

Wir entwickeln die Stadt



STADT : SALZBURG



# Salzburger Mobilitätsplan

Ziele & Indikatoren

consens  
mobilitätsdesign



Bau &  
Umwelt  
transport

STADT.  
BEWEGEN  
Salzburger  
Mobilitätsplan 2040

**PROJEKTNAMEN**

Salzburger Mobilitätsplan

**PROJEKTNUMMER**

P24514

**AUFTAGGEBER**

Amt für Stadtplanung und Verkehr  
Schwarzstraße 44  
Postfach 63, 5020 Salzburg

**AUFTAGNEHMERIN**

con.sens verkehrsplanung zt gmbh  
Kaiserstraße 37/15 | 1070 Wien  
studio@cvp.at | 01 9081181 | www.cvp.at  
Firmenbuchzahl FN 485873 w | UID: ATU72993558

**SUBAUFTAGNEHMERIN**

TU Wien, Institut für Verkehrswissenschaften  
Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik  
Karlsplatz 13, 1040 Wien

**BEARBEITUNG**

DI Michael Szeiler, MAS  
DI Dr. Harald Frey  
DI Johann Schneider  
DI Charis Kowald

Dieser Bericht darf nur vollinhaltlich, ohne Weglassen oder Hinzufügen einzelner Seiten bzw. Textpassagen, veröffentlicht werden. Wird er auszugsweise vervielfältigt, so ist vorab die Genehmigung des Verfassers einzuholen.

Titelbild: © Salzburg Linien / Georg Kukuvic

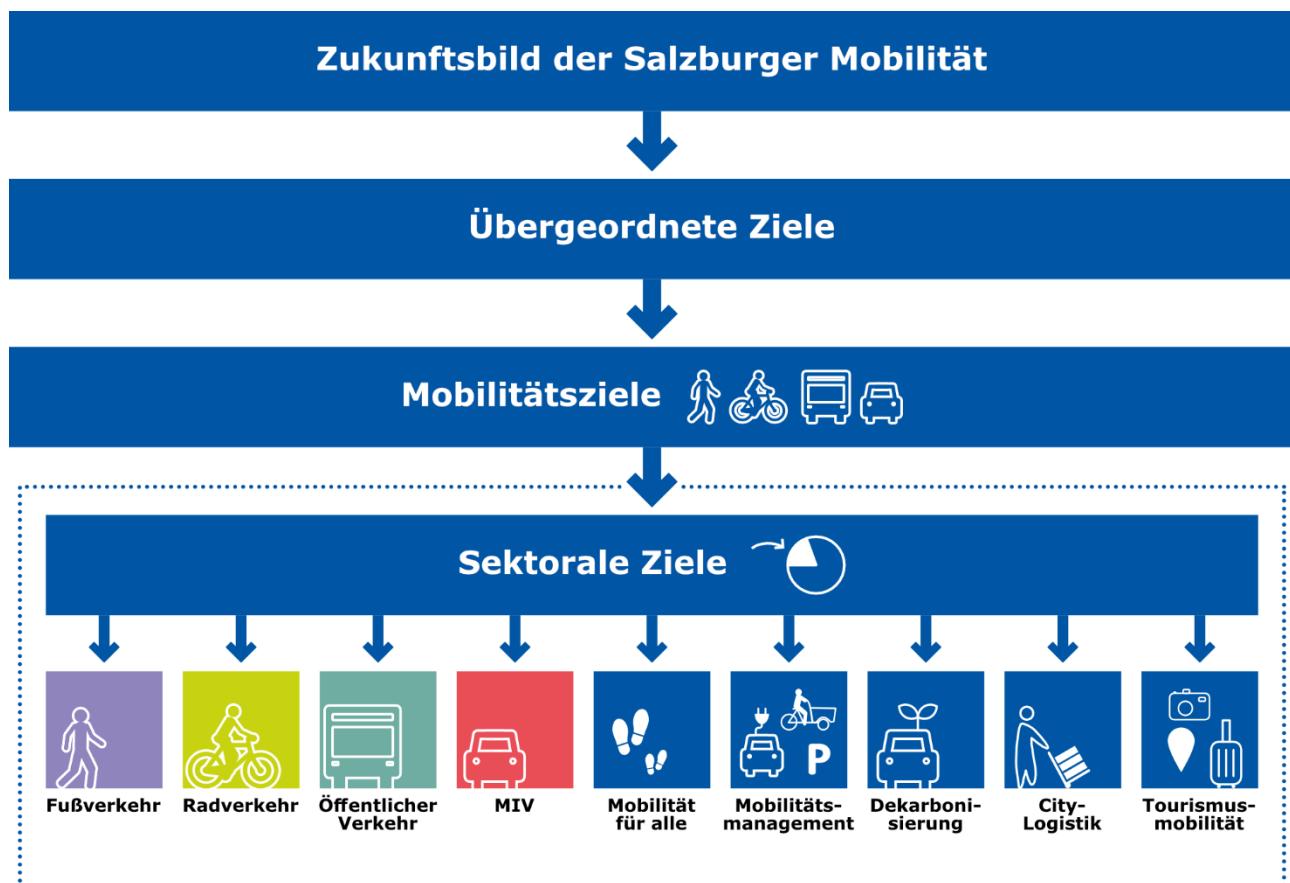
## Inhalt

Der Weg zum Ziel – Salzburger Mobilitätsplan 2040	4
Zukunftsbild der Salzburger Mobilität	5
Übergeordnete Ziele im Mobilitätsbereich	7
Gesunde, sozial gerechte und inklusive Stadt	7
Klimaschutz und Klimawandelanpassung	8
Resiliente Stadt der kurzen Wege	9
Bewusstsein und gemeinsame Verantwortung	9
Kooperation und gesamtheitliche Betrachtung der Mobilität	10
Allgemeine Ziele in Mobilität und Verkehr	12
Entwicklung der sektoralen Modal Split-Ziele	14
Allgemeine qualitative Mobilitätsziele	16
Allgemeine quantitative Mobilitätsziele	18
Sektorale Ziele	20
Fußverkehr	21
Radverkehr	23
Öffentlicher Verkehr	25
Motorisierter Individualverkehr	27
Mobilität für Alle	29
Mobilitätsmanagement	31
Dekarbonisierung	33
City-Logistik	35
Tourismusmobilität	36

## Der Weg zum Ziel – Salzburger Mobilitätsplan 2040

Mit dem Salzburger Mobilitätsplan 2040 werden die Initiativen um eine nachhaltige Mobilität der Stadt Salzburg weitergeführt. Als Fortschreibung des Verkehrsleitbildes aus dem Jahr 1997 werden die Mobilitätsziele an neue Rahmenbedingungen und gesellschaftliche Trends angepasst. Insbesondere die Themen Klimaschutz und Klimawandelanpassung erfahren steigende Dringlichkeit und bilden einen Schwerpunkt im Mobilitätsplan 2040.

Der Salzburger Mobilitätsplan 2040 verfügt über ein mehrstufiges, hierarchisches Zielgerüst, welches die Grundlage für die Handlungsfelder der Mobilität und in weiterer Folge für das Maßnahmenprogramm bildet. Eine Abstimmung der Ziele und Maßnahmen mit anderen städtischen und regionalen Strategien wurde vorgenommen (Räumliches Entwicklungskonzept, Landesmobilitätskonzept, etc.).



## Zukunftsbeeld der Salzburger Mobilität

Wie werden sich die Menschen in der Stadt Salzburg im Jahr 2040 fortbewegen? Welche Qualitäten werden künftig den öffentlichen Raum, Straßen und Plätze prägen? Ergänzend zu den fachlich formulierten Zielen des Salzburger Mobilitätsplans werden im Folgenden mögliche Antworten auf diese Fragen dargestellt. Bildhafte Beschreibungen sollen das angestrebte Zukunftsbeeld der Mobilität in Salzburg greifbarer und besser nachvollziehbar machen.

---

*„Salzburg ist eine lebenswerte, sozial gerechte und klimabewusste Stadt, in der Mobilität nicht nur Fortbewegung bedeutet, sondern Teil eines qualitätsvollen, nachhaltigen und inklusiven urbanen Lebens ist.“*

---

Im Jahr 2040 klingt Salzburg ganz anders als noch vor 15 Jahren – Ruhe ist eingekehrt, obwohl alles weiterhin in Bewegung ist. Emissionslose Busse surren leise dahin, die S-Bahn verbindet die wichtigsten Knotenpunkte der Stadt mit dem Umland. Beim Flanieren oder nebeneinander Radfahren kann man sich mühelos unterhalten, und zwischen den dichten Baumkronen an den begrünten Straßen übertönen Vogelstimmen den Verkehrslärm.

Alle Menschen sind mobil – ganz egal welchen Alters und unabhängig von deren Einkommen. Dabei haben sie die Wahl, mit welchen Verkehrsmitteln sie unterwegs sein wollen, da alle Straßen barrierefrei und sicher sind. Während für einige der Weg zu Fuß der angenehmste ist, bevorzugen andere die Schnelligkeit ihres Fahrrads, um rasch ans Ziel zu kommen. Die barrierefreien Busse ermöglichen allen Menschen in der ganzen Stadt mobil zu sein. Und wenn doch einmal das Auto notwendig ist? Kein Problem, denn jene, die darauf angewiesen sind, können es nutzen – und besitzen selbst eines oder nutzen das Carsharing.

Ein vor 15 Jahren ungewohnter Anblick sind die vielen Kinder auf der Straße, die selbstständig zu Fuß, mit dem Scooter oder mit dem Fahrrad in die Schule fahren. Seitdem alle Schulwege verkehrsberuhigt oder ganz autofrei sind, ist das zur Alltagsrealität geworden – fröhliche Treffen beginnen längst vor der ersten Stunde. Mit dem Auto in die Schule bringen lassen? Uncool!

