicherheit
- H Quantitative Ziele zum Modal Split
- I Gedanken zu einer neuen Verkehrs-Kultur

Präambel

Unsere modernen Städte sind Zentren des Wohnens, der Wirtschaft und Verwaltung, der Arbeit und Versorgung, der Kultur und Ausbildung, der Erholung und weiterer urbaner Funktionen. Sie haben sich im Lauf der Geschichte an geographisch und verkehrsmäßig begünstigten Standorten entwickelt.

Der Stadt Salzburg wurde vor genau 1000 Jahren, im Jahre 996, wegen ihrer zentralen Bedeutung als Warenumschlagplatz das Marktrecht verliehen. Heute ist die Region Salzburg einer der attraktivsten Lebens- und Wirtschaftsräume Europas. Die Stadt Salzburg als Oberzentrum dieser Region ist der Mittelpunkt der neuge-

schaffenen "Euregio Salzburg - Berchtesgadener Land - Traunstein".

Die für jeden derzeit schon erkennbare Zuspitzung der Verkehrsprobleme hat insbesondere im Zusammenhang mit den von unabhängigen Wissenschaftlern erarbeiteten Verkehrsszenarien für die Zukunft dringenden Handlungsbedarf deutlich gemacht. Durch die deshalb unbedingt notwendigen verkehrspolitischen Maßnahmen soll die Attraktivität der Stadt Salzburg als Lebensraum und Wirtschaftsstandort nicht nur nicht ernsthaft gefährdet, sondern im Gegenteil gestärkt und gefördert werden.

Aufgrund der teilweise erheblich voneinander abweichenden Interessen aller vom Verkehr betroffenen Gruppen war es der Politik bisher nicht möglich, sich zu einer einheitlichen, konsequenten und langfristigen Verkehrspolitik durchzuringen.

Daher haben über Einladung des für den Verkehr zuständigen Politikers Vertreter aus allen vom Verkehr betroffenen Gruppen im Rahmen eines Verkehrsforums alle Kräfte angespannt, um nach intensiven Diskussionen den größtmöglichen Konsens für eine zukünftige Verkehrspolitik zu finden. Dieser hart erarbeitete Konsens findet seinen Niederschlag in diesem Verkehrsleitbild.

Die Aufrechterhaltung aller urbanen Funktionen der Stadt - im Spannungsfeld von größtmöglicher Entfaltung privater Einzelinteressen innerhalb von Grenzen, die Politik und Verwaltung im Sinne eines wohlverstandenen Gemeinwohlinteresses setzen müssen (Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung und langfristige Sicherung der Lebensgrundlagen nach dem Prinzip der Nachhaltigkeit), ist ein unverzichtbarer Bestandteil städtischen Lebens und eine vordringliche Aufgabe von Bund, Land und Gemeinde. Nachhaltigkeit läßt sich sehr vereinfacht und verallgemeinert definieren als eine Entwicklung, die die Bedürfnisse der Gegenwart befriedigt, ohne zu riskieren, daß künftige Generationen ihre eigenen Bedürfnisse nicht oder nicht mehr befriedigen können.

Verkehr ist in seiner dienenden Funktion Mittler zwischen den o.g. städtischen Grundfunktionen. Für die städtische Verkehrspolitik ist die Sicherung der Mobilität der BürgerInnen unter menschen- und umweltverträglichen Bedingungen daher die wichtigste Aufgabe. Unter dem Gesichtspunkt der Gleichberechtigung aller VerkehrsteilnehmerInnen und angemessener Abwägung der Interessen ist eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur bereitzustellen und an den absehbaren Erfordernissen städtischen Lebens im nächsten Jahrtausend auszurichten. Der Gemeinderat geht dabei von einem integrierten Verkehrssystem aus, das die einzelnen Verkehrsarten nicht als konkurrierend versteht, sondern die jeweiligen spezifischen Nutzen und Vorteile in angemessener Weise zur Förderung des Gemeinwohls miteinander verknüpft.

Der Gemeinderat empfiehlt, vor der Umsetzung ver-

kehrspolitischer Planungen und Maßnahmen den BürgerInnen und Interessenvertretungen einschließlich der Wirtschaft eine umfassende Beteiligung und Mitsprachemöglichkeit einzuräumen. Dabei sind seitens des Verkehrs- sowie Straßenbauressorts und der Verkehrsplanung jeweils nicht nur die kleinräumigen Auswirkungen darzulegen, sondern auch die Folgewirkungen, die sich aus einer konkreten Planungsmaßnahme für den Gesamtstädtischen Bereich und das Umland ergeben.

Zur Beurteilung der Zielerreichung ist eine begleitende Kontrolle einzurichten, anhand derer kontinuierlich - spätestens in fünf Jahren - die Übereinstimmung der tatsächlichen mit der gewünschten Verkehrsentwicklung überprüft wird. Die Ergebnisse dieser begleitenden Kontrolle sollen dann Basis für eine allfällige Maßnahmenkorrektur sein.

