

# **Protokoll der Pflichtexkursion aus dem Bauingenieurwesen**

**10.-12. November 2004**



**Bericht über den Besuch beim  
Stadtplanungsamt Salzburg vom  
11. November 2004**

**Renate Brocza 0026064 E610  
Manuel Gager 9751377 E610**

## **Einleitung**

Am Vormittag des 11. November besuchten wir das Stadtplanungsamt der Stadt Salzburg, wo wir zuerst einen Vortrag von Dipl. Ing. Eckschlager, Dipl. Ing. Kloss und Dipl. Ing. Schober über die wichtigsten stadtplanerischen Projekte und Vorhaben der letzten Jahre und Jahrzehnte hörten. Danach besichtigten wir drei wesentliche bereits fertig gestellte Projekte, und zwar die Radverkehrsunterführung Staatsbrücke, den Makartsteg, die Schwabenwirtsbrücke (Umsteigestelle von S-Bahn zu Bus, Radweg, Busstreifen) und die Zone 30 in Gnigl.

### Behandelte Themen der Präsentation

- Eckdaten zur Stadt- und Verkehrsentwicklung
- Parkraumbewirtschaftung, Mobilitätsmanagement
- Öffentlicher Personennahverkehr
  - Regionalbahn
  - Beschleunigung des Bussystems
- Fußgeher und Radverkehr
- Verkehrsmanagement VERMAN

# 1. Parkraumbewirtschaftung in der Stadt Salzburg

## 1.1. Rahmenbedingungen und geschichtliche Entwicklung der Parkraumbewirtschaftung

Die Stadt Salzburg mit einer Einwohnerzahl von etwa 145.000 leidet auf Grund ihrer überregionalen Bedeutung und ihrer Attraktivität für Touristen darunter, dass etwa ebenso viele Leute wie die Stadt Einwohner zählt, täglich nach Salzburg kommen. Dabei handelt es sich vorwiegend um Pendler, Besucher aus dem Umland, die das wirtschaftliche und kulturelle Angebot nutzen und Kurzzeittouristen. Die ersten Gedanken über eine strukturierte Parkraumbewirtschaftung gab es schon in den 70er Jahren, diese scheiterten jedoch an juristischen Problemen. Mitte der 80er Jahre stiegen die Belastung und die Behinderung durch den Verkehr in ein unerträgliches Maß und der Ruf nach sofortigen Maßnahmen stieg. Die ersten Umsetzungen von dem 1986 unter dem grünen Stadtrat Voggenhuber beschlossenes Ziel- und Maßnahmenkonzept kamen aber erst 1990, nachdem das Problembewusstsein und der Druck der Bevölkerung weiter gestiegen waren, zur Umsetzung.

In mehreren Phasen wurden schrittweise Innenstadt-Parkplätze im öffentlichen Raum zu gebührenpflichtigen Kurzparkzonen umgewandelt. Damit einhergehend fand eine Reduktion der öffentlichen PKW-Stellplätze um 25% statt (rund 700 Plätze). Dieser freigewordene öffentliche Raum wurde unter anderen für die neuen Busspuren, Radwege und zur Grünlandgestaltung verwendet. Neben den restriktiven Maßnahmen den motorisierten Individualverkehr betreffend wurde mit diesen und anderen Neuerungen die Attraktivität der alternativen Verkehrsmittel (vor allem Fahrrad und ÖPNV) gesteigert. 1992 kamen weitere Gebiete der Innenstadt und der Vorstädte zur Parkraumbewirtschaftung dazu und auch das Parkplatzangebot wurde um weitere 600 Stellplätze reduziert. Es folgte auch eine Vereinheitlichung der Bewirtschaftungszeit (Mo-Fr: 9-19 Uhr, Sa: 9-13 Uhr) und der zulässigen Kurzparkdauer auf drei Stunden.

## 1.2. Auswirkung der Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt Rahmenbedingungen und geschichtliche Entwicklung der Parkraumbewirtschaftung

Obwohl die etwa 5800 öffentlichen Stellplätze, auf die die Regierung direkten Einfluss ausüben kann, nicht einmal ein Viertel aller Stellplätze darstellen, konnten u.a. auch auf Grund dieser Maßnahmen umfassende Veränderungen festgestellt werden. (Natürlich hatte auch die Ausweitung des ÖPNV und Radweg-Angebotes seine Wirkung.) So nahm vor allem der Radverkehr stark zu (1990-1993: um 100%), aber auch der öffentliche Verkehr (etwa 20%), insbesondere die Lokalbahn. Dem gegenüber stand ein leichter Rückgang des mIV (-5%) in der bewirtschafteten Zone, was im Gegensatz zum österreichweiten Trend

lag. Außerhalb des parkraumbewirtschafteten Gebiets stieg der Kfz-Verkehr wie auch im österreichischen Mittel um 4%. Interessant ist auch, dass entgegen der Erwartungen, bei den Garagenplätzen lediglich die Dauerkartenbesitzer zunahmen, nicht aber die Kurzparker, die auf das billigere Kurzparkangebot an der Oberfläche auswichen. Außerdem sank die durchschnittliche Parkdauer und auch die durchschnittliche Auslastung, was eine Erleichterung und weniger Staus bei der Parkplatzsuche mit sich brachte, aber auch - durch die Umschlagserhöhung – lokal zu einem leichten Anstieg der Kfz-Fahrten in Gebieten mit hoher Kurzparknachfrage.

Die Erreichbarkeit der Innenstadt wurde insgesamt verbessert, da vor allem viele Berufspendler ihr Auto außerhalb der Stadt parkten oder auf andere Verkehrsmittel umstiegen. Auch der Besetzungsgrad der Pkws ist leicht gestiegen. Für die Anrainer der Innenstadt ergab sich ebenfalls eine positive Entwicklung. Die gebietsfremden Parker wurden weitgehend von den Wohngebieten ferngehalten und die Bewohner, welche ohne viele Umstände eine Ausnahmegenehmigung beantragen konnten, fanden somit leichter einen Parkplatz nahe ihrer Wohnung. Zu erwähnen wäre außerdem eine Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs, da die Busse nun weniger von Autos behindert wurden, und der zusätzliche Platz an öffentlichen Raum durch die Stellplatzreduktion.

Eine Besonderheit den Neubau von Parkplätzen betreffend ist die Salzburger Stellplatzverordnung vom Jahre 1999. Normalerweise muss bei jedem Neubau (Gewerbe und Wohnbau) eine bestimmte Zahl von Parkplätzen vorhanden sein. Wenn die oft sehr teuren Stellplätze nicht in entsprechender Zahl gebaut werden, werden Strafzahlungen fällig. In der ganzen Stadt Salzburg müssen jedoch nur 10% der landesüblichen Stellplatzanzahl gebaut werden, außerdem kann die Stadt dem Bauherrn in Abstimmung mit dem Angebot des öffentlichen Verkehrs eine Maximalanzahl vorschreiben. Mit dieser Maßnahme kann verhindert werden, dass die Anzahl der privaten Stellplätze, auf die die Regierung nach der Errichtung keinen weiteren Einfluss hat, rasant zunehmen. Außerdem können die Baukosten gesenkt werden, wenn auf den Bau von teuren Tiefgaragen verzichtet werden kann. Eine Ausnahme bildet der Wohnbau, wo wie im übrigen Landesgebiet 1,5 Stellplätze pro Wohnung vorgesehen sind.

### 1.3. Situation an Randgebieten und Vorstädten

Unbefriedigend war die Situation an den an die Bewirtschaftungszonen angrenzenden Gebieten: die Auslastung der Stellplätze stieg, viele Berufspendler benutzten Parkplätze in diesem Gebiet, sodass Anrainer Probleme hatten, Stellplätze zu finden. In einigen Wohngegenden, vor allem solche in deren Nähe der Bedarf an Parkplätzen auf Grund anderer Einrichtungen (Krankenhäuser, Behörden,...) groß ist, oder solche, die in einer Zeit des geringen Autoaufkommens gebaut wurden, wurde der Wunsch, nach einer Lösung

immer größer. Erschwerend kommen das Fehlen geeigneter Gesetze und die engen Vorgaben des Landesgesetzgebers hinzu, die bis heute nicht befriedigt gelöst werden konnten. Eine Bevorzugung der Bewohner bei Stellplätzen ist nämlich rechtlich nach wie vor nur über das Instrument der Kurzparkzone und der Erteilung einer Ausnahmegenehmigung für Anrainer möglich.