Generell bewegen sich die Salzburger\*innen deutlich mehr, seitdem der öffentliche Raum attraktiver gestaltet ist und sich die Straßen nicht mehr wie Asphaltbänder anfühlen, sondern vielmehr wie lineare Parks – mit vielen Bäumen und breiten Gehwegen. Die Stadtteile sind auf attraktiven Wegen miteinander verbunden und das Zu-Fuß-Gehen ist für kurze Wege die naheliegendste Fortbewegungsart. Die Stadtteilzentren wurden in den letzten Jahren deutlich gestärkt und

bieten jetzt alles an, was die Menschen im Alltag brauchen. Und die Attraktivität der Straßen und Plätze hat noch andere Effekte: Die Sitzgelegenheiten unter den Bäumen und in den Gastgärten sind gut besucht, sobald es das Wetter einigermaßen zulässt. Auch ältere Menschen sieht man auf den Straßen wieder öfters. Gemeinsam plaudernd oder auf der Bank sitzend, um das rege Treiben auf den Straßen zu beobachten. Die Lebendigkeit auf den Straßen erinnert an das Flair südlicher, mediterraner Städte, wie man es früher nur aus dem Urlaub gekannt hat.

Für längere Wege in der Stadt ist das Fahrrad die klare Nummer Eins in der Mobilitätswahl, denn mit dem Rad lässt sich alles unter einen Hut bringen. Die Kinder in den Kindergarten bringen, in die Arbeit oder doch ins Freibad fahren? Und am Abend noch ins Kino oder zum Einkauf in die Stadt? Natürlich mit dem Rad – auch bei Schlechtwetter.

In der Stadt bewegen sich spürbar weniger Autos auf den Straßen als früher. Viele Menschen sind erleichtert, dass sie nun keinen eigenen Pkw mehr besitzen und sich keine Gedanken mehr um Versicherung, Reparaturen und den Parkplatz machen müssen. Stattdessen nutzen die meisten Carsharing – wenn sie mal ein Auto brauchen. Wer möchte oder darauf angewiesen ist, kann selbstverständlich sein eigenes Auto nutzen. Doch im Alltag ist es einfach praktischer und angenehmer zu Fuß, mit dem Rad oder den Öffis unterwegs zu sein, weil diese Verkehrsarten mehr Platz haben und an den Kreuzungen priorisiert werden. Geparkt wird inzwischen fast nur noch in Garagen, Dauerstellplätze an der Oberfläche gibt es nur noch an bestimmten Stellen in der Stadt.

Aus dem Umland kommen die meisten Pendler\*innen mit der S-Bahn oder dem Regionalbus, die alle im dichten Takt fahren. Innerhalb der Stadt ist der dichte Takt der Busse perfekt für all jene, die gerne den öffentlichen Verkehr benutzen. Viele sind gerne flexibel mobil und haben eine Jahreskarte, auch wenn sie an manchen Tagen mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind – inzwischen gibt es sogar mehr Jahreskarten als zugelassene Autos.

## Übergeordnete Ziele im Mobilitätsbereich

Die übergeordneten Ziele bilden den strategischen Rahmen und sind zugleich wichtige Vorgabe für die Salzburger Verkehrspolitik. Sie umfassen alle Bereiche, in denen die Mobilität einen direkten oder indirekten Beitrag zu leisten hat. Mobilität ist mehr als nur Fortbewegung von A nach B, sie ist integraler Lösungsbestandteil für gesellschaftliche Herausforderungen und leistet einen wichtigen Beitrag zur urbanen Lebensqualität der Zukunft.

### Gesunde, sozial gerechte und inklusive Stadt

Das Thema Mobilität betrifft auch die Gesundheit, einerseits hinsichtlich Luftqualität und Lärm und andererseits im Hinblick auf körperliche Bewegung. Soziale Aspekte der Mobilität sind unter anderem ein gleichberechtigter, leistbarer Zugang zu Mobilität für alle Menschen sowie eine faire Aufteilung des öffentlichen Straßenraumes.

- Die Beeinträchtigungen der städtischen Luft infolge der Mobilität sind künftig weiter zu minimieren. Das betrifft neben Feinstaub, der durch Abrieb von Reifen oder Straßenbelag entsteht, vor allem die durch Verbrennungsmotoren ausgestoßenen Atemgifte Stickstoffdioxid und Schwefeldioxid, die bei entsprechender Konzentration einen maßgeblichen Effekt auf die Luftqualität und ihre Auswirkungen auf die Gesundheit der Menschen haben.
- Auch der Verkehrslärm kann zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen, in etlichen Straßen werden gesundheitsrelevante Schwellenwerte überschritten und Menschen im Schlaf gestört. Die Reduktion des Verkehrslärmes ist daher ein wichtiges übergeordnetes Ziel.
- Ein zunehmend wichtiger Gesundheitsaspekt ist die körperliche Aktivität, die heute vielen Menschen im eng getakteten Alltag fehlt. Wer regelmäßig aktive Mobilitätsformen in Anspruch nimmt, wird die WHO-Empfehlung von 150 Minuten moderater körperlicher Aktivität pro Woche erreichen, ohne gesondert Zeit für Sport aufzuwenden. Insbesondere für Schulkinder hat es einen positiven Effekt auf die Gesundheit, wenn der Schulweg aktiv zurückgelegt wird. Auch unter diesem Gesichtspunkt sind attraktive Rahmenbedingungen für das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren sehr wichtig.
- Dem gleichberechtigten Zugang zur Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen und Menschen aller Altersgruppen ist ein besonderes Augenmerk zu schenken. Barrierefreiheit spielt dabei eine wichtige Rolle. Kindern – als Vertreter\*innen künftiger Generationen – soll künftig eine noch stärkere Aufmerksamkeit in der städtischen Verkehrsplanung gewidmet werden. Für ältere Menschen hingegen sind sichere Straßenquerungen mit ausreichenden

Grünzeiten an Ampeln, ausreichende Gehsteigbreiten und regelmäßige Sitzgelegenheiten eine Grundvoraussetzung für ihre Alltagsmobilität zu Fuß.

- Die Bedürfnisse der städtischen Bevölkerung im öffentlichen Straßenraum sind vielfältig und beinhalten unter anderem sichere Flächen zum Zu-Fuß-Gehen und Radfahren, schattenspendende Bäume im Sommer, Sitzgelegenheiten zur Erholung, Barrierefreiheit, gute Beleuchtung oder konsumfreie Zonen für Aufenthalt und Begegnung. Die städtische Verkehrsplanung hat die Vielfalt dieser Bedürfnisse zu berücksichtigen und die begrenzten städtischen Flächen fair für alle Nutzer\*innengruppen zu verteilen.

## Klimaschutz und Klimawandelanpassung

Die Reduktion der Treibhausgase im Verkehrssektor ist eine der großen Herausforderungen bei der Bewältigung der Klimakrise. Unabhängig davon sind Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel zu setzen, von dem historisch gewachsene, dicht bebaute Städte besonders betroffen sind. Klimaschutz und Klimawandelanpassung sind daher höchst relevante Ziele für den Salzburger Mobilitätsplan 2040.

- Als nationale Umsetzung der Ziele auf Ebene der Europäischen Union definiert der nationale Energie- und Klimaplan<sup>1</sup> die Klimaziele auf Bundesebene. Die angestrebte Klimaneutralität bis zum Jahr 2040 ist auch auf städtischer Ebene in Salzburg zu erreichen und im Salzburger Klimafahrplan 2040 verankert. Ein Schwerpunkt aller Maßnahmen muss auf der Reduktion des Energiebedarfs liegen, da die Mobilität im Jahr 2040 noch nicht emissionsfrei sein wird. Die erforderliche Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen ist somit nur mit einer deutlichen Verschiebung des Modal Split in Richtung Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs möglich. Die Modal Split-Ziele wurden daher im Einklang mit den Klimazielen festgelegt.
- Der öffentliche Straßenraum wird klimagerecht gestaltet (inkl. Baumpflanzungen, Schwammstadt-Prinzip, Begrünung, etc.). Dafür werden neue Straßenquerschnitte mit entsprechenden Qualitäten für den Umweltverbund je Straßenkategorie entwickelt und, wo baulich möglich, bei allen Neubauten und bei Straßenumbauten oder -sanierungen zur Anwendung kommen. Abhängig von der jeweiligen Situation und von der Abnahme des Fahrzeugbestands wird auch die Anzahl der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum neu bewertet.

---

<sup>1</sup> [https://www.bmk.gv.at/themen/klima\\_umwelt/klimaschutz/nat\\_klimapolitik/energie\\_klimaplan.html](https://www.bmk.gv.at/themen/klima_umwelt/klimaschutz/nat_klimapolitik/energie_klimaplan.html)

## Resiliente Stadt der kurzen Wege

Mit der Stadtstruktur wird die Basis für eine nachhaltige Mobilität gelegt. Während weitläufige, dezentrale Strukturen lange Wege verursachen und kaum mit dem öffentlichen Verkehr zu erschließen sind, bieten kompakte, durchmischte und polyzentrische Strukturen gute Rahmenbedingungen einer „Stadt der kurzen Wege“. Dort können die Bedürfnisse des täglichen Bedarfs in der Regel fußläufig erledigt werden. Nachhaltige Mobilitätsformen stehen damit naturgemäß im Vordergrund. Die Stadt Salzburg hat diesbezüglich sehr gute Voraussetzungen – in vielen Bereichen wird das Prinzip der „Stadt der kurzen Wege“ bereits heute gelebt. Ein besonderes Augenmerk ist auf die neuen Neubaugebiete und Wohnquartiere zu legen.