Prioritäten

Die Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik von Salzburg muß sich am Erfordernis der Bevölkerung nach Gewährleistung einer optimalen Lebensqualität orientieren. Dazu gehören der Schutz der Gesundheit und die Aufrechterhaltung einer intakten Umwelt ebenso, wie die Sicherung von Wirtschaft und Arbeitsplätzen, wozu die Aufrechterhaltung einer funktionierenden Verkehrsinfrastruktur unabdingbar ist. Die sich daraus ergebende Bedeutungsreihenfolge für Ziele und Maßnahmen lautet, vor dem Hintergrund der Bewältigung der bestehenden Verkehrsprobleme, wie folgt:

1. Verkehrsvermeidung
Umfaßt alle Maßnahmen, die die Entstehung unnötiger bzw. vermeidbarer Verkehrswege und -mengen vermeiden helfen.
2. Verkehrsverlagerung
Umfaßt alle Maßnahmen, die eine Verlagerung von stärker umweltbelastenden hin zu weniger belastenden Verkehrsmitteln unterstützen und Alternativen ohne Einschränkung der Mobilität aktiv fördern.
3. Verkehrsverbesserung
Umfaßt alle diejenigen Maßnahmen, die geeignet sind, durch Rationalisierung und Einsatz moderner Techniken die Verkehrsabläufe zu optimieren.
4. Verkehrsberuhigung
Umfaßt alle Maßnahmen, die die negativen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs vor allem in Hinsicht auf die Verkehrssicherheit und Wohnqualität reduzieren oder vermeiden helfen.

Notwendig ist die Entwicklung von Strategien durch die Politik, die eine Verhaltensänderung bezüglich der Verkehrsmittelwahl aus Bewußtseinswandel bewirken. Im Bereich der kommunalen Handlungsinstrumente haben dabei Information und Aufklärung mit dem Ziel der Bewußtseinsveränderung und Einsicht in Notwendigkeiten grundsätzlich Vorrang vor Maßnahmen der indirekten

Steuerung über Kosten, und diese wiederum vor reglementierenden Maßnahmen.

A: Verkehr und seine Vernetzung mit anderen Handlungsfeldern

I. Allgemeine Ziele

1. Die Menschen mit ihren Bedürfnissen nach Lebensqualität, zu der unter anderen die Mobilität, die Erhaltung der Kultur- und Naturräume und der Schutz der Gesundheit gehören, haben im Mittelpunkt der städtischen Verkehrspolitik zu stehen.
2. Die städtische Verkehrspolitik hat volkswirtschaftlichen Zielsetzungen den Vorrang vor einzelwirtschaftlichen Interessen zu geben. Sie hat auch den Interessen aller BürgerInnen der Stadt den Vorrang vor den Interessen einzelner zu geben, wie überhaupt das Gemeinwohl im Vordergrund zu stehen hat.
3. Der sozialen Ausgewogenheit des Verkehrssystems (Wahrung der Chancen für alle sozialen Gruppen) ist besonderes Augenmerk zu schenken.
4. Verkehr soll Mittel zum Zweck sein. In diesem Sinne ist Mobilität als Möglichkeit, verschiedene Standorte für die Aktivitäten der Menschen möglichst ungehindert zu erreichen, zu fördern. "Zwangsmobilität", die z. B. durch Zersiedelung und Nutzungsentflechtung oder ein schlechtes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln verursacht wird, ist zu vermeiden.
5. Mobilitätsfreiheit des einzelnen darf nicht auf Kosten des Gemeinwohls gehen. Bei annähernd gleichem Wirkungsgrad sollen vorrangig die Verkehrsmittel zum Einsatz kommen, die für die jeweilige Aufgabe am besten geeignet sind, wobei dem Verkehrsmittel mit den geringeren Nachteilen für Mensch und Natur der Vorrang einzuräumen ist. Ein umfassender Gesundheits- und Umweltschutz sowie die Verkehrssicherheit müssen deshalb Grenzen für die freie Mobilität dort setzen, wo der Schutz allgemeiner Interessen Vorrang haben muß.
6. Verkehrspolitik soll von möglichst vielen gesellschaftlichen Gruppen akzeptiert und getragen werden. Hierzu sind eine umfassende Informationspolitik und frühzeitige Mitwirkungsmöglichkeit erforderlich.
7. Salzburg und sein Umland müssen eine gemeinsame, Stadt-, Landes- und Bundesgrenzen überschreitende Verkehrspolitik verfolgen.
8. Alle verkehrsrelevanten Maßnahmen der Stadt Salzburg sind vor der Realisierung auf ihre Übereinstimmung mit dem Verkehrsleitbild Salzburg zu überprüfen. Bei allen verkehrsrelevanten, die Stadt Salzburg betreffenden Maßnahmen des Bundes wie des Landes sind die verantwortlichen PolitikerInnen aufgefordert, auf die Einhaltung des Verkehrsleitbildes der Stadt

Salzburg zu achten. Stadt und Land Salzburg haben für eine zeitgerechte Willensbildung und Detailplanung zu sorgen. Sie müssen die über die eigenen finanziellen Möglichkeiten hinausgehenden Finanzmittel für die notwendigen Maßnahmen im Sinne dieses Leitbildes bei Bund und Europäischer Union einfordern. Im besonderen sollen dazu auch die Möglichkeiten der neugegründeten "Euregio Salzburg - Berchtesgadener Land - Traunstein" genutzt werden.