Im Juli 1997 wurde auch im dicht besiedelten Stadtteil Lehen mit der Parkraumbewirtschaftung begonnen. In sehr dicht besiedelten Wohngebieten wurden großflächig gebührenfreie Kurzparkzonen eingerichtet (etwa 660 Stellplätze) und beiderseits der Hauptgeschäftsstraße, also das Zentrum von Lehen, wurde eine gebührenpflichtige Kurzparkzone (etwa 100 Stellplätze). Auch einige Randzonen der parkraumbewirtschafteten Innenstadt wurden großflächig zu Kurzparkzonen (weitere 550 Stellplätze).

#### 1.4. Derzeitige Situation und Zukunftsaussichten

Viele Firmen und Privatpersonen verfügen über eigene Gratisparkplätze im Innenstadtgebiet, die laut Schätzungen nach der Einführung der Parkraumbewirtschaftung noch leicht gestiegen sind. So wurden zum Beispiel Innenhöfe von Firmen zugestrichelt um Parkplätze für die Angestellten zu schaffen. Diese privaten – einer Bewirtschaftung ausgeschlossenen – Stellplätze betragen über 60% aller PKW-Stellplätzen. Knappe 20% fallen auf gebührenpflichtige öffentliche Garagen.

Die Zahl, der von der Stadt Salzburg bewirtschafteten öffentlichen Stellplätze beträgt 5800. Zusätzlich gibt es noch 1500 gebührenfreie Parkplätze. Die maximale Parkdauer beträgt drei Stunden bei einer Gebühr von einem Euro pro Stunde. Gratisparken ist nach wie vor am Stadtrand möglich.

Auf diese 7300 Stellplätze kommen etwa 9900 Ausnahmeregelungen für Anrainer und Gewerbetätige. Diese können um einen minimalen Beitrag (etwa 25 Euro für 2 Jahre) eine Dauerparkergenehmigung beantragen, nicht aber den Anspruch auf einen Parkplatz. Diese Fülle von Ausnahmeregelungen führt zu einem enormen Verwaltungsaufwand. In den kommenden Jahren wird aber eine Neuregelung der Ausnahmegenehmigungen beschlossen werden, die einerseits den berechtigten Personenkreis einschränkt und andererseits die Gebühren erhöht, sodass zumindest der Verwaltungsaufwand abgedeckt wird.

Außerdem wird eine Erhöhung der Parkgebühren und somit eine Angleichung der Tarife an die Garagenstellplätze in Erwägung gezogen, die auf Grund der allgemeinen Tarifierhöhungen objektiv gesehen mehr als gerechtfertigt wäre. Andererseits befürchten aber die Gewerbetreibenden – und das wahrscheinlich gar nicht zu unrecht – bei höheren

Parkgebühren einen Kaufkraftverlust der Innenstadt zugunsten der Einkaufszentren am Stadtrand, welche unter anderen mit dem Überangebot an Gratisparkplätzen die Kunden aus der Stadt hinaus locken. In Anbetracht des Druckes der Geschäftsleute der Innenstadt und der Befürchtung des Kaufkraftverlustes an Nachbargemeinden ist daher eine Tarifierhöhung in der näheren Zukunft eher unwahrscheinlich.

Laut den Stadt- und Verkehrsplaners der Stadt Salzburg ist die gebührenpflichtige Kurzparkzone nur in jenen Bereichen sinnvoll, die eine erhöhte Parkraumnachfrage verschiedener Nutzergruppen aufweisen, da sich sonst auch die Aufstellung von teuren Parkscheinautomaten gar nicht rechnet. Die Parkgebühren sollten anhand verschiedener Parameter (Verfügbarkeit des ÖPNV, Stellplatzangebot in den benachbarten öffentlichen Garagen, Lage,...) gestaffelt sein. In Wohngebieten, wo sich durch Verdrängungsparker wie Berufspendler ein Parkraummangel für die Anrainer ergibt, sollten weitere gebührenfreie Kurzparkzonen eingeführt werden bzw. bestehende gebührenpflichtige in gebührenfreie umgewandelt werden.

Ein weiterer Schwerpunkt wird in die Öffentlichkeitsarbeit gesetzt, da das Bewusstsein über die Notwendigkeit einer Parkraumbewirtschaftung einhergehend mit der Verkehrs-, Stadt- und Raumplanung in der Bevölkerung noch immer nicht ausreichend vorhanden ist. Oder man könnte auch sagen, dass das Bewusstsein nicht mehr vorhanden ist, da das große Verkehrschaos, das es in den 80er Jahren gab, in der Stadt Salzburg in den letzten Jahren auf Grund der beschriebenen Maßnahmen weitgehend ausgeblieben ist und die Menschen im großen und ganzen mit der derzeitigen Lösung zufrieden sind.

#### 1.5. Fallbeispiel Mobilitätsmanagement: Messegelände Salzburg

Das Herangehen an die Verkehrs- und Parkplatzprobleme rund um das Messezentrum Salzburg stellen ein gutes Beispiel da, wie man ohne große und kostspielige Umbauten eine für alle Beteiligten und die Umwelt zufrieden stellende Lösung finden kann. Das immer wieder kehrende Problem bestand darin, dass während der Messezeit über 4400 Besucher mit dem eigenen Pkw anreisen und demnach auch einen Parkplatz benötigten. Die Bewohner der angrenzenden Viertel fanden selbst keine Stellplätze mehr im öffentlichen Raum und wurden zusätzlich durch die von Messebesuchern verparkten Gehsteigen, Straßen und Grünflächen verärgert. Daraufhin lud die Stadtregierung sowohl die Anrainer als auch die Messebetreiber zu insgesamt fünf Workshops ein, in denen gemeinsam nach einer Lösung gesucht wurde. Man einigte sich darauf, dass die Messebetreiber den schon vorhandenen Parkplatz des Stadions für die Dauer einer Messe anmieten und Shuttlebusse mit geringen Intervallen zwischen dem Stadion und dem Messegelände eingerichtet wurden. Außerdem wurde auch eine Buslinie zwischen dem Hauptbahnhof und dem

Messegelände während der Messezeit in Betrieb genommen. Gleichzeitig wurden alle Messebesucher schon in den Einladungen und Ankündigungen darauf hingewiesen, mit öffentlichen Verkehrsmitteln anzureisen. Mit dieser Lösung konnten sowohl die Anrainer also auch die Messebetreiber gut leben. Auch in Zukunft soll an konkrete und lokal begrenzte Probleme mit Workshops anstatt mit restriktiven Maßnahmen heran gegangen werden.

## **2. Öffentlicher Personennahverkehr**

### **2.1. Schienenverkehr: Streckenausbau**

Im Bereich des Schienenverkehrs findet zurzeit ein Ausbau der bestehenden Strecke statt. Hierbei wird entlang der Bevölkerungsentwicklungsachsen der zusätzliche Bau von Bahnstationen, beziehungsweise der Ausbau von bereits bestehenden Netzen durchgeführt. Es werden zwölf neue Haltestellen angelegt. Das Bauvolumen beträgt über 232 Millionen Euro, somit ist es zurzeit Österreichweit das größte Schienennahverkehrsprojekt, welches im Generalverkehrsplan enthalten ist. An dem Bauvorhaben sind die Stadt und das Land Salzburg beteiligt, wie auch der Bund. Für die Finanzierung des Großprojektes wurde zwischen Land Salzburg und dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) eine Kostenteilung im Verhältnis 80:20 vereinbart.

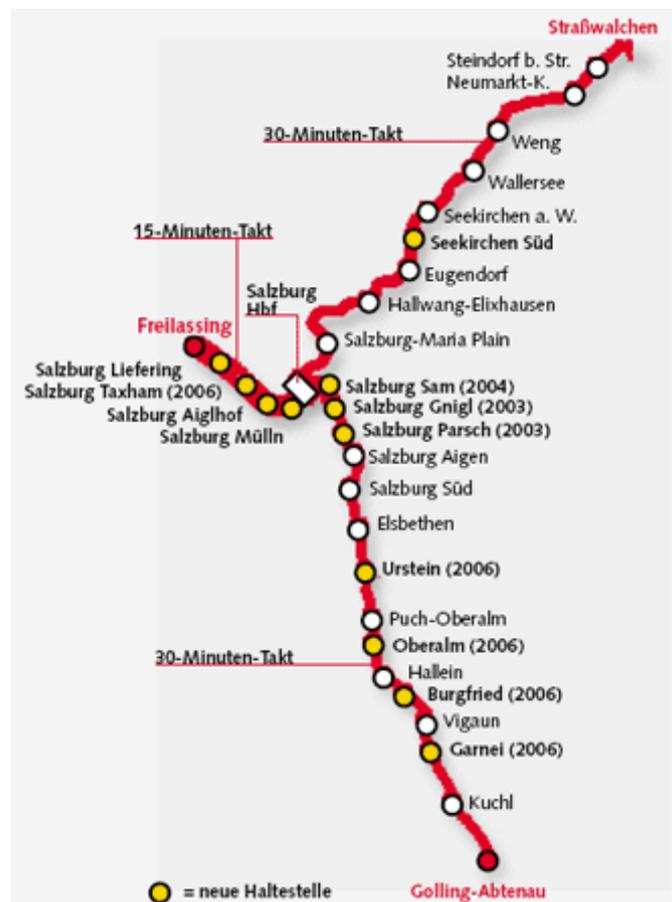
Der Südteil des Ausbaus ist zum größten Teil bereits abgeschlossen. Für den West-Ost Teil ist der Baubeginn mit Frühjahr 2005 festgelegt. Ziel des Projektes ist es den motorisierten Individualverkehr aus den Zuzugsgebieten außerhalb der Stadt zu bündeln und auf die Schiene zu verlagern. Dem entsprechend ist man bei den Stationen im Umland auch zu dem Entschluss gekommen, diese mit Park & Ride Anlagen zu versehen. Als Radius für eine Station und mögliches Potential wird die Bevölkerung im Umkreis von 15 Kilometern gesehen.