- Die Stadt- und Verkehrsplanung ist weiterhin eng zu verschränken, das räumliche Entwicklungskonzept (REK NEU!) und der Mobilitätsplan 2040 werden daher in enger fachlicher Abstimmung erarbeitet.
- Für eine funktionierende Stadt der kurzen Wege bedarf es im gesamten Stadtgebiet einer attraktiven Infrastruktur für das Zu-Fuß-Gehen und das Radfahren und durchgängig hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.
- Die Verkehrsarten der aktiven Mobilität – also das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren – sind zudem in hohem Maße krisensicher. Das hat sich sehr deutlich während der COVID-Pandemie oder in Zeiten schwankender Treibstoffpreise gezeigt. Somit trägt die Förderung des Zu-Fuß-Gehens und Radfahrens zur Erhöhung der Resilienz der Stadt Salzburg bei, indem die Mobilität unabhängiger von äußeren, kritischen Einflüssen gemacht wird.
- Selbstverständlich werden auch in einer Stadt der kurzen Wege längere Strecken zurückgelegt, etwa von Ein- und Auspendler\*innen nach bzw. aus Salzburg. Für diese längeren Wege stellt der öffentliche Verkehr das Rückgrat einer nachhaltigen und resilienten Mobilität dar. Ein höchst attraktives städtisches und regionales ÖV-Angebot ist daher wesentlicher Bestandteil der zukünftigen Mobilität der Stadt Salzburg.
- Neue Technologien und Antriebsarten bieten nicht nur eine Chance für geringere CO<sub>2</sub>-Emissionen von Kraftfahrzeugen, die Vielfalt unterschiedlicher Technologien kann auch einen Beitrag zur Erhöhung der Resilienz leisten.

## Bewusstsein und gemeinsame Verantwortung

Die Bereitstellung einer adäquaten Mobilitätsinfrastruktur ist primär eine städtische Aufgabe. Die Mobilität der Menschen basiert jedoch auf individuellen Entscheidungen zur Wahl des Verkehrsmittels für die im Alltag entstehenden Wege. Die Bewusstseinsbildung für stadtverträgliche

Mobilitätsangebote und die Vermittlung positiver Aspekte nachhaltiger Mobilität sind daher von zentraler Bedeutung.

- „Mobilität beginnt im Kopf“: nachhaltige Mobilität ist ohne persönliche Verhaltensänderungen nicht zu erreichen. Dem ist künftig durch geeignete „soft-policies-Maßnahmen“, wie zum Beispiel kontinuierlicher Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung eines stadtverträglichen Mobilitätsverhaltens Rechnung zu tragen. Zur Verankerung solcher Maßnahmen bedarf es entsprechender personeller und finanzieller Ressourcen.
- Mobilitätsmanagement leistet einen wesentlichen Beitrag für nachhaltige Mobilität. Die Stadt unterstützt künftig Betriebe beim Mobilitätsmanagement und zeigt sich selbst als Vorreiter. Bei der Stadtentwicklung wird auf die Ziele des Mobilitätsplans Bedacht genommen.
- Die Mobilitäts- und Klimaziele können nur erreicht werden, wenn sie von allen Bürger\*innen, Unternehmen und Institutionen akzeptiert und eigenverantwortlich mitgetragen werden. Wichtige Mobilitätsmaßnahmen sind daher in transparenten, partizipativen Planungsprozessen für die Bürger\*innen – und möglichst mit ihnen – zu entwickeln. Die verkehrspolitischen Ziele sind dabei stets im Auge zu behalten. Das Bewusstsein für einen stadtverträglichen Verkehr und ein stadtverträgliches Verkehrsverhalten soll erhöht werden, insbesondere bei jenen, die an Verkehrsplanungsprojekten beteiligt sind (Bürger\*innen, Politiker\*innen, Fachleute). Darüber hinaus erhöhen partizipative Prozesse die Akzeptanz für notwendige Maßnahmen im Sinne der Gemeinschaft, wenngleich sie von Einzelnen als nachteilig angesehen werden.
- Veränderungen verursachen bei Menschen generell oftmals Skepsis und Sorgen, das betrifft auch Maßnahmen im Mobilitätsbereich. Pilotversuche, Testbetriebe oder kostengünstige Pop-up-Verkehrslösungen sind hilfreiche Instrumente, um Maßnahmen und neuartige Mobilitätslösungen auszuprobieren, bevor sie permanent errichtet werden. Solche Lösungen sollen zukünftig verstärkt eingesetzt werden, kombiniert mit möglichst transparenter Kommunikation rund um den Planungsprozess.

## Kooperation und gesamtheitliche Betrachtung der Mobilität

Mobilität ist stets gesamthaft zu betrachten und kennt auch keine administrativen Grenzen. Städte werden größer, Siedlungsgebiete wachsen zusammen und Wege finden immer öfter über Gemeindegrenzen – aber auch Staatsgrenzen – hinweg statt. Die Stadt Salzburg steht dabei vor besonderen Herausforderungen, grenzt sie doch direkt an das benachbarte Deutschland. Dieser

Entwicklung ist in der Verkehrspolitik und -planung Rechnung zu tragen, indem Mobilität strukturübergreifend und kooperativ geplant wird.

- Alle Strategien und Maßnahmen der städtischen Verkehrsplanung stehen im Einklang mit dem Mobilitätsmasterplan 2030 des Bundes. Die Stadt Salzburg trägt mit ihren Projekten im Mobilitätsbereich dazu bei, Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und zu verbessern und den Anteil des Umweltverbunds aus Fuß- und Radverkehr, öffentlichen Verkehrsmitteln und geteilter Mobilität deutlich zu steigern.
- Die Mobilitätsplanung hat alle Verkehrsarten in ihrem Wirkungszusammenhang zu umfassen. Die erforderliche Steigerung des Wegeanteils für die stadtverträglichen Verkehrsarten des Umweltverbundes erfordert neben angebotsseitigen Attraktivierungen auch Restriktionen für den Kfz-Verkehr („Push- und Pull-Maßnahmen“). Dies ist auch notwendig, um überhaupt den nötigen Platz für andere Nutzungen im öffentlichen Raum (Rad- und Fußwege, Begrünung, Sitzgelegenheiten, etc.) zu schaffen.
- Den Schnittstellen unterschiedlicher Verkehrsarten ist besonderes Augenmerk zu schenken (zum Beispiel Bike & Ride, Park & Ride). Auch im Güterverkehr gewinnen Schnittstellen und innovative Lösungen an Bedeutung – Stichwort City-Logistik mit emissionsfreien Fahrzeugen.
- Die Stadt Salzburg ist sich ihrer besonderen Rolle als Kernstadt des Salzburger Ballungsraumes bewusst und setzt in der Mobilitätspolitik auf enge Kooperation mit dem Land Salzburg, den umliegenden Gemeinden auf österreichischer und deutscher Seite und dem Freistaat Bayern (insbesondere Landkreise Berchtesgadener Land und Traunstein). Eine enge Verzahnung mit dem Salzburger Landesmobilitätskonzept mit abgestimmten Mobilitätsmaßnahmen ist Grundvoraussetzung zur Erreichung der Mobilitätsziele.

Innerhalb der Stadt Salzburg sind die Ziele des Mobilitätsplanes 2040 allen Institutionen und Abteilungen bekannt und finden bei allen mobilitätsrelevanten Projekten Berücksichtigung. Eine enge Kooperation aller relevanten Abteilungen und Akteur\*innen sichert eine hohe Qualität der Umsetzung bei Mobilitätsprojekten. Durch die enge Verzahnung der Stadt- und Verkehrsplanung mit dem Land Salzburg ist eine intensive Kooperation unerlässlich.

## Allgemeine Ziele in Mobilität und Verkehr

Die Ziele der Gesamtmobilität sind verkehrsmittelübergreifend und umfassen sowohl quantitative als auch qualitative Ziele. Einer der wesentlichen Indikatoren für die Erreichung der Ziele des Salzburger Mobilitätsplans 2040 sind die Modal Split-Anteile im Binnenverkehr und im stadt-grenzüberschreitenden Verkehr. Die Erreichung der nachfolgend angeführten Ziele erfordert umfassende kontinuierliche Anstrengungen aller relevanten Akteur\*innen. Für die Umsetzung der notwendigen Mobilitätsmaßnahmen bedarf es einer intensiven Kooperation innerhalb der Salzburger Stadtverwaltung und gemeindeübergreifender Zusammenarbeit.

Die Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad und den öffentlichen Verkehrsmitteln werden für die Modal Split-Ziele der Gesamtmobilität als Umweltverbund zusammengefasst. Weil im Jahresverlauf wiederungsbedingt Verlagerungen zwischen den Verkehrsarten des Umweltverbundes auftreten, ist eine Gesamtbetrachtung des Umweltverbundes zweckmäßig. Für die einzelnen Verkehrsarten werden in den nachfolgenden Kapiteln sektorale Ziele in Form von Bandbreiten definiert und die gewünschte Entwicklung qualitativ beschrieben.

Im Jahr 2040 werden vier Fünftel aller Wege (80 %) der Salzburger Wohnbevölkerung im Umweltverbund zurückgelegt, das heißt zu Fuß, mit dem Fahrrad oder den öffentlichen Verkehrsmitteln. Ein Fünftel der Wege (20 %) entfallen im Jahr 2040 auf den motorisierten Individualverkehr. Bezogen auf die Ausgangswerte von 2022 ist etwa jeder zweite Weg vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund zu verlagern. Ein wichtiger Meilenstein der Mobilitätswende in Salzburg ist eine Erhöhung des Modal Split-Anteils des Umweltverbundes auf 70 % bis zum Jahr 2030, gefolgt von der Erhöhung auf 75 % im Jahr 2035. Das Erfordernis der Erhöhung des Modal Split-Anteils im Umweltverbund ergibt sich aus den Kriterien Flächenverbrauch, Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit, Mikroklima, kurze Wege bzw. Nutzungsmischung, leistbare Mobilität, etc.

Zusätzlich zu den genannten Veränderungen im Modal Split sollen bis 2040 möglichst viele Fahrzeuge auf emissionsfreie Antriebe umgestellt werden. Neben dem motorisierten Individualverkehr betrifft das den städtischen Fuhrpark und die städtische und regionale Busflotte.

Mit den Zielwerten werden die Klimaschutzziele gemäß des Salzburger Klimafahrplans eingehalten und eine zukunftsfähige Mobilität sichergestellt.

Die Modal Split-Ziele basieren auf Plausibilitätseinschätzungen zur technischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Machbarkeit, wie zum Beispiel Kapazitäten im öffentlichen Verkehr und zeitliche Umsetzungshorizonte für Verkehrsinfrastruktur. Die Mobilitätskennwerte anderer europäischer Städte – insbesondere in der Schweiz und Deutschland – zeigen, dass die Modal Split-

Ziele für die Stadt Salzburg ambitioniert, aber erreichbar sind. Das gilt sowohl für die Zielwerte des Modal Split, als auch für die jährlichen Veränderungen. Eine Verschiebung des Modal Split von ca. einem Prozentpunkt pro Jahr vom MIV in Richtung Umweltverbund ist bei kontinuierlicher Umsetzung ambitionierter Maßnahmen realistisch.