9. Mittel- bis langfristig wirkende Lösungen sind zu entwickeln. Sie sind unbedingte Voraussetzung, um auf breiter Basis von einem Nachsorge- zu einem Vorsorge-Denken zu kommen.

II. Stadt- und Regionalentwicklung

1. Die Wechselbeziehungen zwischen Verkehr und wichtigen Aspekten der Stadt- und Regionalentwicklung erfordern eine integrierte Verkehrsplanung, die die gegenseitigen Abhängigkeiten zwischen den einzelnen Verkehrsarten, aber auch zwischen dem Verkehr und den unterschiedlichen räumlichen Nutzungen sowie die Auswirkungen auf die Umwelt berücksichtigt. Die in den letzten Jahrzehnten betriebene Nutzungstrennung in der Stadt und Region bewirkt in der Gegenwart und auf absehbare Zeit ein erhöhtes Verkehrsaufkommen, welches nun unter Sicherstellung der Erreichbarkeit aller urbanen Funktionen (Wohnort, Arbeitsplatz, Versorgungs-, Wirtschafts-, Freizeit-, Bildungs- und Kultureinrichtungen) ökonomisch, sozial und ökologisch verträglich geordnet werden muß.
2. Stadt, Land und Bund haben darüber hinaus konsequent Maßnahmen zu ergreifen, die zur Minimierung der Entfernung zwischen Wohnen, Arbeiten, Lernen, Versorgen und Erholen beitragen und damit das Verkehrsaufkommen verringern (Stadt der kurzen Wege). Die Stadt- und Regionalentwicklungsplanung muß darauf ausgerichtet sein, die verschiedenen Funktionsbereiche innerhalb der Stadt so zuzuordnen, daß ein möglichst hoher Anteil der erforderlichen Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem öffentlichen Personennahverkehr zurückgelegt werden kann. Auch die Möglichkeiten der Telekommunikation sind zu nutzen, um das Verkehrsaufkommen zu verringern. Die Landesregierung hat im Wege der Raumordnung sicherzustellen, daß keine weiteren großen Versorgungsbetriebe (Einkaufszentren) im Umland errichtet werden.
3. Bei den weiter wachsenden Flächenansprüchen sollte vorrangig eine ökologisch und ökonomisch verträgliche Verdichtung angestrebt werden. Neue Nutzungsflächen sind an leistungsfähige Linien des ÖPNV anzubinden.
4. Für Fahrten zwischen der Stadt Salzburg und dem

Umland ist der regionale Schienen- und Busverkehr stärker als bisher zu aktivieren und insbesondere der Regionalbahnbau zügig voranzutreiben.

5. Für PendlerInnen müssen attraktive ÖPNV-Angebote geschaffen werden.
6. Die Radwege-Anbindung der Stadt Salzburg an die Umlandgemeinden ist zu optimieren und weiter auszubauen.

III. Wirtschaft

1. Die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft wird durch das Verkehrssystem wesentlich mitbestimmt. Die Aufrechterhaltung des Wirtschaftsverkehrs ist unbedingt sicherzustellen. Der Wirtschaftsverkehr "umfaßt den Liefer- und Güternahverkehr sowie den Geschäfts- und Dienstreiseverkehr, also den Verkehr, der mit der Herstellung und Verteilung von Gütern, Waren, Leistungen und Informationen verbunden ist".

Die notwendige Erreichbarkeit der Betriebe, auch des Einzelhandels (als Arbeitsplatz, zur Anlieferung und Abholung, Kauf von Gütern und Dienstleistungen), ist jedoch nicht gleichbedeutend mit einer uneingeschränkten Kfz-Erreichbarkeit.

2. Neben der ÖPNV-Erschließung und Anreizen zu seiner Benutzung sind insbesondere neue Organisationsformen für Lieferdienste (Güter-, Citylogistik) zu entwickeln.

IV. Natur und Umwelt

1. Planungen und Konzepte für den Verkehr müssen künftig mehr unter dem Aspekt der raschen und nachhaltigen Verbesserung der globalen und lokalen Umweltqualität beurteilt werden. Sie müssen sich u.a. an dem Ziel der 50%igen Minderung der CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2010 orientieren, das dem einstimmigen Beschluß des Salzburger Gemeinderates vom 14.11.1990 zugrunde liegt, mit dem die Stadt Salzburg dem "Klimabündnis zum Erhalt der Erdatmosphäre" beigetreten ist.
2. Die Luftbelastung und Lärmbelastung sowie die Beeinträchtigung des Grundwassers und des Bodens durch Verkehr sind soweit zu vermindern, daß eine Gesundheitsgefährdung der Bevölkerung und andere Schäden (z. B. an Vegetation und städtischer Bau-substanz) auszuschließen sind.
3. Durch eine Förderung umweltfreundlicher Verkehrssysteme soll zur Energieeinsparung beigetragen werden.
4. Der Verbrauch und die Zerschneidung der nicht beliebig verfügbaren Freiflächen durch Verkehrswege und Verkehrsflächen für den ruhenden Verkehr (siehe Kapitel D, 1.) sind zu vermindern, um Boden und

Landschaftsbild sowie Lebensräume von Pflanzen, Tieren und Menschen zu bewahren.