Für das Design der Bahnhöfe hat man eine eigenständige Salzburger Lösung gefunden. Es weicht von dem für den Neubau von Bahnstationen von der ÖBB erarbeiteten „CD manuell“ Design ab. Diese Salzburger Lösung wurde in Kooperation von Stadt, Land, ÖBB und dem Architekturbüro „Halle1“ erarbeitet.



Station im „Salzburger Design“

Mit der Intensivierung der Frequenz, im ländlichen Bereich alle 30 Minuten und im städtischen Bereich alle 15 Minuten, reagiert man auf das Anwachsen der Bevölkerung im Umfeld der Stadt Salzburg. Diese Ansiedlung findet entlang der Entwicklungsachsen statt, die wiederum durch die besondere Lage der Stadt vorgegeben sind. So ist das Zuzugsgebiet vor allem im südlichen und der nord-westlichen Raum. Im Osten ist die Stadt durch den Gaisberg begrenzt. Vor allem im Bereich zwischen dem bayrischen Freilassing und der Stadt Salzburg lässt sich seit der Öffnung der Grenzen, mit dem Beitritt Österreichs zur Europäischen Union, ein Zusammenwachsen der Regionen feststellen. Noch ist dieses Zusammenwachsen nicht dramatisch, man rechnet jedoch mit einem weiteren Ansteigen, sobald die ehemaligen Grenzen auch in den Köpfen der Bevölkerung fallen werden. Deswegen trägt man dieser erwarteten Entwicklung durch einen Ausbau der Strecke Salzburg – Gölling und Salzburg –Freilassing Rechnung.



Streckenverlauf

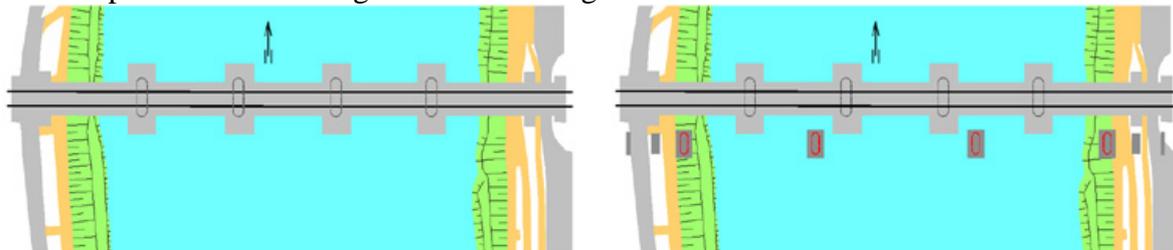
Der Ausbau der Strecke hat das Planungsteam vor einige Probleme gestellt. So hat sich die Brücke für die Querung der Eisenbahn über die Salzach als eine der Eckpunkte für das Projekt gezeigt. Gilt es doch eine neue Brücke am Rande des geschützten UNESCO Weltkulturerbes zu bauen. Die bis jetzt bestehende Brücke stammt aus der Zeit der

Gründung der Eisenbahn und die Pfeiler hätten noch eine geschätzte Lebensdauer von 40 Jahren. Im Zuge der Bauarbeiten hat man sich jedoch entschlossen diese auch gleich zu erneuern, wobei der Betrieb während der Bauarbeiten aufrecht zu bleiben hat. Der Baubeginn für die neue Salzachbrücke ist für das 3. Quartal 2005 geplant. Gleichzeitig werden umfassende Lärmschutz-Maßnahmen gesetzt.

Errichtet werden zwei unmittelbar nebeneinander liegende Stahlbeton-Brücken mit insgesamt drei Tragwerken und Schienensträngen. Geplant wurde die Brücke ebenfalls vom Architekturbüro "Halle 1".

Gebaut werden kann auf Grund des Wasserstandes der Salzach nur im Winter - drei Jahre lang. In zwei Niedrigwasserperioden werden die Pfeiler links, dann die Pfeiler rechts errichtet. Im dritten Winter werden die alten Pfeiler abgerissen. Um die Hochwassergefahr für die Bauzeit genau einschätzen zu können, wurden dazu umfassende strömungstechnische Versuche an der TU in Graz durchgeführt.

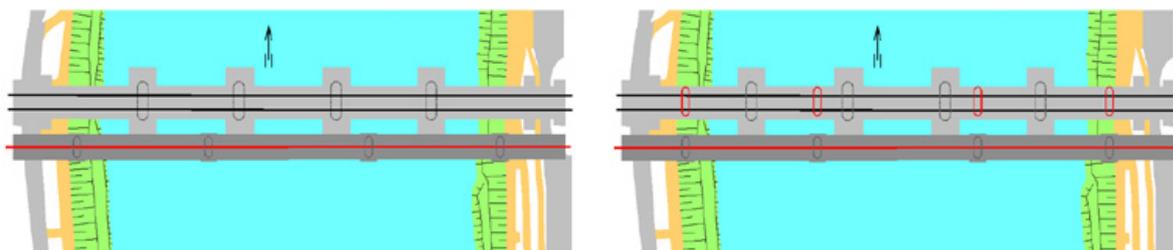
Die Bauphasen in chronologischer Reihenfolge:



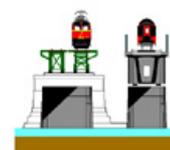
Derzeitiger Zustand der Brücke mit vier massiven Pfeilern und zwei Gleisen.



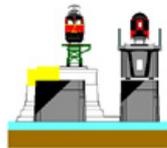
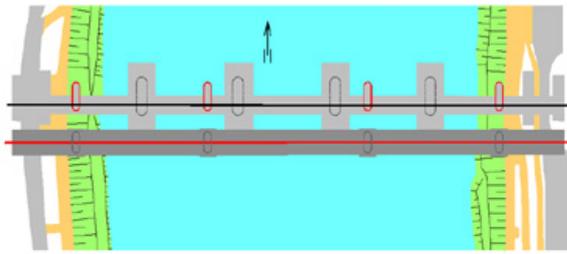
Bau der ersten vier neuen, wesentlich schlankeren Pfeiler. Zwei davon entstehen im unmittelbaren Uferbereich.



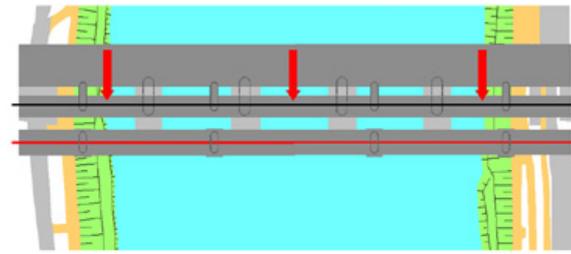
Bau des neuen Gleiskörpers auf den neuen Pfeilern.



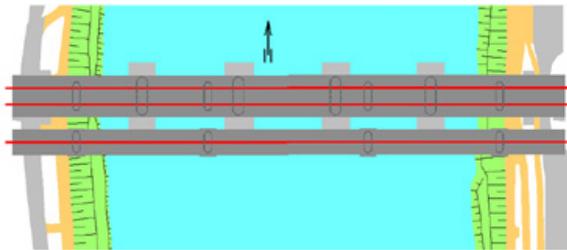
Bau der zweiten vier neuen Pfeiler unter der bestehenden Brücke.