Kurz- bis mittelfristig hat der Radverkehr das größte Potenzial zur Verlagerung von MIV-Wegen, weil eine Attraktivierung des Radfahrens vergleichsweise rasch und kostengünstig möglich ist und die stadtstrukturellen Rahmenbedingungen günstig sind. Der Radverkehr wird daher bei der Mobilitätswende der Stadt Salzburg eine entscheidende Rolle spielen. Der Fußverkehr hat schon jetzt in Salzburg eine hohe Bedeutung. Eine weitere kontinuierliche Steigerung des Modal Split-Anteils für den Fußverkehr wird angestrebt, ist jedoch nur in kleinen Schritten möglich. Verbesserungen für den Fußverkehr ergeben sich automatisch durch die Attraktivierung und Umverteilung der öffentlichen Räume, was mit einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität einhergeht. Investitionen in den öffentlichen Verkehr haben einen längeren Planungs- und Realisierungszeitraum und werden erst mittel- bis langfristig wirksam. Dementsprechend sind signifikante Steigerungen des Modal Split-Anteils für den öffentlichen Verkehr erst im Zeitraum 2035 – 2040 zu erwarten.

Im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr ist zur Erreichung der Mobilitäts- und Klimaziele ebenfalls ein Paradigmenwechsel erforderlich. Hier wird der öffentliche Verkehr eine tragende Rolle haben, aufgrund der kleinen Stadtfläche und den geringen Distanzen in die Umlandgemeinden spielt der Radverkehr keine zu unterschätzende Rolle: Bis zum Jahr 2040 soll sich der Anteil des Umweltverbunds im Arbeitspendelverkehr in die Stadt Salzburg von ca. 40 % im Jahr 2022 auf 50 bis 55 % erhöhen. Eine stärkere Steigerung des Anteils des Umweltverbundes ist durch die bis dahin möglichen Kapazitäten für den öffentlichen Verkehr in den Spitzentunden begrenzt. Darüber hinaus gehende Verlagerungen vom MIV auf den ÖV nach 2040 sind notwendig.

Die Stadt Salzburg bekennt sich dazu, die zur Zielerreichung geeigneten Strukturen aufzubauen, beispielsweise durch die Aufstockung des Verwaltungspersonals in den erforderlichen Bereichen und die Schaffung einer Mobilitätsagentur zur Durchführung von Kampagnen, Veranstaltungen zur Bereitstellung von Service-Angeboten sowie als Vermittlerin zwischen Bevölkerung, Politik und Verwaltung.

## Entwicklung der sektoralen Modal Split-Ziele

Beim primären Ziel des Salzburger Mobilitätsplanes 2040, den Umweltverbund zu stärken und den Anteil des MIV am Modal Split zu reduzieren, spielen die einzelnen Verkehrsmittel jeweils unterschiedliche strategische Rollen. Die Reduktion des MIV kann auf verschiedene Arten erreicht werden und die einzelnen Verkehrsmittel des Umweltverbundes können dabei unterschiedlich stark priorisiert werden. Um im Zuge der Zieldefinition einen gewissen Spielraum zu ermöglichen, wurden bei den sektoralen Zielen des Umweltverbundes Bandbreiten definiert, innerhalb derer die Entwicklung der einzelnen Verkehrsmittel des Umweltverbundes erfolgen soll. Als fix gelten die Zielwerte des MIV bzw. der Gesamtzielwert des Umweltverbundes.

Verkehrsmittel	Ist 2022 <sup>2</sup>	Ziel 2030	Ziel 2035	Ziel 2040
<b>Fußverkehr</b>	23 %	23-24 %	23-26 %	25-30 %
<b>Radverkehr</b>	23 %	28-30 %	30-33 %	30-35 %
<b>Öffentlicher Verkehr</b>	16 %	17-19 %	19-22 %	20-25 %
<b>Motorisierte Individualverkehr</b>	37 %	30 %	25 %	20 %

Im Basisjahr 2022 werden bereits nahezu ein Viertel der Wege in Salzburg zu Fuß zurückgelegt. Ziel der Stadt Salzburg ist es, diesen hohen Fußverkehrsanteil durch Maßnahmen zur lokalen Attraktivierung der Fußverkehrsinfrastruktur, Attraktivierung der öffentlichen Räume, Schaffung neuer Verbindungen und der generellen Zielsetzung einer Stadt der kurzen Wege kontinuierlich moderat zu erhöhen. Der Anteil der Fußwege ist in Salzburg bereits jetzt sehr hoch und soll bis zum Jahr 2040 weiter steigen.

Auch mit dem Fahrrad legen die Salzburger\*innen im Basisjahr 2022 fast ein Viertel der Wege zurück. Aufgrund der guten Ausgangslage und des hohen Potenzials des Radverkehrs (Stadtgröße, Stadtstruktur, Topografie) kann dieser künftig einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung des Umweltverbunds leisten. Im Jahr 2040 sollen etwa ein Drittel aller Wege der Salzburger Wohnbevölkerung mit dem Rad zurückgelegt werden. Für die Erreichung des ambitionierten Modal Split-Ziel von 70 % für den Umweltverbund bis zum Jahr 2030 spielt der Radverkehr eine entscheidende Rolle. Mit vergleichsweise rasch umsetzbaren und leistbaren ambitionierten

<sup>2</sup> Salzburger Mobilitätserhebung 2022

Maßnahmen kann der Radverkehrsanteil bis 2030 auf 28 bis 30 % gesteigert werden und damit den größten Beitrag zur Mobilitätswende leisten.

Der öffentliche Verkehr lag im Jahr 2022 mit einem Anteil am Modal Split von 16 % deutlich unter den beiden aktiven Mobilitätsformen Fuß- und Radverkehr, was zum Teil der generellen Abnahme von ÖV-Fahrgästen im Zuge der Covid-Pandemie sowie der verringerten Taktfrequenz der Stadtbusse aufgrund von Fahrer\*innenmangel geschuldet ist. Zur Verlagerung der längeren und insbesondere der stadtgrenzüberschreitenden Wege auf den Umweltverbund, wird der ÖV in den kommenden Jahren deutlich ausgebaut werden müssen. Die Verbesserung des Obus-Netzes, Taktverdichtungen und die Einführung von Schnellverbindungen sind dabei hervorzuheben. Auch über einen Ausbau der Schieneninfrastruktur wird nachzudenken sein. Aufgrund der großen Zeithorizonte bei der Errichtung von Verkehrsinfrastruktur sind signifikante Steigerungen des ÖV-Anteils erst im Zeitraum 2030 bis 2040 möglich. Erste Anstiege sind durch Maßnahmen im innerstädtischen Stadt- und Regionalbusnetz bereits ab 2026 zu erwarten. Bis 2040 soll nahezu jeder vierte Weg der Salzburger Wohnbevölkerung mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden.

Der motorisierte Individualverkehr hat mit rund 37 % im Basisjahr 2022 den größte Anteil aller Verkehrsarten inklusive der damit einhergehenden negativen Begleiterscheinungen. Um das Ziel einer lebenswerten, gesunden und klimabewussten Stadt zu erreichen, soll der Anteil des MIV am Modal Split bis zum Jahr 2040 auf einen Wert von 20 % verringert werden.

## Allgemeine qualitative Mobilitätsziele

Ziel	Mögliche Handlungsfelder
<b>Forcierung einer „Stadt der kurzen Wege“</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Erreichbarkeit von lokalen Zielen zu Fuß oder mit dem Rad</li> <li>• Stärkung einer polyzentralen Versorgungsstruktur im Zuge der Stadtentwicklung</li> </ul>
<b>Priorisierung der Verkehrsmittel nach ihrer Flächeneffizienz</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Priorisierte Ausbau der Infrastruktur und des Angebotes der Verkehrsmittel mit der größten Flächeneffizienz (transportierte Personen unter geringstem Flächenbedarf)</li> <li>• Darstellung einer verkehrsmittelübergreifenden Straßenklassifizierung</li> </ul>
<b>Ausweitung verkehrsberuhigender Maßnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erweiterung und Neuerrichtung von Fußgänger- und Begegnungszonen sowie Wohn- und Schulstraßen</li> <li>• Verkehrsberuhigte Umfelder bei allen Schulen und Kindergärten, wo dies umsetzbar ist.</li> <li>• Umsetzung lokaler Verkehrskonzepte zur Reduktion des MIV-Durchgangsverkehrs (Bündelung, Einbahnsysteme, etc.)</li> </ul>
<b>Kinder und Jugendliche als Maßstab in der Verkehrsplanung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Bedürfnisse zur selbstständigen und sicheren Mobilität von Kindern sind wesentlicher Planungsmaßstab bei Umbaumaßnahmen im öffentlichen Raum</li> <li>• Alle Kinder und Jugendliche können selbstständig aktiv mobil in die Schule und in der Freizeit mobil sein, wofür der Straßenraum ausgelegt ist</li> </ul>
<b>Reduktion des Motorisierungsgrades</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausweitung von Sharing-Angeboten</li> <li>• Ausweitung von On-Demand-Services</li> <li>• Reduktion des Stellplatzangebotes zugunsten einer Neuverteilung des öffentlichen Raums</li> </ul>
<b>Reduktion der Verkehrsunfälle mit Personenschaden</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrssicherheit als integraler Bestandteil aller Verkehrsprojekte</li> <li>• Konsequente Verkehrssicherheitsarbeit weiterführen</li> <li>• Verbesserung der Regelkenntnisse und Erhöhung der Regelakzeptanz</li> </ul>
<b>Ausbau der Inter- und Multimodalität</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau von Park &amp; Ride-Stellplätzen, insbesondere im Stadtumland</li> <li>• Einführung und sukzessive Erweiterung eines Radverleihsystems (S-Bike)</li> <li>• Strategischer Einsatz von Car-Sharing als Ersatz für Privat-PKW und als Teil inter- und multimodaler Wegeketten.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung inter- und multimodaler Knoten an wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs als gut erreichbare Orte der Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel</li> </ul>
<b>Etablierung einer nachhaltigen Mobilitätskultur sowie Aufbau von inklusiver Mobilitätsinfrastruktur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau gezielter Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen in allen Bevölkerungsteilen.</li> <li>• Inklusivität als zentraler Baustein bei allen infrastrukturellen und bewusstseinsbildenden Maßnahmen.</li> <li>• Konsequente Weiterentwicklung und Nutzbarmachung inklusiver und barrierefreier Infrastruktur.</li> </ul>
<b>Mobilitätsdaten als Grundstein zur gezielten Umsetzung von Maßnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobilitätsdaten sind essenziell für die Entscheidungsfindung für die gezielte und effiziente Umsetzung von Maßnahmen im Mobilitäts- und Verkehrsbereich.</li> <li>• Bestehende Daten sollen besser genutzt und nutzbar gemacht werden.</li> <li>• Schließen von Datenlücken: Erhebung zusätzlicher Daten mit besonderem Fokus auf die Zielerreichung des Mobilitätsplans sowie im grenzüberschreitenden Verkehr.</li> </ul>