V. Mensch / BürgerInnen

1. Es sind Formen der Information, Aufklärung und des Lernens zu entwickeln, die zu freiwilligen Bewußtseins- und Verhaltensänderungen aus Einsicht in die Notwendigkeit führen (neue Verkehrs-Kultur).
2. Die Zahl der Verunglückten durch Straßenverkehrsunfälle in Salzburg sollte durch geeignete Maßnahmen drastisch gesenkt werden. Es sind alle Möglichkeiten auszuschöpfen, die das Unfallrisiko verringern und Schaden an Leib und Seele weitestgehend ausschließen.
3. Die unbeschränkte Nutzbarkeit von Verkehrsanlagen und Verkehrsmitteln für Mobilitätsbehinderte ist sicherzustellen.

B: Fußgänger- und Radverkehr

Fußgängerverkehr

1. Das gefahrlose Zufußgehen ist ein wichtiger Maßstab für die zukünftige Verkehrspolitik. FußgängerInnen soll das Überqueren von Straßen leicht und gefahrlos ermöglicht werden. FußgängerInnen soll ein lückenloses Netz ausreichend breiter Gehwege ohne Behinderungen, Barrieren und Umwege angeboten werden. Der öffentliche Verkehr soll leicht und sicher zugänglich sein. Die Grundbedürfnisse sollen soweit als möglich im fußläufigen Bereich abgedeckt sein. Auch die Trennwirkung von Salzach, Eisenbahnanlagen und Autobahn soll verringert werden.
2. Das Zufußgehen ist als besonders umweltfreundliche Verkehrsart zu fördern. Bei der Gestaltung von Straßen und Plätzen, insbesondere in Fußgängerzonen, sind die Anforderungen der FußgängerInnen nach bequemer, attraktiver und sicherer Fortbewegung bzw. nach einem angenehmen Aufenthalt zu berücksichtigen.
3. Initiativen zur Förderung des Fußgängerverkehrs beabsichtigen vor allem die Vermeidung von Kurzstreckenfahrten mit dem Auto. Werden die derzeit mit dem Auto durchschnittlich zurückgelegten Wegelängen betrachtet, so ist hier ein beträchtliches Einsparungspotential gegeben, und somit ein Beitrag zur umweltgerechten Lösung der Verkehrsprobleme zu erzielen.

Radverkehr

1. Das Radverkehrsnetz der Stadt Salzburg soll künftig im Prinzip alle Orte, wo Menschen wohnen, wo soziale, wirtschaftliche und andere menschliche Aktivitäten stattfinden, miteinander verbinden.
2. Ziel muß sein, so vielen Radfahrenden wie möglich

direkte Verbindungen in guter Qualität anzubieten. Die Optimierung des bestehenden Radverkehrsnetzes, die Netzverdichtung - also das Anlegen neuer Verbindungen - ist in Angriff zu nehmen.

3. Ziel ist, daß das angestrebte Radverkehrsnetz folgenden Hauptforderungen gerecht wird:
 - ? Zusammenhang:
Die Radverkehrsinfrastruktur stellt eine zusammenhängende Gesamtheit dar und erschließt alle Quellen und Ziele von Radfahrenden
 - ? Direktheit:
Die Radverkehrsinfrastruktur bietet den Radfahrenden immer eine möglichst direkte Route (Umwege bleiben auf ein Minimum beschränkt).
 - ? Attraktivität / Komfort:
Die Radverkehrsinfrastruktur ist derart gestaltet und in die Umgebung eingepaßt, daß Radfahren attraktiv ist.
Die Radverkehrsinfrastruktur ermöglicht einen zügigen und komfortablen Verkehrsfluß des Radverkehrs.
 - ? Sicherheit:
Die Radverkehrsinfrastruktur gewährleistet die Verkehrssicherheit von Radfahrenden und anderen VerkehrsteilnehmerInnen.
4. Der Einsatz des Fahrrades als Zubringer für den ÖV (öffentlicher Verkehr ist auch Fernverkehr) ist zu fördern.
5. Die Bedeutung des Radverkehrs hinsichtlich des volkswirtschaftlichen Nutzens ist bei der Vergabe der vorhandenen Budgetmittel zu berücksichtigen.
6. Durch die Möglichkeiten der Bewußtseinsbildung sind der hohe Wert und die Vorteile des Radverkehrs allen VerkehrsteilnehmerInnen näherzubringen und somit die soziale Akzeptanz des Radverkehrs zu erhöhen.
7. Bei der Umsetzung der Ziele für den Radverkehr sind auch die Bedürfnisse der anderen VerkehrsteilnehmerInnen zu berücksichtigen.