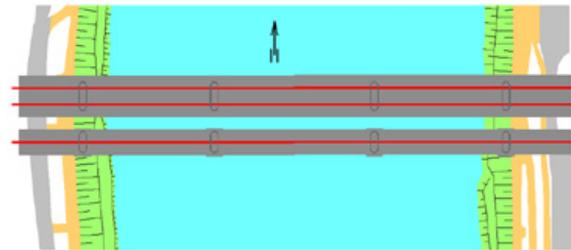
Abtrag eines der bestehenden Gleise. Das andere bleibt in Betrieb.



Bau der zwei weiteren neuen Gleiskörper neben dem noch bestehenden alten Gleis.



Abtrag des letzten alten bestehenden Gleises und Einschub der zwei weiteren neuen Gleise.



Abtrag der alten Pfeiler. Zustand im Endausbau mit drei neuen Gleisen.

Ein weiteres Problem stellte der Ausbau der Gleiskörper dar, da hier zum Teil Eingriffe in die Privatgrundstücke von Anrainern gemacht werden mussten.

Da man aus früheren Projekten bereits die damit verbundenen Schwierigkeiten, wie Proteste der Anrainer und dem daraus resultierenden möglichen Verlust des Bundes bei der Finanzierung kannte, ist man diskret und vorsichtig vorgegangen. So hat man sich zuerst mit den direkt betroffenen Eigentümern in einem vier Augengespräch zusammengesetzt und ihnen die Sachlage und die entsprechenden Notwendigkeiten erklärt. Anschließend erfolgte in einem zweiten Schritt erst die Information der restlichen Bevölkerung, die in Wirtshäusern über die Vorteile und den für sie zukünftigen Nutzen dieses Bauprojektes.

Für die Positionierung der Haltestellen hat man darauf geachtet, dass diese eine direkte Anbindung an bereits bestehende Nahversorgungssysteme haben und so ihre Attraktivität für die Bevölkerung erhöht wird. So sind die die Ausgänge der Stationen im städtischen Bereich direkt an das Verkehrssystem der öffentlichen Linien angebunden.

Es wurden neue Triebwagen, der so genannte „Talent“ angeschafft der modern ausgestattet und besonders leise im Betrieb sein soll und im Laufe dieses Jahres erst seinen Betrieb aufgenommen hat.



**Triebwagen „Talent“**

## 2.2. Beschleunigung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

Im letzten Jahrzehnt ist für den städtischen und regionalen Bus- und Obuslinienverkehr einiges unternommen worden, um diesen durch einfache Maßnahmen zu beschleunigen und somit für die Kunden attraktiver zu machen. Die Stadt Salzburg mit ca. 144000 Einwohnern, 43000 Einpendlern und etwa 100000 Arbeitsplätzen hat ein Bus- und Obusnetz mit einer Länge von rund 130 km. Die jährlich von diesen Fahrzeugen zurückgelegten Kilometer werden zu 70% mit Elektro- und zu 30% mit Dieselfahrzeugen zurückgelegt. Die Regionen im Umland sind mit der ÖBB (hier erfolgt, wie in diesem Bericht nachzulesen ist, derzeit ein weiterer Ausbau) und 28 regionalen Buslinien angebunden. Für die Auslastung ist festzuhalten, dass im Jahr 1994 ca. 49 Millionen Fahrgäste auf der Bus- und Obus Angebot zurückgegriffen haben, Tendenz fallend. Bei den ÖBB lag die beförderte Personenzahl durch die Lokalbahnen für 1994 bei 3,2 Millionen Tendenz stark steigend.

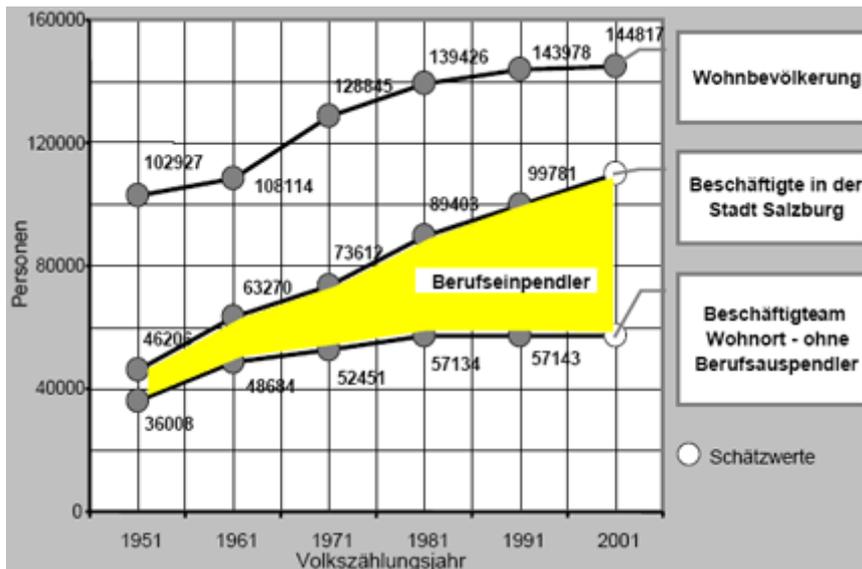
Laut einer Studie ist der wesentliche Teil der Zunahme in der Benützung des städtischen Bus- und Obusverkehrs auf Pendler aus dem Umland zurück zu führen und nicht auf die Salzburger Stadtbevölkerung selbst. Die Ursachen für diese Entwicklung, die gegensätzlich zu den erstrebten Zielen des Gemeinderates sind, sind vielfältig und komplexer Natur. Ein Teil der Schuld für die mangelnde Attraktivität des öffentlichen Verkehrsnetzes dürfte an den geringen Mitteln die für Verbesserungsmaßnahmen zu Verfügung stehen liegen. So ist es aufgrund der begrenzten Ressourcen nicht möglich ein höheres Intervallangebot bereit zu stellen. Resultate aus diesem Mangel sind Überlastung der Busse auch außerhalb der

Spitzenzeiten, sowie ein öffentliches Verkehrssystem, dass beginnt an seine Grenzen zu stoßen und folglich eine geringe Attraktivität für die Stadtbewohner bietet.

Bedingt durch diesen Rahmen entschloss man sich für eine „Salzburger Lösung“, in der Versucht wird aus den vorhandenen Mitteln und Möglichkeiten das Beste für die Stadt und ihre Bewohner zu schöpfen. So entschied man sich den Busverkehr zu beschleunigen dies erfolgte nicht durch bauliche Maßnahmen, sondern durch Vorfahrtsmaßnahmen. Diese einfache Lösung erzielte eine hohe Wirksamkeit und es gelang den öffentlichen Personennahverkehr zu beschleunigen.

IM ÖPNV-Linienverkehr sind 32 Busspuren mit einer Gesamtlänge von 8,1 Kilometer eingerichtet. Durch die teilweise Mehrfachnutzung stehen so jeder innstädtischen ÖPNV-Linie im Durchschnitt ca. 2 Kilometer Busspuren zur Verfügung. Weiters sind 10 Vorfahrtsregelungen nach der so genannten „Salzburger Lösung“ sowie sechs spezielle Vorfahrtssteuerungen für den ÖPNV bei Verkehrslichtsignalanlagen in Betrieb. Für die Obusse bestehen an 53 Verkehrslichtsignalanlagen der Stadt einfache, singuläre Beeinflussungsmöglichkeiten zu Verfügung. Somit wurde durch diese Maßnahmen für die Vorfahrt des ÖPNV verkehrspolitisch ein deutliches Zeichen für die Bevorrangung ÖPNV im Straßenraum gesetzt.

Im Jahr 1995 wurden jedoch noch immer 45% der täglichen Wege je Einwohner mit einem individuellen Kraftfahrzeug zurückgelegt. Noch drastischer hat sich die Entwicklung bei der Verkehrsmittelwahl bei der Verflechtung zwischen Stadt und Region erwiesen. So zeigte sich bei einer Untersuchung im selben Jahr, dass dort 75% aller privaten Wege mit dem eigenen Kraftfahrzeug zurückgelegt wurden und die Tendenz wies auf stark steigend. Diese Tatsache, als auch die Menge des regionalen, stadtbezogenen Ziel- und Quellverkehrs als die wesentlichen verkehrlichen Hauptprobleme anzusehen. Besonders verdeutlicht wurde dies dadurch, dass in etwa 40% des gesamten Kfz Verkehrs in der Stadt Salzburg durch Fahrzeuge erfolgte, die als Quelle oder Ziel ihrer Fahrt einen Ort in der Region hatten. Die Stadt, die umliegenden Gemeinden und das Land Salzburg reagierten auch auf dieses Phänomen und so begann man gemeinsam eine Lösung, beziehungsweise an einer Erleichterung dieser Situation, zu erarbeiten (näheres ist im Anschluss unter VERMAN zu finden).