## Allgemeine quantitative Mobilitätsziele

Zentrales Element der allgemeinen quantitativen Mobilitätsziele ist die Entwicklung des Modal Split der Salzburger Wohnbevölkerung. Hierbei werden Radverkehr, Fußverkehr und Öffentlicher Verkehr zum Umweltverbund zusammengefasst. Ziel der Stadt Salzburg ist es, den Anteil des Umweltverbunds an allen Wegen von derzeit 63 % auf 80 % zu heben. Der Anteil des Kfz-Verkehrs soll von derzeit 37 % auf 20 % gesenkt werden.

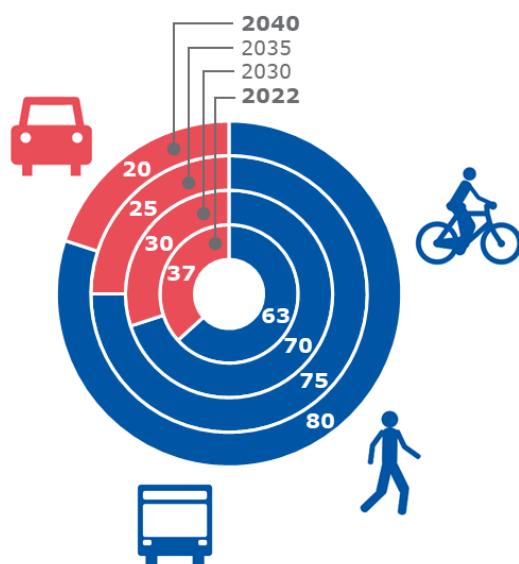


Abbildung 1: Angestrebte Entwicklung der Verkehrswegeverteilung (Modal Split) zwischen MIV und Umweltverbund.

Ein wesentliches Ziel besteht darin, die Vision Zero zu verwirklichen, also keine Verkehrstoten mehr im Salzburger Verkehr. Dieses Ziel wird durch eine konsequente Verkehrsberuhigung, die Einführung und Durchsetzung von Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie durch eine sichere Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr unterstützt. Die weiteren quantitativen Mobilitätsziele lassen sich der nachfolgenden Tabelle entnehmen.

Ziel	Indikator	Ist	Ziel	Ziel	Ziel
		2022 <sup>3</sup>	2030	2035	2040
<b>Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes am Modal Split</b>	Modal Split der Salzburger Wohnbevölkerung nach Wegen (MIV:Umweltverbund)	37:63	30:70	25:75	20:80
<b>Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes im Stadt-Umland-Verkehr</b>	Modal Split der Einpendler*innen (MIV:Umweltverbund)	57-64: 43-36	55:45	50:50	45:55
<b>Reduktion der Fahrleistung des PKW-Verkehrs der Salzburger Stadtbevölkerung um 40 % bis 2040</b>	Jährliche Fahrleistung des PKW-Verkehrs der Salzburger Stadtbevölkerung in mio. km	600	530	460	350
<b>Reduktion der Wegelängen</b>	Durchschnittliche Wegelänge der Salzburger Wohnbevölkerung	8,2 km	7,7 km	7,4 km	7,1 km
<b>Vision Zero – keine Verkehrstoten im Straßenverkehr in Salzburg</b>	Anzahl der getöteten Verkehrszeilnehmer*innen pro Jahr	1-5 <sup>4</sup>	0	0	0
<b>Reduktion der verletzten im Straßenverkehr um 50 % bis 2040</b>	Anzahl der schwer- und leichtverletzten Verkehrsteilnehmer*innen pro Jahr	100% 168/ 917	80% 135/ 730	65% 110/ 600	50% 80/ 460

<sup>3</sup> Salzburger Mobilitätserhebung 2022

<sup>4</sup> Die Zahl der Verkehrstoten schwankte zwischen 2013 und 2023 zwischen 1 und 5

## Sektorale Ziele

Die sektoralen Ziele umfassen verkehrsmittel- und themenspezifische Ziele. Sie werden unter Berücksichtigung der übergeordneten Ziele und der allgemeinen Mobilitätsziele definiert und bilden die Verbindung zu den Handlungsfeldern und Maßnahmen.

Die Ziele – samt Zwischenzielen – und deren Indikatoren sind die wesentlichen Parameter zur Evaluierung der Entwicklung der Mobilität in Salzburg. Im Fall von Zielabweichungen sind die dazugehörigen Maßnahmen zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.

Für folgende Bereiche werden sektorale Ziele definiert:

- Fußverkehr
- Radverkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Motorisierter Individualverkehr
- Mobilitätskultur
- Mobilität für alle
- Mobilitätsmanagement
- Dekarbonisierung
- City-Logistik
- Tourismusmobilität

Auch die sektoralen Ziele werden in qualitative und quantitative Ziele unterteilt. Die qualitativen Ziele stellen inhaltliche Ansprüche an die Verkehrsplanung und -politik dar, die in weiterer Folge auf der Maßnahmenebene abgebildet werden sollen. Darauf aufbauend entstehen die quantitativen Ziele mit konkret messbaren Zielwerten für die Jahre 2030, 2035 und 2040. Die ausgewählten Indikatoren sind auf vorhandene Daten bzw. die Möglichkeit zur Datenerhebung abgestimmt.

## Fußverkehr

Zu Fuß unterwegs zu sein ist die einfachste Form der Mobilität und steht allen Menschen offen, unabhängig von Alter, Herkunft oder Einkommen. Alle Menschen sind im Alltag auch zu Fuß, mit dem Rollstuhl oder mit dem Kinderwagen unterwegs. Die Förderung des Fußverkehrs kommt daher allen zugute, stärkt die Gesundheit und verbessert die Lebensqualität in der Stadt.

Eine hohe Aufenthaltsqualität und barrierefreie Wege fördern soziale Teilhabe und beleben den öffentlichen Raum. Dafür ist eine gerechte Flächenverteilung notwendig – denn zu Fuß gehen braucht Platz. Gut gestaltete und sichere Fußwege sorgen dafür, dass alle Menschen in Salzburg angenehm und zügig ans Ziel kommen.

### Qualitative Ziele:

Ziel	Mögliche Handlungsfelder
<b>Flächendeckende Bereitstellung sicherer und komfortabler Fußverkehrsinfrastruktur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fokus auf Kinder- und Altersmobilität bei der Weiterentwicklung des Fußwegenetzes: das gesamte Fußverkehrsnetz wird kind- und altersgerecht gestaltet und geplant</li> <li>• Ausarbeitung eines kinderfreundlichen Fußwegenetzes für das gesamte Stadtgebiet</li> <li>• Schaffung eines engmaschigen und attraktiven Wegenetzes für den Fußverkehr; Herstellung neuer Durchwegungen und Abkürzungen, insbesondere bei Grundstücksentwicklungen</li> <li>• Vermeidung von Gehsteig-Engstellen (Einbauten, Verkehrszeichen etc.)</li> <li>• Optimierung der Beleuchtung der Fußverkehrsinfrastruktur</li> </ul>
<b>Verbesserung von Fahrbahnquerungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einhaltung hoher Qualitätsstandards bei Neu- und Umbau von Fußgänger*innenquerungen (Schutzweg, Gehsteigvorziehungen, Mittelinseln, Fahrbahnhebungen, Fahrbahneinengungen)</li> <li>• Reduktion von Querungslängen</li> <li>• Optimierung der Qualität für Zu-Fuß-Gehende an VLAs-geregelten Kreuzungen (Kürzere Querungslängen, Längere Grünzeiten, keine „Bettelampeln“, Schutzwiege an allen Kreuzungsarmen, etc.)</li> </ul>
<b>Verbesserung der Barrierefreiheit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Standardmäßige Herstellung taktiler und akustischer Leitsysteme an den Kreuzungsbereichen</li> <li>• Barrierefreie Ausgestaltung der Gehsteige (taktile erfassbare Kanten, Obergrenze bei Querneigung)</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherstellung der Beroll- und Befahrbarkeit von Straßen und Plätzen im Sinne der Barrierefreiheit (Rollator, Rollstuhl, Kinderwagen)</li> </ul>
<b>Erhöhung der Aufenthaltsqualität</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Herstellung regelmäßig vorhandener Mikro-Aufenthaltsbereiche (Bänke, Begrünung und Beschattung, Trinkbrunnen etc.)</li> <li>• Herstellung von begleitender Begrünung und Beschattung</li> <li>• Schaffung hochwertiger und attraktiver Bodenbeläge in stark frequentierten Bereichen</li> <li>• Umsetzung einfacher Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität wie künstlerische Bodenmarkierungen und dergleichen</li> </ul>
<b>Monitoring des Fußverkehrs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtung von Zählstellen für den Fußverkehr (auch in Kombination mit Radverkehrs-Zählstellen)</li> </ul>

### Quantitative Ziele:

Ziel	Indikator	Ist	Ziel	Ziel	Ziel
		2022	2030	2035	2040
<b>Erhöhung des Anteils des Fußverkehrs am Modal Split</b>	Anteil des Fußverkehrs am Modal Split der Salzburger Wohnbevölkerung nach Wegen	23 %	23-24 %	23-26 %	25-30 %

## Radverkehr

Der Radverkehr ist ein zentraler Baustein einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität. Er ermöglicht kurze und mittlere Wege schnell, platzsparend und emissionsfrei zurückzulegen und trägt damit wesentlich zur Entlastung des Straßenraums und zur Lebensqualität in der Stadt bei.