C: ÖPNV

1. Anzustreben ist die Schaffung eines Stadt- und Regionalverkehrssystems mit zumutbarer Tür-zu-Tür-Reisezeit, ganztägiger Verfügbarkeit und einer dem internationalen Vergleich standhaltenden Verkehrsqualität, also ein öffentliches Verkehrssystem, das die Region flächenhaft erschließt, die vorhandene Infrastruktur optimal nutzt und fehlende Infrastrukturen ausbaut. Insbesondere die prognostizierten Verkehrszuwächse können nur durch einen offensiven und kundenfreundlichen Ausbau des ÖPNV bewältigt werden.
2. Dazu ist ein integriertes ÖPNV-Konzept erforderlich, in dem kurz-, mittel- und längerfristige Maßnahmen

festgelegt werden. Das Ziel muß sein, eine Verkürzung der Fahr- und Umsteigzeiten und Intervalle, die Verdichtung und Optimierung des Liniennetzes, eine bessere Anbindung öffentlicher Verkehrsmittel auf kommunaler, regionaler und überregionaler Ebene, die Einführung von ÖPNV-Sonderformen (z. B. Rufbussysteme) sowie Komfortverbesserung und ein familien- und touristenfreundliches Fahrgastservice zu erreichen.

Aus sozialen und pädagogischen Gründen ist ein kinder-, jugend- und familienfreundliches Tarifsystem erforderlich.

Eine bessere Koordination in Verkehrsplanung und Verkehrsorganisation ist anzustreben, um Reibungs- und Zeitverluste (vor allem im Verhältnis Stadt- und Landespolitik) zu vermeiden. Ziel ist es insbesondere, stärkere Anreize für die Betreiber des ÖPNV zu setzen, welche die Angebotsleistung in Richtung Innovation und Konkurrenzfähigkeit gegenüber den verlagerbaren Anteilen des motorisierten Individualverkehrs erhöhen.

3. Öffentlichen Verkehrsmitteln und Taxis soll - unter Berücksichtigung des Liefer-, Lade- und Dienstleistungsverkehrs - Vorrang eingeräumt werden. Unnötige Behinderungen für den motorisierten Individualverkehr sollen dadurch jedoch nicht eintreten.
4. Stadt, Land und Bund werden aufgefordert, den massiven Ausbau des öffentlichen Verkehrs zu betreiben.
Die Stadt wird aufgefordert, zur Finanzierung des ÖPNV auf die sofortige Verabschiedung eines Nahverkehrs-Finanzierungsgesetzes zu drängen, in dem die finanzielle Beteiligung von Bund, Ländern und Gemeinden an der Errichtung und am Betrieb der öffentlichen Verkehrsmittel geregelt ist.
5. Der Umstieg (insbesondere der PendlerInnen) vom mIV auf den ÖPNV soll durch steuerliche Anreize gefördert werden.

D: Ruhender Kfz-Verkehr

1. Durch Attraktivierung des ÖPNV, optimale P + R-Möglichkeiten (mit Bike + Ride) in der Region und an den Stadtgrenzen (mit Kombi-Ticket für ÖPNV und Parken) sowie finanzielle Anreize für DienstgeberInnen und DienstnehmerInnen bei Benutzung des ÖPNV ist eine bestmögliche Nutzung der nicht beliebig vermehrbaren Parkflächen innerhalb der Stadtgrenzen zum Wohle der Bevölkerung, des Tourismus und der Wirtschaft anzustreben.
2. Zu den wirksamsten Maßnahmen der Beeinflussung des Anteils des mIV zählt eine entsprechende Parkplatzpolitik. Ausreichender Parkraum ist bereitzustellen für
? die Wohnbevölkerung am Wohnort

- ? Behinderte
- ? den Wirtschaftsverkehr
- ? ArbeitnehmerInnen ohne zumutbare sonstige Alternativen

3. Die öffentlichen Parkhäuser, Tiefgaragen und Stellplätze sind nach aufeinander abgestimmten Kriterien zu bewirtschaften, wobei die Parkmöglichkeiten bei Einkaufszentren am Stadtrand und im angrenzenden Bereich miteinzuschließen sind.
4. Ziel der Parkraumbewirtschaftung ist die Beschränkung des mIV auf das notwendige Ausmaß. Die Erträge aus Parkgebühren und Strafgeldern sind zweckgewidmet für den ÖPNV zu verwenden.
5. Sofern bei Neu- und Umbauten die Verpflichtung zur Herstellung einer bestimmten Anzahl von Stellplätzen besteht, soll es den Bauwerbenden freigestellt sein, aufgrund des tatsächlichen Bedarfs bzw. der Erschließung durch den ÖPNV weniger Stellplätze zu errichten.
6. Im Umkreis von Garagen wird eine Verlagerung des Parkverkehrs vom öffentlichen Straßenraum (insbesondere Hauptstraßen) angestrebt, um Platz für umweltfreundliche Verkehrsmittel und Straßenraumgestaltung zu gewinnen.
7. In Tiefgaragen ist die Schaffung von ausgewiesenen Frauenparkplätzen im gut beleuchteten Ausgangsbereich zu forcieren.
8. Der Parksuchverkehr ist zu verringern. Hierzu ist u. a. ein Parkleitsystem einzurichten.
9. Auch die Infrastruktur für den ruhenden Fahrradverkehr muß bedarfsgerecht und zeitgemäß sein.
10. Um den Autoverkehr aus und in die Region zu reduzieren, muß grundsätzlich die direkte ÖV-Erschließung Vorrang vor P + R im Stadtgebiet und am Stadtrand haben.