### Pendlerschere

Die Maßnahmen zur Busbeschleunigung werden in Salzburg auf den Erfahrungen der Stadtwerke/Verkehrsbetriebe, als auch nach den für das Liniennetz erhobenen Geschwindigkeiten zwischen den Haltestellen, als Indiz für Handlungsbedarf, durchgeführt. Die Messung der Geschwindigkeiten zwischen den einzelnen Haltestellen, ohne Stopps, ergab eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 25 Kilometer in der Stunde. Mit Einbeziehung der Haltestellen und den Behinderungen durch die anderen Verkehrsteilnehmer ergab sich für die Busse eine durchschnittliche Geschwindigkeit zwischen 12, 7 und 18 Kilometer in der Stunde. Für die Umsetzung von Maßnahmen im Bereich des ÖPNV hat es sich als zielführend erwiesen diese mit verkehrspolitischen Maßnahmen, wie zum Beispiel der Einführung der Parkraumbewirtschaftung 1990 zu koppeln. Durch die Einführung der Parkraumbewirtschaftung waren die Bürger besonders durch das entstandene Chaos in der Einführungsphase und die damit verbundene Unsicherheit bereit auf andere Verkehrsmittel umzusteigen. So hat sich die Wegnahme von Kfz Spuren zugunsten der Buslinien auch weniger dramatisch ausgewirkt. Als ein Planungsfehler erwies sich damals, dass es für die Pendler aus der Region keine geeigneten Umsteigestellen in das ÖPNV-Netz gab.

Mittlerweile hat sich die Situation eingependelt und Messungen haben ergeben, dass die durchgeführten Änderungen, entstanden durch die Einführung der Busbeschleunigungstreifen und die Parkraumbewirtschaftung, zu einer Stabilisierung des Verkehrs in der Stadt geführt haben. Es kam in der Folge zu einem anhaltenden Anstieg der Nutzung der Lokalbahnen und zu einem sprunghaften Anstieg der Nutzung des Fahrrades als Transportmittel.

Nicht immer ist es möglich eigene Busspuren einzurichten. Daher wurde in Salzburg eine effiziente, platzsparende und kostengünstige Methode zur Beschleunigung der Busse im Straßenraum entwickelt:

Die „Salzburger Lösung“ kommt üblicherweise bei Kreuzungen mit Verkehrslichtsignalanlagen zum Einsatz, es ist jedoch auch eine Kombination mit beginnender Busspur ohne Verkehrslichtsignalanlage möglich.

Sie kann überall dort eingesetzt werden, wo ein Bus auf seiner Route durch eine rückstauende Links- beziehungsweise Rechtsabbiegerrelation behindert wird, oder auch beim Geradeaus-Verkehr den anderen Teilnehmern gegenüber bevorzugt werden soll. Voraussetzung ist, dass im Straßenraum in Fahrtrichtung des Busses mindestens zwei Spuren vorhanden sind und der Verkehr auf der Spur, die der Bus zur Vorfahrt nützt, wesentlich besser abfließen kann. Für die Umsetzung der „Salzburger Lösung“ sind nur Bodenmarkierungen erforderlich, die zusätzlich zu den vorhandenen Richtungspfeilen angebracht werden. Die Gültigkeit für die zusätzlich angebrachten Richtungspfeile wird durch die Worte Obus bzw. Bus eingeschränkt, sodass nur diese Verkehrsmittel die Verkehrsrelation befahren dürfen.

Im ersten Schritt fährt der Bus auf der Rechtsabbiegerrelation vor und hält vor den sich zurückstauenden Linksabbiegern. Der Bus ist somit vorgekommen und befindet sich hierdurch an der ersten Stelle der Linksabbiegerkolonne. Im zweiten Schritt kann der Bus nach Freigabe der Linksabbiegerrelation als Erster in die Kreuzung einfahren und hat somit den ganzen Linksabbiegerstau umfahren.

Für die Benutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln ist jedoch ein Busbeschleunigungsstreifen kein Allheilmittel und er kann auch andere Maßnahmen nicht ersetzen. So sind für die Bürger kurze Intervalle, Pünktlichkeit, Erreichbarkeit der Haltestellen, Fahrkomfort, Umstiegshäufigkeit, Sicherheit, Beförderungspreis und die Gesamtreisezeit wesentliche Kriterien die zufrieden stellend erfüllt werden müssen, damit das angebotene Service auch akzeptiert und genutzt wird. Hierfür ist es auch erforderlich durch Marketingmaßnahmen Verhaltensänderungen der Verkehrsteilnehmer gemeinsam mit der Förderung des Fuß- und Radverkehrs und einer koordinierten Abstimmung mit dem Kfz Verkehr durchzuführen. Dazu zählt auch die Rücknahme des mIV auf ein gesellschaftlich erträgliches Maß.

### **3. Radverkehr in Salzburg**

#### 3.1. Entwicklung des Radverkehrs in der Stadt Salzburg

Heute lässt es sich in Salzburg recht gut mit dem Fahrrad vorankommen und auch eine beträchtliche Zahl der Einwohner benutzt ihren Drahtesel für die täglichen Wege. 1982 fielen beim Modal Split nur 11% auf den Radverkehr, 1992 waren es schon 19%. Damit lag (und liegt immer noch) Salzburg im österreichischen Spitzenfeld. In Graz beispielsweise hatte 1998 der Radverkehr einen Anteil von 14%, in Innsbruck 15% (1994) und in der Bundeshauptstadt gar nur 4% (1998). Mit sinnvollen Maßnahmen der Stadtregierung (und einer Topographie und Größe der Stadt, die den Radfahrern entgegen kommt) konnte Salzburg sozusagen zur Fahrradhauptstadt Österreichs werden.

1979 wurde in der Stadt Salzburg erstmals ein eigener Radverkehrskordinator eingesetzt, der diese Funktion 9 Jahre lang ausübte. Von 1988 bis 1991 betreute der neugeschaffene Bürgerservice alle Radverkehrsangelegenheiten. Aufgrund der Fülle der Aufgaben und Angelegenheiten den Radverkehr betreffend, wurde 1991 eine eigene Stelle für die Radverkehrskoordination geschaffen, die für sämtliche mit dem Radverkehr im Zusammenhang stehenden Belange (Radwegprogramm, Radwegplanung, Gefahrenstellen, Radständer, Radwegweisung, Radgaragen, Radcodierung, Öffentlichkeitsarbeit, Bürgerberatung, etc.) zuständig ist.

Mitte der 80er Jahre hat sich der Gemeinderat das hohe Ziel gesetzt, den Radverkehr von 11% auf 20% zu steigern. Dies konnte nur mit einer Verbesserung des Radwegangebotes in der Stadt bewerkstelligt werden. Doch er war nicht immer einfach, den benötigten Platz für die Radfahrer von dem - das Stadtbild dominierendem - motorisierten Verkehr, zu bekommen. Für den Bau von Radwegen wurden nicht oder nur sehr ungern Parkplätze „geopfert“ und vor allem an kritischen Kreuzungsbereiche, wo Radfahrer durch bauliche Maßnahmen oder Markierungen bevorzugt behandelt werden sollten, gab es keinen Platz für Radverkehr. Aus diesen Umständen heraus hörten die zwei wichtigsten Radrouten – rechts und links des Salzachufers – noch Mitte der 80er Jahre ca. 150m vor der Staatsbrücke einfach auf. Die Radfahrer waren daher gezwungen, die Brücke niveaugleich mit dem motorisierten Verkehr zu kreuzen.



**Staatsbrücke**

### 3.2. Radwegunterführung Staatsbrücke

Die Radrouten entlang der Salzach waren seit jeher die wichtigsten Verkehrsachsen für den Radverkehr. Sie führen vom Norden bzw. Süden in das Stadtzentrum, sind topografisch günstig (keine Steigung) und auf Grund der Aussicht auch landschaftlich sehr attraktiv. Alle Versuche, den Radverkehr auf gleicher Ebene mit dem motorisierten Verkehr über die Staatsbrücke zu führen, scheiterten. Daher wurde erstmals schon Anfang der 80er Jahre die Forderung nach einer Unterführung der Staatsbrücke für Rad- und Fußverkehr laut. Doch der Bau scheiterte vorerst an der Wasserrechtsbehörde, die durch die geringfügige Verengung des Flussprofils, Probleme bei einem möglichen Hochwasser befürchtete. Diesen und auch den strengen Auflagen der Altstadtschutzkommission entsprach dann schließlich ein architektonisch und technisch ansprechendes Projekt von Prof. Gsteu. Bei dieser Konstruktion kann man die Geländer im Falle eines Hochwassers umklappen, um dem Wasser mit allfälligem Treibmaterial eine möglichst geringe Angriffsfläche zu bieten. Nach einer sieben Monate langen Bauzeit konnte im Mai 1987 der Radsteg Staatsbrücke dem Radverkehr übergeben werden.