Voraussetzung für eine steigende Radverkehrs Nutzung sind sichere, durchgängige und komfortable Radverbindungen. Eine klare Trennung von Fuß- und Radverkehr, gut ausgebauter Kreuzungsbereiche sowie ausreichende Abstellmöglichkeiten erhöhen Sicherheit und Akzeptanz.

Ziel ist es, das Radfahren im Alltag weiter zu stärken und so den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr deutlich zu erhöhen.

### Qualitative Ziele:

Ziel	Mögliche Handlungsfelder
<b>Schaffung einer sicheren und komfortablen Radinfrastruktur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konsequente Planung, Weiterentwicklung und Umsetzung von Lückenschlüssen im Radhauptnetz</li> <li>• Prioritäre Umsetzung der Leit- und Leuchtturmprojekte der Radstrategie</li> <li>• Ertüchtigung des Straßennetzes (Radfahren gegen die Einbahn, Fahrradstraßen, Bevorrangung von Radrouten, Verkehrsfilter etc.)</li> <li>• Anpassung und Erweiterung des Wegweisungssystems</li> <li>• Evaluierung umgesetzter Maßnahmen, erforderlichenfalls Anpassung der fachlichen Grundlagen</li> <li>• Konsequente Verkehrssicherheitsarbeit, Sanierung von Unfallhäufungsstellen</li> </ul>
<b>Kinder können selbstständig und sicher mit dem Rad unterwegs sein</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei Maßnahmen im Radverkehrsnetz sind Kinder die maßgebende Zielgruppe, für die geplant wird</li> <li>• Straßen ohne Radwege sind so gestaltet, dass Kinder dort mit dem Fahrrad sicher mobil sein können</li> </ul>
<b>Ausbau des Radnetzes durch Organisation und Kooperation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veränderung der Organisationsstruktur für den Radverkehr in der Stadtverwaltung gemäß Radstrategie</li> <li>• Weitere Erhöhung des Radverkehrs budgets zur adäquaten Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen</li> <li>• Steigerung der Effizienz in der Radverkehrsplanung durch Ausschreibung von Planungsleistungen an externe Dienstleister</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Unterzeichnung eines Unterhaltungsabkommens zwischen Stadt und Land Salzburg für Radwege auf Landesstraßen</li> <li>Ausbau der stadtgrenzüberschreitenden Radinfrastruktur in Kooperation mit den Nachbargemeinden</li> </ul>
<b>Flächendeckende Bereitstellung der Fahrradservices</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ausbau und Optimierung der Radabstellanlagen im öffentlichen Raum (auch für Lastenräder)</li> <li>Ausbau und Optimierung der Radabstellanlagen im Bestandswohnbau</li> <li>Ausbau der Radboxen im öffentlichen Raum</li> <li>Verbesserung des Fahrradparkens an Knoten des öffentlichen Verkehrs</li> <li>Errichtung von Radservicestationen</li> <li>Einführung des Fahrradverleihsystems S-Bike</li> <li>Ausbau des Lastenrad-Verleihs</li> <li>Prioritäre Räumung von Radhauptrouten, Verbesserung der Abstimmung mit den Nachbargemeinden</li> </ul>
<b>Verstärktes Monitoring des Radverkehrs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ergänzung weiterer Radzählstellen</li> <li>Erstellung eines umfassenden, jährlichen Fahrradreports</li> <li>Durchführung von Reallaboren für die Erprobung neuer Ideen und Konzepte für Radverkehrsanlagen</li> </ul>

### Quantitative Ziele:

Ziel	Indikator	Ist	Ziel	Ziel	Ziel
		2022	2030	2035	2040
<b>Erhöhung des Anteils des Radverkehrs am Modal Split</b>	Anteil des Radverkehrs am Modal Split der Salzburger Wohnbevölkerung nach Wegen	23 %	28-30 %	30-33 %	30-35 %

## Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr bildet das Rückgrat der Salzburger Mobilität und ist ein zentraler Bestandteil eines inklusiven und barrierefreien Mobilitätsangebotes. Für die Erreichung der ange strebten Modal-Split-Ziele braucht es ausreichende Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs und eine Weiterentwicklung des Angebots, unter anderem im schienengebundenen Verkehr.

Die Barrierefreiheit darf im öffentlichen Verkehr nicht nur ein formaler Anspruch sein, sondern muss im Alltag real umgesetzt werden. Eine wichtige Rolle spielt dabei die Schulung des Fahrpersonals, um eine verlässliche Mitnahmegarantie für alle Fahrgäste zu gewährleisten.

Mit einer kontinuierlichen Qualitätsverbesserung sollen die zurückgelegten Wege im öffentlichen Verkehr deutlich zunehmen, sodass es im Jahr 2040 in Salzburg mehr Jahreskarten als zugelassene Autos gibt.

### Qualitative Ziele:

Ziel	Mögliche Handlungsfelder
<b>Konsequente Verfolgung des Nahverkehrsplans</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau und Umstrukturierung des Stadtbusnetzes („Großes Linienkreuz“)</li> <li>• Verdichtungen des Fahrplanangebots im Stadtverkehr auf einen 7,5-Minuten-Takt</li> <li>• Durchbindung und Beschleunigung der Regionalbuslinien als innerstädtische Expressverbindungen („Ohne Umstieg in die Stadt“)</li> <li>• Ausarbeitung eines neuen Nahverkehrsplans für den Zeithorizont nach 2027</li> </ul>
<b>Erhöhung der Qualität der Betriebsführung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beschleunigung der Busse durch getrennte Verkehrsflächen, koordinierte Ampelschaltungen, etc.</li> </ul>
<b>Bereitstellung ausreichender Kapazitäten zur Erreichung der Modal Split Ziele</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wo möglich, Schließung von Bedienlücken im Stadtgebiet durch Angebotsausweitung</li> <li>• Schaffung eines ergänzenden ÖV-Angebots in den verbleibenden Bereichen des Stadtgebiets</li> <li>• Weiterentwicklung des Angebots im schienengebundenen öffentlichen Verkehr</li> </ul>
<b>Konsequente Weiterentwicklung des ÖV-Angebots</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abstimmung der Taktung und Linienführung zwischen Stadt- und Regionalverkehr</li> </ul>
<b>Minimierung des Umsteigebedarfs im ÖV</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durchbindung der Regionalbuslinien durch das Stadtgebiet</li> </ul>

<b>Verbesserung der Haltestellen und Konsequenz in der Barrierefreiheit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Festsetzung eines Mindeststandards für Haltestellenausstattung (z. B. Überdachung, digitale Fahrplanauskunft, Beschattung, barrierefreie Gestaltung, etc.) soll Wartezeiten attraktiver zu gestalten und die Nutzung des ÖPNVs fördern. Auch Radabstellmöglichkeiten bei Haltestellen der ÖV-Knoten sollen optimiert werden.</li> <li>• Umsetzung eines Mindeststandards für Haltestellenumfelder (Querungen, adäquate Gehsteigbreiten, generelle Erreichbarkeit der Haltestelle trockenen Fußes und auf kürzestem Wege)</li> <li>• Barrierefreiheit als Garantie durch die Bereitstellung barrierefreier Fahrzeuge und verbesserte Schulungen des Fahrpersonals</li> </ul>
<b>Ausbau der digitalen Fahrgastinformation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau des online und an der Haltestelle abrufbaren Informationsangebots im öffentlichen Verkehr (Echtzeitdaten, Auslastung, Anschlussinformationen etc.)</li> <li>• Bereitstellung intermodaler Wegeketten (Kombination aus ÖV und Sharing-Angeboten) inkl. Fahrt- und Tarifinformationen in Echtzeit in einer Mobilitätsapp</li> </ul>
<b>Förderung der Inter- und Multimodalität</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weiterentwicklung von Angeboten zur Inter- und Multimodalität, beispielsweise durch Radabstellanlagen an Bahnhöfen und ergänzende Mobilitätsangebote</li> <li>• Vereinheitlichung der Bedingungen für die Radmitnahme im öffentlichen Verkehr</li> <li>• Stärkung der Schnittstellen zwischen Radverkehr und öffentlichem Verkehr</li> </ul>

### Quantitative Ziele:

Ziel	Indikator	Ist 2022	Ziel 2030	Ziel 2035	Ziel 2040
<b>Erhöhung des Anteils des ÖV am Modal Split</b>	Anteil des ÖV am Modal Split der Salzburger Wohnbevölkerung nach Wegen	16 %	17-19 %	19-22 %	20-25 %
<b>Erhöhung der Anzahl ausgestellter Jahreskarten</b>	Anzahl der ausgestellten Jahreskarten	44.500 (Jahr 2024)			>85.000

## Motorisierte Individualverkehr

Der motorisierte Individualverkehr prägt auch in Salzburg nach wie vor vielerorts das Stadtbild. Fahrende und parkende Autos beanspruchen einen großen Teil des öffentlichen Raums, tragen zu Lärm- und Luftbelastung bei und beeinflussen die Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit im Stadtgebiet. Besonders für zu Fuß Gehende und Radfahrende entstehen dadurch oft Konflikte im Straßenraum.

Auch künftig wird der Pkw eine Rolle im Mobilitätssystem Salzburgs spielen. Um jedoch die Klima- und Umweltziele zu erreichen, die Lebensqualität in der Stadt zu erhöhen und die Verkehrssicherheit zu verbessern, braucht es einen bewussteren und effizienteren Umgang mit diesem Verkehrsmittel. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs, der aufgrund spezifischer Anforderungen – etwa in der Topografie, beim Transport von Gütern oder bei körperlichen Einschränkungen – nicht auf den Umweltverbund verlagert werden kann, soll künftig möglichst ressourcenschonend und emissionsarm abgewickelt werden.