Entlang den ÖV-Linien in der Region ist ein dezentrales, räumlich gestaffeltes P + R-System an den Haltestellen und Bahnhöfen anzubieten.

Für den Tourismus sind auch am Stadtrand ausreichende P + R-Plätze mit leistungsfähigem ÖPNV-Anschluß anzubieten.

Bis zur Verfügbarkeit eines entsprechenden ÖPNV- und P + R-Angebotes ist den PendlerInnen die Nutzung der P + R-Plätze in Stadtnähe zu ermöglichen.

E: Fließender motorisierter Individualverkehr

1. Ziel einer Neuorientierung des motorisierten Individualverkehrs muß es sein, den nicht-notwendigen motorisierten Individualverkehr einerseits auf den Umweltverbund zu verlagern (wobei insbesondere dem Ausbau des ÖPNV wesentliche Bedeutung zu-

kommt) und andererseits seine Ursachen zu beseitigen. Dies gilt sowohl für das bestehende Verkehrsaufkommen als auch für die zu erwartenden Verkehrszuwächse.

2. Es ist erforderlich, den notwendigen motorisierten Individualverkehr nicht zu behindern, ihn aber sozial, ökologisch und ökonomisch verträglich zu gestalten. Unter notwendigem KfZ-Verkehr werden der Wirtschaftsverkehr sowie KfZ-Fahrten, für die keine zumutbare Alternative existiert verstanden.
3. Ziel muß es sein, die sozial, ökologisch und ökonomisch verträgliche Gestaltung des notwendigen motorisierten Individualverkehrs durch die Verwendung energiesparender, lärm- und schadstoffarmer KfZ zu fördern und Störfaktoren im Bereich Versorgung, Wohnen, Ausbildung usw. zu verhindern oder zu reduzieren. Dabei muß unbedingt den Erfordernissen des Fremdenverkehrs und der flüssigen und kundenfreundlichen Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs Rechnung getragen werden.
4. Sollten zur Abwicklung des notwendigen motorisierten Individualverkehrs Straßenneu- und -ausbauten erforderlich sein, so sind die gesamtstädtischen Auswirkungen dieser Maßnahme(n) zu prüfen. (Siehe Allgemeine Ziele.)

F: Gesamtstadt-Verkehrsberuhigung

1. Die Straßen der Stadt sind einerseits wichtige Verkehrsadern, andererseits Teil des menschlichen Lebensraumes. Wenn die Stadt ein attraktiver Lebensraum für Menschen und ein attraktiver Wirtschaftsstandort sein soll, muß ein modernes integriertes Verkehrssystem geschaffen werden (erforderlich ist vor allem ein massiver Ausbau des ÖPNV).
2. Die zur Erreichung dieser Ziele auch erforderliche Verkehrsberuhigung muß so erfolgen, daß dadurch der notwendige motorisierte Individualverkehr und insbesondere der Wirtschafts-, Einkaufs- und Versorgungsverkehr nicht unzumutbar behindert werden. Ziel ist es dabei, einen Ausgleich zwischen notwendigem Verkehr und vernünftiger Verkehrsberuhigung zu finden. Das Thema Verkehrsberuhigung erfordert von allen Verantwortlichen und Beteiligten eine besonders sensible Vorgangsweise, weil einerseits die Betriebe der Stadt eine für eine funktionierende Wirtschaft erforderliche Verkehrsinfrastruktur benötigen, andererseits der Wohnbevölkerung ein Höchstmaß an Wohn- und Lebensqualität gesichert werden muß.
3. Die Verkehrsberuhigung ist nicht nur aus dem Aspekt der räumlich unmittelbar betroffenen Bevölkerung zu beurteilen, sondern auch aus der Gesamtsicht der sich daraus ergebenden Konsequenzen. Dabei ist graduell

zu unterscheiden, um welche Art von Straße(n) es sich handelt:

- ? In Bereichen, die überwiegend Wohnzwecken dienen, sollen der Straßenraum aufgewertet, die Geschwindigkeit durch flächendeckende Tempolimits vermindert und die VerkehrsteilnehmerInnen zu erhöhter Vorsicht angehalten werden.
- ? In Bereichen mit gemischter Nutzung (Gewerbe- und Wohngebiet) sind neben dem Bestreben der BewohnerInnen nach Verkehrsberuhigung auch die verkehrsbezogenen Bedürfnisse der Betriebe zu berücksichtigen.
- ? Auch an Hauptverkehrsstraßen soll die Belastung der dort wohnenden Menschen auf nicht gesundheitsgefährdende Abgas- und Lärmwerte reduziert werden. Anzustreben ist eine Verlagerung möglichst großer Teile des motorisierten Individualverkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsarten.