### **Radunterführung Staatsbrücke, rechtes Ufer**

Mit dieser „Lückenschließung“ konnte eine rasante Zunahme des Radverkehrs beobachtet werden. Zurzeit, als die Radfahrer noch auf gleicher Ebene mit den Autos die Staatsbrücke queren mussten, wagten es in 12 Stunden nur 900 Leute diese Route zu wählen. Als jedoch eine weniger gefährliche Fahrmöglichkeit am straßenbegleitenden Gehweg entstand, waren es immerhin schon 3100 und nach Fertigstellung der Unterführung zählte man an einem Maitag 1988 5200 Radfahrer. Daraus lässt sich unmissverständlich schlussfolgern, dass ein attraktiveres Angebot auch mehr Nutzer anzieht. Im Laufe der Jahre stieg die Zahl der Nutzer weiter an, sodass heute an schönen Tagen 10 000 -12 000 Radfahrer pro Tag gezählt werden können. Umfragen und Studien belegen außerdem, dass die durchschnittlichen Längen von Radfahrten entlang der Radroute am Salzachufer weit höher liegen als im übrigen Stadtgebiet (5,1 im Gegensatz zu 2,5 km). Daraus lässt sich ableiten, dass auch bei Radfahrten nicht nur die Länge sondern auch die Zeit eine wesentliche Rolle spielt, d.h. wenn man schnell vorankommt, ohne Behinderung und Gefährdung durch den motorisierten Straßenverkehr oder Unterbrechungen durch Ampeln, legen Radfahrer weit mehr Kilometer zurück.

Einige Jahre nach der Eröffnung des Radstegs am rechten Salzachufer, konnte im Juli 2003 auch auf der gegenüberliegenden Seite die Radweglücke durch einen zweiten Radsteg unter der Staatsbrücke geschlossen werden. Für die Unterführung wurde eine Stahlkonstruktion verwendet, da sich die Kombination von Stahl und Gussasphalt bei der Unterführung auf der rechten Seite nicht bewehrt hat (Aufwölbung bei Dehnfugen, bei Regen und im Winter

hohe Rutschgefahr). Auf die Stahlkonstruktion kam eine Kunstharzbeschichtung, die als Fahrbahn dient.



**Radunterführung Staatsbrücke, rechtes Ufer**

### 3.3. Andere Projekte der Stadt Salzburg zur Steigerung des Radverkehrs

- Neubau von Radwegen, vor allem Lückenschluss vom bestehenden Radwegnetz
- Aufstellfläche für Radfahrer vor den motorisierten Verkehr bei ampelgeregelten Kreuzungen
- Neubau einer Brücke für Fußgeher und Radfahrer über die Salzbach (Markatsteg)



**Markatsteg**

- Öffnung aller Einbahnen der Stadt Salzburg für den Radverkehr
- Errichtung von Radgaragen, Radboxen und Radparkplätzen
- Öffentliche Fahrrad-Self-Service-Stationen: Bis jetzt stehen in Salzburg drei dieser Station, die mit Werkzeug, Montagegeständer, Schmieröl und Druckluft ausgestattet sind, kostenlos zur Verfügung.



**Self-Service-Stationen**

#### **4. VERMAN (VERkehrsMANagement)**

Durch den zunehmenden Verkehr kommt es vermehrt zu Staus und somit negativen Auswirkungen auf die Wirtschaft, den öffentlichen Verkehr und auf die Lebens- und Umweltqualität insgesamt. Daher entstand auch für Salzburg das Bedürfnis nach einem gemeindeübergreifenden Verkehrsmanagement, so wie dies bereits in einigen anderen europäischen Städten und Regionen umgesetzt ist.

Die Auswirkungen von Staus bleiben nicht auf dem Individualverkehr beschränkt, auch Linien stecken trotz Ausbau von Busspuren fest und kommen nicht weiter. Statt geforderte kürzere Reisezeiten für den ÖPNV zu erzielen wird dessen Geschwindigkeit häufig auf ein völlig unattraktives Maß heruntergebremst. Eine Ausnahme in Salzburg bilden hierbei die beiden Buskorridore die aus der Region in die Stadt führen, da diese mit Priorität der regionalen Ampeln eingeleitet werden. Sobald die Busse jedoch in die Stadt kommen stehen auch sie. Die Lebensqualität ist in den betroffenen Gebieten durch höhere Umweltbelastung, geringerer Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer herabgesetzt. Straßenumbauten, oder gar Neubauten sind aufgrund der geografischen Lage von Salzburg nicht sinnvoll, und so bleiben dem zunehmenden Verkehr nur die vorhandenen Nutzflächen. Mit VERMAN wird der Versuch unternommen diese zu Verfügung stehenden Flächen effizienter zu Nutzen.

Unter Verkehrsmanagement versteht man die Anwendung geeigneter verkehrspolitischer Maßnahmen, mit dem Ziel, die Verkehrsnachfrage und das Angebot an (bestehenden) Verkehrsinfrastrukturen und –systemen so aufeinander abzustimmen, dass eine bestmögliche Mobilität erzielt werden kann.

Spezielles Ziel von VERMAN ist das kontinuierliche Erfassen, vorausschauende Planen und verkehrsabhängige Steuern für alle Verkehrsmittel. Um diese Ziele zu erreichen greift

man auf moderne Signalsteueranlagen zurück, die entsprechend dem Verkehrsaufkommen selbstständig regulierend eingreifen.

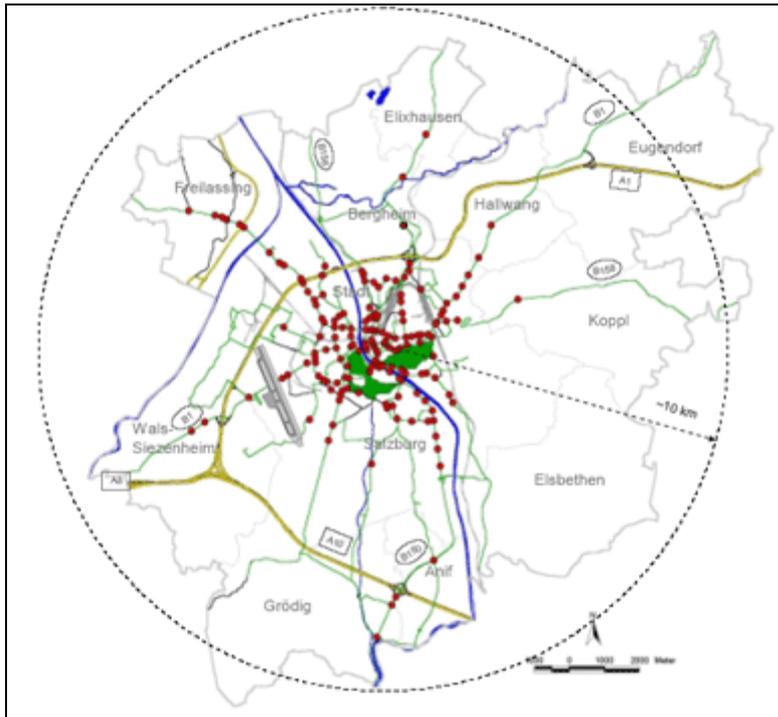
Für Salzburg wurde als Ziel festgelegt, dass alle Aktivitäten zur Verkehrslenkung in einer zentralen Verkehrsorganisation durchgeführt werden sollen, wobei die Kompetenzen der Straßenerhalter und der Behörden erhalten bleiben müssen. Im Rahmen eines gesamtheitlichen Konzeptes wurde an das Projekt VERMAN die Anforderung gestellt den Bedürfnissen und Wünschen der verkehrspolitischen Ziele der Gemeinden, der Stadt und dem Land Salzburg zu entsprechen.

Für den Großraum Salzburg Stadt erwartet man sich folgende Ergebnisse:

- Das die Systemleistungsfähigkeit des bestehenden Straßennetzes - gemessen in Personen je Querschnitt und Stunde – unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel erhöht wird.
- Die Stau- und Wartezeiten für den Personen- und Wirtschaftsverkehr reduziert werden.
- Bei den Ampelregelungen Priorität für den städtischen und regionalen Busverkehr eingeräumt wird.
- Eine deutliche Reduktion der Unfälle und der verkehrsbedingten Umweltbelastungen.
- Der Volkswirtschaftliche Nutzen bereits nach wenigen Jahren den Aufwand für die Installation des Systems übersteigt.
- Der Wirkungsgrad für das gesamte bestehende Verkehrssystem erhöht wird.