Innovative Antriebstechnologien, Sharing-Angebote und flexible On-Demand-Services sind dabei zentrale Bausteine. Ziel ist ein stadtverträglicher Pkw-Verkehr, der Raum und Umwelt schont und das Mobilitätssystem insgesamt leistungsfähiger macht. Menschen, die auf das Auto angewiesen sind – ebenso wie der notwendige Wirtschaftsverkehr – profitieren langfristig von einem ruhigeren, sichereren und besser abgestimmten Verkehrsgeschehen in Salzburg.

### Qualitative Ziele:

Ziel	Mögliche Handlungsfelder
<b>Minderung der negativen Umwelt-, Klima- und Gesundheitsauswirkungen des MIV</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Überprüfung und Evaluierung des Vorrangstraßen-Netzes (gegebenenfalls Rückführung in das untergeordnete Tempo 30-Straßennetz)</li> <li>Verkehrssteuernde und verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Reduktion des Kfz-Verkehrs</li> <li>Reduktion des Durchzugsverkehrs im untergeordneten Straßennetz</li> </ul>
<b>Reduktion des MIV am gesamten Verkehrsaufkommen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Flächenumverteilung zur Förderung des Umweltverbundes, für Begrünungsmaßnahmen und zur Schaffung von Aufenthaltsbereichen</li> <li>Ausweitung verkehrsberuhigter Bereiche im Zentrum sowie in Stadtteilzentren</li> </ul>
<b>Verbessertes Parkraummanagement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reduktion der Flächen des ruhenden Verkehrs an der Oberfläche</li> <li>Nutzung der bestehenden Garagen als Sammelgaragen für Anwohner*innen, Schaffung eines entsprechenden Fördermodells</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung als wichtiges Steuerungsinstrument für den Modal Split (räumliche Ausweitung, Tarife, ...)</li> <li>• Weiterentwicklung der Stellplatzverordnung</li> <li>• Ausbau des Park+Ride-Angebots im Salzburger Umland in Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden und dem Land Salzburg</li> </ul>
<b>Nutzen statt besitzen: Reduktion des Motorisierungsgrades</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau von Car-Sharing-Angeboten</li> <li>• Ausbau von On-Demand-Services</li> </ul>

### Quantitative Ziele:

Ziel	Indikator	Ist 2022	Ziel 2030	Ziel 2035	Ziel 2040
<b>Reduktion des Anteils des MIV am Modal Split</b>	Anteil des MIV am Modal Split der Salzburger Wohnbevölkerung nach Wegen	37 %	30 %	25 %	20 %
<b>Reduktion der absoluten werktäglichen Verkehrsleistung des MIV (Salzburger Wohnbevölkerung)</b>	Verkehrsleistung MIV der Salzburger Wohnbevölkerung (in Mio. km)	600	530	460	350
<b>Reduktion des Pkw-Besitz</b>	Motorisierungsgrad der Salzburger Wohnbevölkerung (Pkw pro 1.000 Einwohner*innen)	512	490	460	430

## Mobilität für Alle

Ein auf den Pkw ausgerichtetes Mobilitätssystem schränkt nicht nur die Nutzung anderer Verkehrsmittel ein, sondern auch den Zugang zur Mobilität für bestimmte Bevölkerungsgruppen. Um allen Menschen – unabhängig von Alter, körperlichen Voraussetzungen oder Lebenssituation – selbstbestimmte Mobilität zu ermöglichen, braucht es vielfältige, barrierefreie und gesundheitsfördernde Mobilitätsangebote.

Für Kinder und Jugendliche ist eigenständige Mobilität nur dann möglich, wenn sichere Wege zum Zu-Fuß-Gehen und Radfahren sowie ein gut ausgebautes öffentliches Verkehrsnetz bestehen. Und gerade im höheren Alter gewinnen aktive Mobilitätsformen wieder an Bedeutung: Zu-Fuß-Gehen und Radfahren fördern Gesundheit, Selbstständigkeit und soziale Teilhabe – besonders, wenn eine Pkw-Nutzung aus gesundheitlichen oder wirtschaftlichen Gründen eingeschränkt ist.

Menschen mit Mobilitätseinschränkungen profitieren teils vom Pkw, etwa bei Rollstuhlnutzung, während seh- oder hörbeeinträchtigte Personen auf barrierefreie öffentliche Verkehrsmittel und sichere Fußwege angewiesen sind.

Ein inklusives und gesundes Mobilitätssystem für Salzburg berücksichtigt all diese Bedürfnisse. Es stärkt aktive und nachhaltige Mobilitätsformen, fördert das Bewusstsein für verantwortungsvolle Verkehrsmittelwahl in allen Bevölkerungsschichten und schafft eine Mobilitätskultur, die Rücksicht, Gesundheit und Umwelt in den Mittelpunkt stellt.

### Qualitative Ziele:

Ziel	Mögliche Handlungsfelder
<b>Förderung der selbstbestimmten Mobilität von Kindern und im Alter</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Herstellung sicherer Straßenräume, insbesondere im Wohnumfeld</li> <li>• Herstellung barrierefreier, sicherer und leicht verständlicher Fuß- und Radinfrastruktur im gesamten Stadtgebiet</li> <li>• Erhöhung der im Umweltverbund erledigten Schulwege (6-10-Jährige)</li> <li>• Kinder und Jugendliche haben ein ausreichendes Angebot an Freiräumen, an denen sie die aktive Mobilität und die Teilnahme im Straßenverkehr erlernen und üben können (Motorikparks, Radspielplätze, etc.)</li> <li>• Bereitstellung ergänzender On-Demand-Services zur Abdeckung von Bedienlücken</li> <li>• Durchführung von Radfahrtrainings</li> </ul>
<b>Flächendeckende Barrierefreiheit im Mobilitätssystem</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Attraktiver, flächendeckender und barrierefreier öffentlicher Verkehr als Grundpfeiler der Daseinsvorsorge</li> <li>• Sicherstellung der physischen Barrierefreiheit im Straßenraum (Gehsteigabsenkungen/Fahrbahnhebungen, ausreichende Gehsteigbreiten, Haltestellenzugänge etc.)</li> <li>• Bereitstellung von taktilen und akustischen Leitsystemen</li> </ul>

### Quantitative Ziele:

Ziel	Indikator	Ist 2022	Ziel 2030	Ziel 2035	Ziel 2040
<b>Verkehrsberuhigung vor Schulen</b>	Anzahl der Schulen mit verkehrsberuhigtem Schulvorfeld	10			20
<b>Barrierefreiheit des gesamten Regionalverkehrs bis 2030</b>	Anteil der barrierefreien Fahrzeuge im Regionalverkehr	Bus: 100 %	100 % <sup>5</sup>		

<sup>5</sup> Bei den Stadt- und Regionalbussen sind bereits alle Fahrzeuge barrierefrei. Einige Regionalbusse sind jedoch nur mit Hublift zu erreichen. Langfristig sollen auch diese durch Niederflurbusse ersetzt werden. Die Barrierefreiheit aller Fahrzeuge des schienengebundenen Regionalverkehrs ist bis 2030 geplant, liegt jedoch nicht im Einflussbereich der Stadt Salzburg.

## Mobilitätsmanagement

Die Mobilitätswende ist eine der größten Herausforderungen der modernen Gesellschaft. Viele Gewohnheiten müssen geändert, viele individuelle Situationen berücksichtigt und Verhaltensweisen angepasst werden. Die öffentliche Hand kann finanzielle, rechtliche und infrastrukturelle Maßnahmen setzen, um die Mobilität in eine zeitgemäße Richtung zu gestalten. Dennoch sind es letzten Endes die Menschen, die mit ihrem individuellen Verhalten die Gesamtmobilität prägen. Um diese Herausforderung zu einer gemeinsamen und kooperativen Aufgabe zu machen, benötigt es neben den zuvor angesprochenen „harten“ auch „sanfte“ Maßnahmen wie etwa Bewusstseinsbildung und Mobilitätsmanagement. Diese Maßnahmen ermöglichen Menschen ein entspanntes, begleitetes und gut informiertes Verändern ihrer Mobilitätsgewohnheiten und fördern das Verständnis für die kollektive Verantwortung zur Schaffung einer umweltfreundlichen und ressourcenschonenden Mobilität.

## Qualitative Ziele:

Ziel	Mögliche Handlungsfelder
<b>Magistratsinternes Mobilitätsmanagement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Basierend auf dem Mobilitätsmanagement - Stadt Salzburg (2010) wird ein neues Konzept für das betriebliche Mobilitätsmanagement entwickelt und in die Umsetzung gebracht. Es werden sämtliche Möglichkeiten genutzt, die sich durch die fortschreitende Digitalisierung bieten (z.B. Homeoffice, Videokonferenzen, etc.) bzw. die Anreize für die Zurücklegung der Arbeitswege mittels Umweltverbund verbessert (z.B. Klimaticket, Jobrad, etc.).</li> </ul>
<b>Mobilitätsmanagement im Wohnungs-Neubau</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einsatz von Stellplatzregulativen zur Reduktion der Pflichtstellplätze auf ein erforderliches Maß</li> <li>Entwicklung von Möglichkeiten zur Entkoppelung von Wohnungen und Stellplätzen zur effizienten Nutzung und Weitervermietung nicht genutzter privater Stellplätze</li> <li>Entwicklung von Quartiersgaragen (Sammelgaragen für mehrere Baufelder) in großen Stadtentwicklungsgebieten</li> <li>Weiterentwicklung und Durchsetzung des Leitfaden Fahrradabstellanlagen</li> <li>Quartiers- oder gebäudebezogene Sharing-Angebote</li> <li>Fokus auf Fuß- und Radverkehr im Objektfeld</li> </ul>
<b>Mobilitätsmanagement im betrieblichen Neubau</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einsatz von Stellplatzregulativen zur Reduktion der Pflichtstellplätze bzw. Einführung eines Stellplatzmaximums</li> <li>Weiterentwicklung und Durchsetzung des Leitfaden Fahrradabstellanlagen</li> <li>Quartiers- oder gebäudebezogene Sharing-Angebote</li> <li>Fokus auf Fuß- und Radverkehr im Objektfeld</li> </ul>
<b>Mobilitätsmanagement für Schulen und Betriebe</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Finanzielle/organisatorische Förderung betrieblicher Mobilitätsmanagementmaßnahmen (Prämie, Jobrad, Jobticket, Stellplatzbewirtschaftung etc.) und Beratung</li> <li>Unterstützung des schulischen Mobilitätsmanagements (Klimafreundliche und selbstständige Schulwege, Wissensvermittlung etc.)</li> <li>Mobilitätsmanagement bei Großveranstaltungen mit Unterstützung der Stadt als Grundvoraussetzung zur Durchführung</li> </ul>
<b>Bewusstseinsbildung für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bewusstseinsbildende Aktionen und Veranstaltungen</li> </ul>