G: Anhebung der Verkehrssicherheit

1. Eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Vermeidung von Unfällen sind anzustreben.
2. Das massive Wachstum im Zentralraum Salzburg (einschließlich Bayern) erfordert mehr als bisher, der Verkehrssicherheit ein stärkeres Augenmerk zu schenken und die Trennung der Verkehrsströme (Fußgänger, Radfahrer, motorisierter Verkehr), dort wo es sinnvoll ist, vorzunehmen sowie Konflikt- und Kreuzungspunkte möglichst zu vermeiden.
3. Eine Berücksichtigung der Sicherheitsbedürfnisse von Frauen bei allen verkehrsplanerischen Maßnahmen ist sicherzustellen.
4. Eine ständige Verbesserung der Schulwegsicherheit unter Einbeziehung der betroffenen Schulen (Direktion, SchülerInnen, Eltern, LehrerInnen) und AnrainerInnen ist sicherzustellen.
5. Eine behindertengerechte Straßenraumgestaltung und verbindliche Planungsmitwirkung von BehindertenvertreterInnen sind vorzusehen.
6. Eine Vermeidung absehbarer Konflikte zwischen VerkehrsteilnehmerInnen (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV, mIV) bei verkehrsbaulichen und verkehrsrechtlichen Maßnahmen - wobei insbesondere der notwendige Wirtschaftsverkehr zu berücksichtigen ist - ist anzustreben.

H: Quantitative Ziele zum Modal Split

Um zielgerichtet Maßnahmen(bündel) zur Umsetzung des Leitbildes bestimmen und deren Wirksamkeit im Zeitablauf beurteilen zu können (Erfolgskontrolle), wer-

den - auf Basis der Verkehrsuntersuchung 1994 mit einem Zielhorizont bis zum Jahr 2010 - für die Verkehrsarten des Binnen- und des Quell- und Zielverkehrs folgende Entwicklungstendenzen empfohlen (s. Tabelle unten):

Legende:

- ++ = stark steigend
- + = steigend
- 0 = gleichbleibend
- = fallend
- = stark fallend

Die ausgewiesenen Tendenzen sind ausdrücklich nicht an den Szenariendefinitionen des Gutachtens von Dr. Sammer, Graz, orientiert. Sie stehen jedoch in engem Zusammenhang mit den im Verkehrsleitbild formulierten Zielen sowie den beispielhaften Maßnahmen.

Binnenverkehr					
Tendenz	++	+	0	-	--
ÖPNV	o				
mIV				o	
Rad	o				
Fuß		o			

Quell- und Zielverkehr					
Tendenz	++	+	0	-	--
ÖPNV	o				
mIV				o	
Rad		o			
Fuß			o		

I: Gedanken zu einer neuen Verkehrskultur

Das Verkehrsgeschehen wird von jedem einzelnen von uns mitbestimmt. Ausgehend von dieser These ist die Frage zulässig, ob die Verkehrsprobleme auch durch andere als die derzeit vorherrschenden Denkmuster zur Mobilität und Nutzung von Verkehrsmitteln sowie zum mitmenschlichen Umgang im Verkehrsgeschehen angegangen werden können.

Der Gemeinderat hat diese Frage bejaht. Die darüber angestellten Überlegungen schlagen sich jedoch eher in Fragen als in fertigen Antworten nieder.

Als ein wichtiger Maßstab für die Qualität einer neuen Verkehrskultur wurde beispielhaft der *Umgang mit den schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen* genannt. Welche Aufmerksamkeit und welche Chancen haben z.B. behin-

derte MitbürgerInnen, langsame und alte Menschen, lebhaft und unaufmerksame Kinder?

Welches Verständnis von Freiheit herrscht vor? Ist Freiheit der Spielraum, der gesetzlich nicht ausdrücklich verboten oder durch anwesende Polizisten abgesichert ist, oder ist Freiheit ein Gestaltungsraum mit fließenden Grenzen, bestimmt durch Respekt vor dem Nächsten, Rücksichtnahme und Hineinversetzen in die Lage des anderen?

Ist uns Menschen bewußt, daß wir im eigenen Interesse verpflichtet sind, Natur und Umwelt mit all ihren vielfältigen Lebensformen vor Beeinträchtigung und Zerstörung zu bewahren, um unsere eigenen Lebensgrundlagen zu erhalten? Haben künftige Generationen einen *Anspruch auf nachhaltige Lösungen der Verkehrsprobleme*, die ihnen auch in zwanzig, fünfzig oder hundert Jahren eigene Gestaltungsmöglichkeiten eröffnen?

Sind wir uns der Tatsache bewußt, daß punktuelles Handeln auf dieser Welt globale Auswirkungen hat? Umwelt, Klima und Lebensbedingungen sind auf dieser Erde so vernetzt, daß punktuelle Eingriffe oder Beeinträchtigungen globale Klimaveränderungen bewirken können. Muß dies nicht auch ein Denkanstoß für eine neue Verkehrskultur sein?