Das Projekt VERMAN basiert auf einer Idee der Landesverkehrsplanung Salzburg aus dem Jahre 1993. Alle Arbeiten wurden immer zwischen Land und Stadt abgestimmt und durch zahlreiche Konzepte und gemeinsame Studienreisen vorbereitet. Das Besondere an VERMAN ist die Tatsache, dass hier versucht wird das System nicht mit der Stadtgrenze abzuschließen, sondern die umliegenden Gemeinden im Umkreis von 10 Kilometer rund um das Zentrum einzubinden, und so zu einer ganzheitlichen Lösung für die Probleme des Großraumes Salzburg Stadt zu kommen. Folglich Umfasst das Betrachtungsgebiet 161 Lichtsignalanlagen, die mit der neuesten Technik ausgestattet werden sollen und verkehrsabhängig gesteuert werden, um das Verkehrsaufkommen des Ballungsraumes mit 190000 Einwohnern zu steuern.

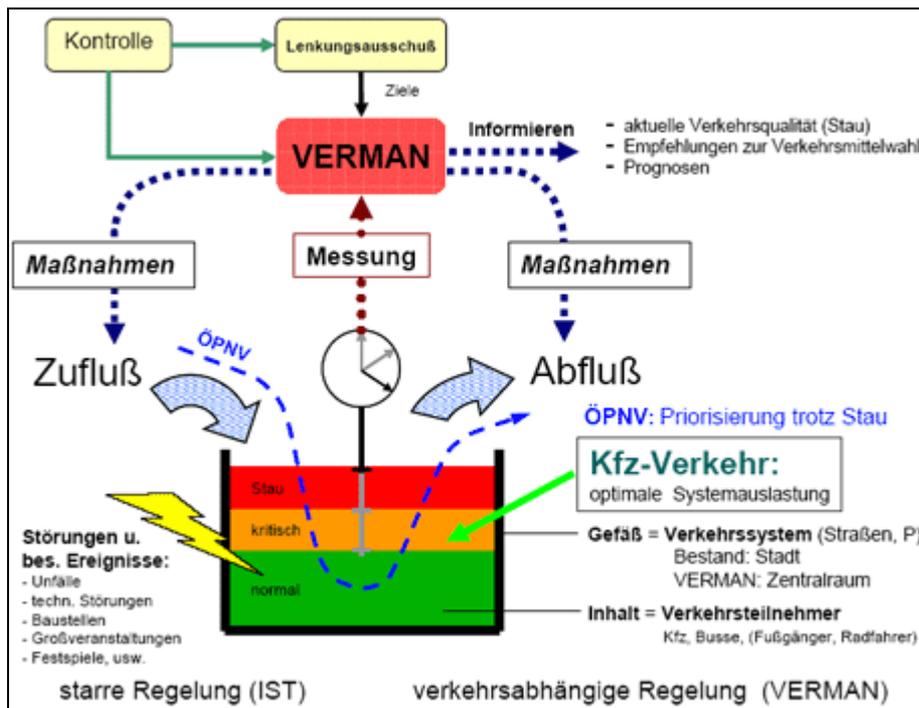
Trotz der guten Abstimmung bei diesem Projekt blieben bis zum Jahr 2002 neben der Finanzierung die Themen Organisation und rechtliche Kompetenzen ungelöste Fragen. Durch diese Situation war das Projekt gefährdet und so entschied man sich für eine moderne Projektstrukturplanung.



**VERMAN Einzugsgebiet**

Es wurde ein Startworkshop unter externer Leitung mit allen Beteiligten abgehalten und anschließend vier interdisziplinäre Teams mit 20 Experten aus den verschiedenen Fachabteilungen von Stadt, Land, Polizei und der Bezirkshauptmannschaft Salzburg-Umgebung gebildet. Als Ziel legte man fest eine verbindliche Vorgangsweise für die Realisierung des Projektes zu finden.

Im Unterschied zum derzeit noch aktiven starren System soll bei VERMAN dynamisch, vorausschauend dem steigenden Verkehrsaufkommen begegnet werden. Dadurch können Unregelmäßigkeiten bis hin zu Verkehrslawinen bereits früh erkannt und auf das Verkehrsgeschehen aktiv eingegriffen werden, um Zusammenbrüche des Netzes zu vermeiden. Man will so das bestehende Netz um 10-20% leistungsfähiger machen. Der technische Systemausbau zu VERMAN sieht in der ersten Stufe die Ausweitung der bestehenden Verkehrstechnik und den Aufbau einer neuen Verkehrssteuerung vor. Hierzu sollen die bestehenden 161 Ampeln ausgetauscht und auf den technisch neuesten Stand gebracht werden. Der Ausbau von Sonden zur Erfassung des Verkehrsaufkommens, sowie der Aufbau eines Verkehrsrechners mit modernster Software zur Steuerung, ist ebenso eine Notwendigkeit.



## Das Prinzip von VERMAN

Das VERMAN System besteht aus drei Funktionsebenen:

- Management-, Bediener- und Planungsebene (Planung, Test und Versorgung).
- Der Rechnebene (Netzsteuerung, Liniensteuerung und Mikrosteuerung).
- Der Steuergerät-/Feldebene (Mikrosteuerung, Datenerfassung und Datenaufbereitung).

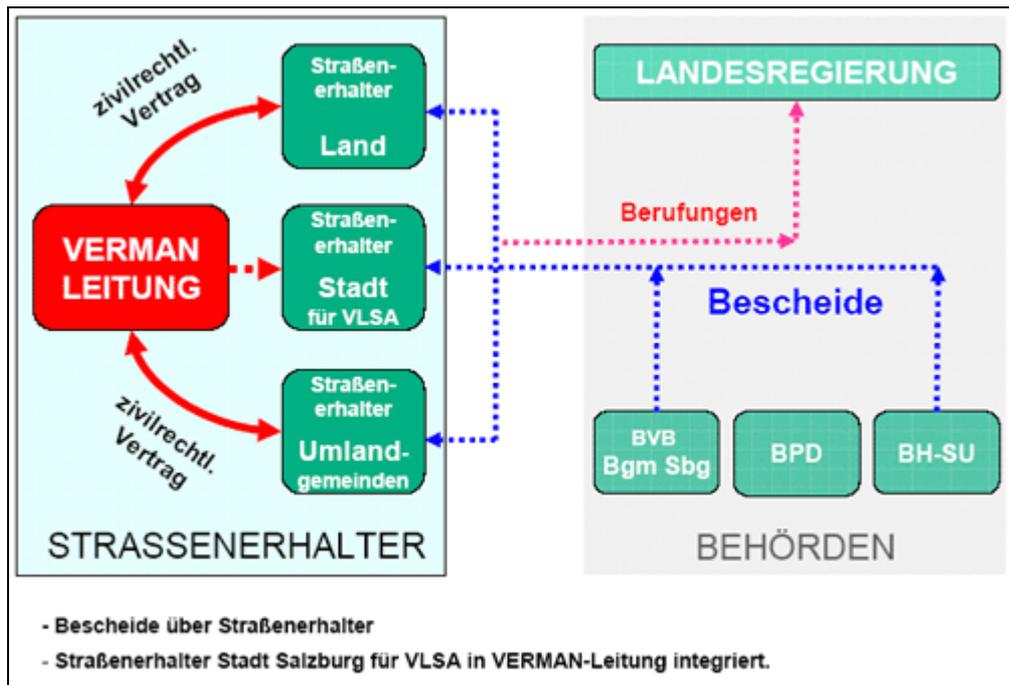
Geplant ist in Zukunft auch den Markt von mobilen Dienstleistern mit zeitnahen Verkehrsinformationen zu versorgen, womit sich auch Mobilitätsalternativen erstellen und eine Vernetzung mit einer Informations- und Telekommunikationstechnologie im gesamten Zentralraum Salzburg aufbauen lassen können.

Derzeit ist für die Erstellung von Bescheiden für Verkehrslichtsignalanlagen die Bezirksverwaltung Stadt Salzburg, also der Bürgermeister und den Bereichen des Landes die Bezirkshauptmannschaft Salzburg-Umgebung zuständig. Adressat der Bescheide sind die jeweiligen Straßenerhalter und hier enden zurzeit auch die rechtlichen Bemühungen einer stadtübergreifenden Verkehrssteuerung. Da jedoch der Steuerbereich sowohl das Gebiet der Stadt, als auch deren Umland umfasst sind folgende rechtlich relevante Schritte erforderlich:

- Absichtserklärung beziehungsweise Übereinkommen zwischen Land, betroffenen Umlandgemeinden, Stadtgemeinde Salzburg, BH Salzburg –Umgebung und Bundespolizeidirektion Salzburg, sich des VERMAN zu bedienen.

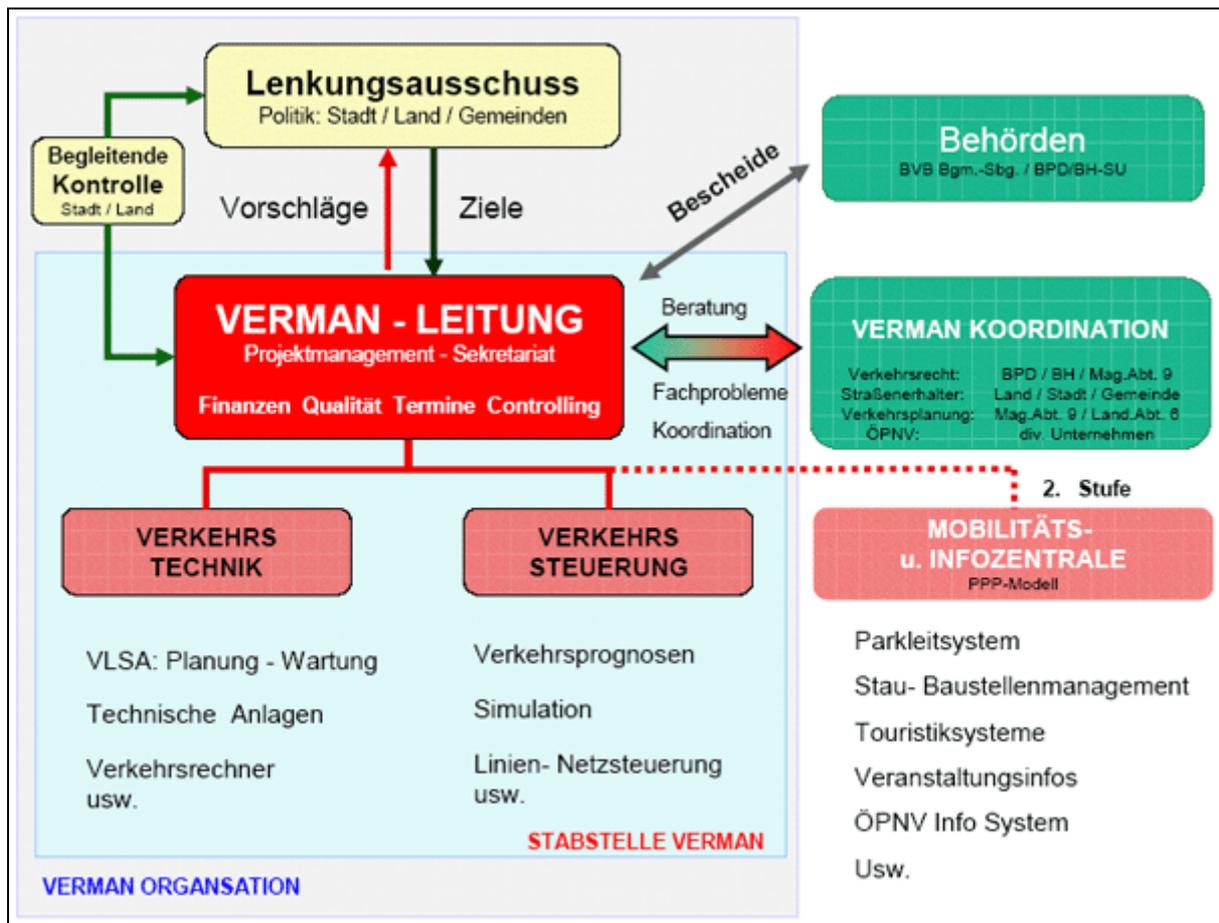
- Zivilrechtliche Vereinbarung zwischen dem Land bzw. der Stadt Salzburg und der VERMAN Leitung einerseits und den Straßenerhaltern Land bzw. Umlandgemeinden mit der VERMAN-Organisation andererseits.
- Der Straßenerhalter bedient sich laut zivilrechtlicher Vereinbarung der VERMAN-Organisation für die Umsetzung der behördlichen Aufträge

VERMAN ist kein eigenes Rechtssubjekt, sondern stellt ein Programm, bzw. eine Organisationsform dar. Als Grundsatz gilt behördliche Kompetenzen sind nach derzeitiger Rechtslage nicht auslagerbar.



### Verfahrensverlauf - Bescheid für Verkehrslichtsignalanlagen

Die VERMAN Leitung erhält ihre Aufgaben direkt vom Lenkungsausschuss, der aus den ressortverantwortlichen Politikern von Stadt, Land und Umlandgemeinden (beratende Funktion) zusammengesetzt ist. Für eine klare Aufgabenteilung müssen die Ziele und Aufgaben des Lenkungsausschusses einstimmig beschlossen werden. Ein wesentliches Bindeglied zwischen Lenkungsausschuss und VERMAN bildet die begleitende Kontrolle. Die Aufgabe der Kontrolle sieht vor die VERMAN-Leitung auf die Vorgegebenen Ziele zu prüfen. Auf fachlicher Ebene wird die VERMAN-Leitung von der VERMAN-Koordination beraten, dies sind jene Institute die auch bereits bei der Planung des Projektes mit eingebunden waren und bei der Planung und Umsetzung von neuen Verkehrsanlagen in engem Kontakt zu VERMAN stehen.



## VERMAN Organisation

Für das Verkehrssystem werden in den nächsten zehn Jahren 24,35 Millionen Euro an Kosten anfallen. Darin ist die Erneuerung der 161 Verkehrslichtsignalanlagen bereits enthalten, sowie die notwendige Hardware und Software, weiters die Leitungs- und Planungskosten. Man rechnet mit einem jährlichen Aufwand von 1,6 Millionen Euro an Betriebskosten für das gesamte Projekt. Für die Finanzierung kommt zu 2/3 das Land und zu 1/3 die Stadt Salzburg auf.

Die Nutzen von VERMAN übersteigen die Kosten bei weitem, so rechnet man, dass den Kosten ein volkswirtschaftlicher Nutzen von 30,6 Millionen Euro gegenüber steht.

## Resümee

Ich persönlich fand den Besuch beim Stadtplanungsamt der Stadt Salzburg einen sehr interessanten Programmpunkt unserer dreitägigen Exkursion. Die Auswahl der Themen war im Großen und Ganzen recht zufrieden stellend, wobei meiner Meinung nach der öffentliche Personennahverkehr der Stadt Salzburg (O-Bus und Bus- Netz) etwas zu kurz kam. Da es ja in Wien keine O-Busse gibt, hätten mich im besondern die Vor – und Nachteile gegenüber Bussen und Straßenbahnen interessiert und die Fragestellung, warum sich in der Stadt Salzburg die Straßenbahn nie richtig etablieren konnte (bis 1940 gab es ja eine Straßenbahnlinie in Salzburg).

Das Thema des ruhenden Verkehrs fand ich ausreichend genau behandelt, und recht informativ, insbesondere daher, da ja die Stadt Salzburg schon – im Gegensatz zu vielen anderen Städten - auf mehrere Jahrzehnte Parkraumbewirtschaftung mit großen Erfolgen und einigen Misserfolgen zurückblicken kann. Gelungene, und nicht alltägliche Beispiele der letzten Jahre, so wie zum Beispiel die Lösung der Parkplatznot beim Salzburger Messegelände, fand ich spannend. Nur die Aussichten in der Zukunft, besonders im Zusammenhang mit den umliegenden Stadtteilen und Gemeinden und vor allem die politische Seite dieses Problematik hätten noch ein wenig tiefergreifend behandelt werden können (aber das hätte wahrscheinlich den Zeitrahmen gesprengt).

Beim Radverkehr fand ich den Vergleich mit anderen österreichischen und europäischen Städten sehr interessant. Der enge Zusammenhang zwischen einer guten Infrastruktur und dem Ansteigen der Radfahrer konnte durch einige Beispiele deutlich bestätigt werden. Mit geeigneten Maßnahmen konnte Salzburg den höchsten Prozentsatz des Radverkehrs beim Modal Split einer österreichischen Stadt erzielen. Es lässt nur hoffen, dass sich auch andere Städte von diesem Vorbild lernen.

Interessant fand ich auch den Vergleich von Salzburg mit Kufstein, dessen Stadtplanungsamt wir einen Tag später besuchen konnten. Einerseits hat Kufstein als – im Gegensatz zu Salzburg – sehr kleine Stadt mit ganz anderen Problemen zu kämpfen, andererseits lassen sich auch Gemeinsamkeiten erkennen (z.B. Entstehung von Einkaufszentren am Stadtrand).