## Dekarbonisierung

### Qualitative Ziele:

Ziel	Mögliche Handlungsfelder
<b>Reduktion der Treibhausgasemissionen der kommunalen Fahrzeugflotte um 100%</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umrüstung von 100 % der kommunalen Flotte auf erneuerbare Antriebstechnologien unter Einhaltung der europäischen Vorgaben zur Flottenumstellung. Ausgenommen sind Sonder- und Einsatzfahrzeuge (Feuerwehr, Müllabfuhr, Katastrophenhilfsdienst, etc), sofern es keine CO2-freien Alternativen gibt.</li> <li>Ausbau der Ladeinfrastruktur sowie erneuerbarer Erzeugungsanlage im Einklang mit der Flottenumstellung.</li> <li>Umstellung der öffentlichen Verkehrsflotte auf 100 % erneuerbare Antriebstechnologien, ausgenommen Sonder- und Einsatzfahrzeuge.</li> </ul>
<b>Unterstützung privater Haushalte und Betriebe beim Umstieg auf erneuerbare Antriebe</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Schaffung von Rahmenbedingungen für die Ladeinfrastruktur mit Vorgaben zur Schaffung von Ladeinfrastruktur im Zusammenhang mit Bauvorhaben, ein Gesamtkonzept E-Mobilität inklusive Ladeinfrastruktur, die Anzahl und Standortwahl der Ladepunkte oder Qualitäts- und Ausführungsanforderungen für Errichter und Betreiber (z.B. Betreibermodell, einheitliche, transparente Bezahlsysteme, etc.). Darüber hinaus werden Hürden abgebaut um die einfachere und unbürokratischere Installation von Ladesäulen für Wohnungseigentümer*innen und -mieter*innen in Mehrparteienhäusern zu ermöglichen. Besonders in Quartiersgaragen sollen für die Bewohner Lademöglichkeiten vorgesehen werden.</li> <li>Unterstützung bei Umstiegs-Förderungen</li> <li>zielgruppenorientierte Kommunikationsaktivitäten: durch bewusstseinsbildende Maßnahmen und Kommunikation soll die Notwendigkeit der durchgeführten Maßnahmen der Bevölkerung nähergebracht werden. Weitere breitenwirksame Informationskampagnen sollen private Haushalte und Gewerbe zum Umstieg auf erneuerbare Antriebe motivieren.</li> </ul>

## Quantitative Ziele:

Ziel	Indikator	Ist 2022	Ziel 2030	Ziel 2035	Ziel 2040
<b>Reduktion der Treibhausgasemissionen durch Fahrzeugantriebe um 100%</b>	Treibhausgasemissionen durch Fahrzeugantriebe in CO <sub>2</sub> e	162.560 kt	-44 % 91.030 kt	-72 % 45.170 kt	-100 % 0 kt
<b>Umrüstung von 100 % der kommunalen Flotte auf erneuerbare Antriebstechnologien unter Einhaltung der europäischen Vorgaben zur Flottenumstellung. Ausgenommen sind Sonder- und Einsatzfahrzeuge (Feuerwehr, Müllabfuhr, Katastrophenhilfsdienst, etc), sofern es keine CO2-freien Alternativen gibt.</b>	Treibhausgasemissionen durch Fahrzeugantriebe der kommunalen Flotte in CO <sub>2</sub> e	1,8 kt	-44 % 1,0 kt	-72 % 0,5 kt	-100 % 0 kt
<b>40 % der Straßenfahrzeuge werden 2040 elektrisch betrieben</b>	Anteil von elektrisch betriebenen Fahrzeugen an der Gesamtanzahl				40 %

## City-Logistik

Der anhaltende Trend zum Online-Handel führt zu einem starken Wachstum der innerstädtischen Logistik – deutlich stärker als in anderen Bereichen des Güterverkehrs. Zwischen 2015 und 2021 hat sich die durchschnittliche Paketmenge pro Haushalt mehr als verdreifacht. Dieses Wachstum stellt die Stadt Salzburg vor große Herausforderungen in Bezug auf Verkehrsbelastung, Flächenbedarf und Emissionen.

Durch gezielte Maßnahmen kann die City-Logistik jedoch zu einem wichtigen Bestandteil eines effizienten und nachhaltigen Mobilitätssystems werden. Die „letzte Meile“ lässt sich mit kleineren, emissionsfreien Fahrzeugen oder Lastenrädern bewältigen, Zustellwege können gebündelt und durch Paketstationen vereinfacht werden. Auch größere Transportfahrzeuge bleiben Teil der Lieferketten, sollen künftig jedoch mit emissionsfreien Antrieben und effizienteren Routen eingesetzt werden.

Eine zukunftsorientierte City-Logistik für Salzburg verbindet ökologische Verantwortung mit hoher Servicequalität und trägt so zu einem stadtverträglichen und klimaneutralen Güterverkehr bei.

Die Stadt Salzburg plant die Ausarbeitung eines Konzepts für die City-Logistik (Sustainable Urban Logistic Plan – SULP) nach dem Jahr 2026. In diesem werden die Ziele für die City-Logistik vertieft ausgearbeitet und erweitert.

### Qualitative Ziele:

Ziel	Mögliche Handlungsfelder
<b>Erstellung eines Konzepts für die City-Logistik (SULP)</b>	
<b>Ökologisierung des städtischen Gütertransports</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderung von Warentransporten mit Transporträdern und ähnlichen Kleinfahrzeugen</li> <li>• Flächenmäßige Ausweitung und zeitliche Reduktion der Zustellzeitfenster in verkehrsberuhigten Bereichen der Innenstadt</li> <li>• Schaffung von Anreizen, auf emissionsfreie Fahrzeuge umzusteigen</li> </ul>
<b>Reduktion von Mehrfachzustellungen und Abholwegen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau des Angebots an White-Label-Paketboxen im öffentlichen sowie privaten Bereich</li> </ul>

## Tourismusmobilität

Auf die Stadt Salzburg entfallen 5 Prozent aller Nächtigungen in Österreich. Die Stadt zählt daher zu den bedeutendsten Tourismusdestinationen Österreichs und zieht das ganze Jahr über Besucher\*innen aus dem In- und Ausland an. Besonders in der Innenstadt prägen Tourist\*innen das Stadtbild und beeinflussen damit maßgeblich das städtische Mobilitätsgeschehen. Diese hohe Besucher\*innenfrequenz erfordert einen bewussten und vorausschauenden Umgang mit den daraus entstehenden Verkehrsströmen.

Ein besonderes Augenmerk gilt den Tagesgästen, die häufig mit dem Pkw oder Reisebussen anreisen. Sie verursachen nicht nur zusätzlichen Verkehr in der Innenstadt, sondern auch erhöhten Parkdruck und Belastungen für Umwelt und Anrainer\*innen. Ein zentrales Ziel ist daher, diese Verkehre frühzeitig, etwa an den Stadträndern oder an wichtigen Einfallrouten, durch attraktive Park+Ride-Angebote abzufangen und mit leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmitteln weiter in die Stadt zu leiten.

Der Tourismus führt zudem zu deutlichen Nachfragespitzen im öffentlichen Verkehr, insbesondere zu Stoßzeiten und in touristisch stark frequentierten Zonen. Diese Belastungen können die Qualität des Angebots für Bewohner\*innen einschränken und müssen daher kontinuierlich beobachtet und durch gezielte Steuerungsmaßnahmen abgedämpft werden.

Touristische Mobilität ist grundsätzlich gut steuerbar – sei es bei der Anreise vom Flughafen, bei der Nutzung innerstädtischer Verkehrsmittel oder bei der Wahl klimafreundlicher Mobilitätsformen während des Aufenthalts. Mit Initiativen wie dem Guest Mobility Ticket, das Besucher\*innen eine kostenfreie Nutzung des öffentlichen Verkehrs ermöglicht, hat das Land Salzburg bereits einen wichtigen Schritt in Richtung nachhaltiger Tourismusmobilität gesetzt.

## Qualitative Ziele:

Ziel	Mögliche Handlungsfelder
<b>Verträgliche Abwicklung der touristischen Verkehrsströme</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verankerung der Mobilität in Strategien und Konzepten zum Tourismus in der Stadt Salzburg</li> <li>• Evaluierung und Weiterentwicklung des Guest Mobility Tickets als wesentliches Steuerungsinstrument für die Tourismobilität während des Aufenthalts</li> <li>• Steuerung der Touristischen Verkehrsströme, sodass Spitzenbelastungen im öffentlichen Verkehr vermieden und die Leistungsfähigkeit des Systems für alle Nutzer*innen gesichert wird</li> </ul>
<b>Ökologisierung der Anreise von Tourist*innen und Tagesbesucher*innen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aktive Steuerung der Anreise nach Salzburg durch Bewerbung ökologischer Formen der Anreise, etwa mit der Bahn</li> <li>• Gezielte Steuerung der Verkehrsströme mit Kfz zu den Park+Ride-Anlagen am Stadtrand</li> <li>• Weiterentwicklung der Kombinationsangebote von Park+Ride mit dem öffentlichen Verkehr</li> </ul>
<b>Erhebung von Daten zur Tourismusmobilität</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auswertung der anfallenden Daten zum Guest Mobility Ticket</li> <li>• Sammlung von Daten zur Tourismusmobilität und Weiterentwicklung der Datenerhebung</li> </ul>