Welche Rolle spielt der Verzicht in dieser Kultur? *Gibt es einen Verzicht, der vielleicht kein Verlust, sondern ein Gewinn ist?* Müll gar nicht erst entstehen lassen ist immer sinnvoller als Mülltrennung und aufwendiges Recycling. Kann das analog auch für den Verkehr gelten? Sind wir uns gerade in diesem Punkt als BürgerInnen eines wirtschaftlich und sozial hoch entwickelten Landes bewußt, daß unser Verhalten Vorbild für Menschen in weniger entwickelten Ländern ist?

Sitzen wir vielleicht in einer selbstgebauten Falle, wenn wir Wohlstand, Wachstum und Fortschritt immer nur materiell und als Besitz verstehen? *Ist nicht Lebensqualität wichtiger als rein materiell ausgerichteter Lebensstandard?* Welche Elemente von Lebensqualität müßten in das Bild eines "neuen Wohlstandes" einfließen?

Wie könnte eine Verkehrskultur aussehen, die sich statt am Produkt an der Funktion orientiert, also nicht am "Auto", sondern am "Fahren" (egal womit), nicht am Besitz ("mein Auto"), sondern an der "Nutzung" (z.B. "Autoteilen")?

Sind wir der herrschenden Kultur der Schnelligkeit, ja geradezu der Hektik, wirklich hilflos ausgeliefert? *Wie lernt man Gemächlichkeit entdecken und Langsamkeit genießen?* Gibt es so etwas wie Schönheit in der Mobilität? Wie lernt man "Mobil im Kopf"-Werden, d.h. in Mobilitäts-Alternativen zu denken?

Wie könnte eine Verkehrskultur aussehen, die von der größtmöglichen Gesundheit des Menschen ausgeht, also nicht nach noch mehr Bequemlichkeit strebt, sondern -

Bürgermeister-Stellvertreter:
Johann Padutsch

angesichts der sonst schon so bequemen Lebens- und Arbeitsbedingungen - nach eigener körperlicher Bewegung? *Wie vermittelt man Freude und Genuß am Zufußgehen und Radfahren?*

Was hindert uns, das Auto auf die Funktion als Transportmittel zurückzuführen? Ist es nicht vielfach ein Statussymbol und oft auch eine Droge? Durch welche anderen, harmloseren Statussymbole ließe es sich ersetzen?

Schlanksein gilt etwas bei uns; Tausende stürzen sich in Diäten und Fastenkuren. Wie kann man "Autoschlank"-Sein gesellschaftlich hoffähig machen und die Menschen veranlassen, sich in "Autodiäten" und "Autofasten" zu stürzen?

Bräuchten wir nicht auch eine neue *Verkehrsethik*? Darunter verstehen wir die Schaffung einer neuen Wertordnung hinsichtlich der menschlichen und ökologischen Vertretbarkeit und Sinnhaftigkeit unseres Verkehrsverhaltens. An welchen Maßstäben sollten sich Entscheidungen über Möglichkeiten und Grenzen von Verhaltensweisen orientieren? Es ist *Aufgabe der Politik, Überzeugungsarbeit dafür zu leisten, daß in Hirnen und Herzen der Menschen eine breite Basis der Akzeptanz und Zustimmung zu einer Neuorientierung geschaffen wird.*

Wir brauchen ein neues Bild für die Zukunft, eine Vision, die so verlockend ist, daß viele bereit sind, daran zu arbeiten und sie mitzutragen. Natürlich scheinen Visionen zunächst realitätsfern zu sein. Trotzdem bleibt die Frage offen, ob nicht die Orientierung des Handelns an der momentanen Realität Wege in die Zukunft verbaut, anstatt sie zu öffnen.

Visionen sind weder abhängig von politischen Mehrheiten, noch haben sie einen Markt, der sich nach Angebot und Nachfrage richtet. Ihr einziger Markt ist der der Überzeugung und der höheren Einsicht. Man kann sich nur dann, wenn man die Notwendigkeit dafür einsieht, auf den Weg machen.

Für die Schaffung einer neuen Verkehrs-Kultur braucht man sehr viel weniger Geld als für bauliche Maßnahmen, ist aber um so mehr auf phantasievolle Ideen, auf Partner und Verbündete angewiesen. Diese wiederum lassen sich nicht beliebig einsetzen und befehlen, sondern können nur aus Überzeugung handeln.

Die Mitglieder des Gemeinderates wollen dazu - den jeweiligen Möglichkeiten entsprechend - einen Beitrag leisten und laden die interessierten und verantwortungsbewußten BürgerInnen von Salzburg ein, in ihrem eigenen Wirkungsbereich ebenfalls einen Beitrag zu dieser neuen Verkehrs-Kultur zu leisten. Das vorliegende Verkehrsleitbild soll einen Anstoß dazu geben.

Mit Engagement und Kreativität - im Interesse der Stadt!

Für den Bürgermeister: