



Stadtverkehr – das geordnete Chaos?

Immer wieder wird der Verkehr in der Stadt Salzburg durch unterschiedliche Interessensgruppen politisch thematisiert. Und so prallen die Argumente der Verteidiger von Lebensqualität, der Wirtschaft, Einzelner oder kleinerer und größerer Gruppen aufeinander. Verkehrskonzepte für die wachsende Stadt sind so alt wie die Mobilität, aber auch oft nur politisch nicht durchsetzbare Ideen.

Nicht nur der heute so dichte Autoverkehr provoziert immer wieder Überlegungen, die Stadt Salzburg verkehrstechnisch zu ordnen, den Verkehr zu lenken, ja zu kanalisieren. Aber schon in der Zwischenkriegszeit, als die Autoflut noch ein eher dünnes Rinnsal war, wurden Konzepte diskutiert, die sperrigen Motorvehikel aus den engen Gassen der Altstadt zu verbannen oder sie an der Innenstadt vorbeizuleiten. So wurde schon in den späten 20ern des vorigen Jahrhunderts über einen Durchstich des Kapuzinerberges diskutiert, auch ein Parkplatz in der Gegend des Krauthügels mit einem Durchgang zur

Altstadt war im Gespräch. Diesen wie späteren Lösungen war kein Erfolg gegönnt, oft auch, weil politische Interessen Hindernisse waren. So beispielsweise auch in den 80er-Jahren, als eine große Tiefgarage in Nonntal an den Partikularinteressen politisch orientierter Sportvereine scheiterte.

ENTWICKLUNGEN

Es gab und gibt viele Gründe für mangelnden Willen, Ideen zu verwirklichen. So sind oft Grundstücksbesitzer oder auch schlechte räumliche Entwicklungsmöglichkeiten Anlass, der Innenstadt weniger Aufmerksamkeit zu widmen als dem Um-

land. Die Grundstückspreise in der Stadt und der individualistische Trend zum Eigenheim im Grünen ließ die Siedlungen und Ortschaften rund um die Landeshauptstadt ebenso wuchern wie die Verkehrsströme der Pendler, denen auch öffentliche Verkehrsmittel nicht mehr gewachsen waren – und sind.

EINFLUSS-FAKTOREN

Wissenschaftler erklären das Dilemma mit verschiedenen Einflussfaktoren, so z.B., dass das Verkehrsaufkommen weiter wachsen werde und nahezu jede Planung hinterher hinken müsse, auch, weil sich in unserer Gesellschaft ohne zwingende Gründe die Verkehrsmittelwahl nicht drastisch verändern wird und nicht zuletzt, weil der Verkehrswegebau künftigen Mobilitätsbedürfnissen nicht gerecht wird. Dass zunehmend auch die Schonung der Natur und der Ressourcen eine Rolle spielt, übt auf die Versuche der Verkehrsvermeidung, -verlagerung oder -lenkung noch relativ wenig Druck aus, und auch die immer wieder beschworene Erhöhung der Verkehrssicherheit scheint eher Vorwand für finanzielle Begehrlichkeiten des Staates oder öffentlicher Einrichtungen zu sein. Wenn nicht, muss man sich fragen, warum die Autobahn rund um die Stadt noch immer nicht mautfrei ist. Wie nicht nur Bürgermeister Heinz Schaden verständnislos kritisiert.

KOSTEN

Kosten sind in der Verkehrsfrage immer wieder ein Argument, manchmal für bestimmte Lösungen, dann wieder gegen sie. Da Mobilität als Standortfaktor von hoher Bedeutung ist, ebenso Zeitaufwand und die Akzeptanz des Angebots, werden vernünftige und sinnvolle Verkehrskonzepte an diesen Faktoren gemessen und verworfen. Die günstigen Preise und das vielleicht breitere Warenangebot der Konsumtempel am Stadtrand sind in Wirklichkeit mit den Kosten für eine provozierte Mobilität verbunden, mit einer stärkeren Umweltbelastung und den daraus resultierenden Folgen, etwa der Landschaftszerstörung durch zusätzlich notwendige Verkehrswege. Dass die Finanzierung all der infrastrukturellen Investitionen irgendwoher kommen muss, gibt der Fantasie der Steuer-, Gebühren- und Abgabenerfinder immer neue Impulse, die mobilen Konsumenten zur Kasse zu bitten. Mitunter sogar mit positiven Nebenerscheinungen – es werden nämlich auch Radwege finanziert. Dass eben dies wiederum zu Problemen führen kann, beweisen disziplin- und rücksichtslose Radler nicht nur in Salzburg tagtäglich, auch wahre Fahrradfriedhöfe verschandeln öffentliche Plätze.

KONFLIKTE

Dass die vorherrschenden Verhältnisse auch zu vielschichtigen und vor allem politischen Konflikten führen, liegt auf der Hand. Radfahrer gegen Autolenker und Fußgänger, Transportgewerbe gegen Beschränkungen, Bewohner gegen Geschäftsleute, Parkplatzsuchende gegen Politik, Umweltschützer gegen Wirtschaftsinteressen, Individualverkehr gegen öffentliche Verkehrsmittel, also letztlich jeder gegen jeden. Auffallend ist aber immer wieder, wie sehr die Vertreter politischer Parteien



ihr Klientel unterstützen und deren Argumente pro oder contra einer bestimmten Lösung zu untermauern suchen. Konsens besteht nicht einmal über den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, wenn man Vertreter der Wirtschaftskammer hört.

KONZEPTE?

Vizebürgermeister Harald Preuner meint auf Anfrage der SALZBURGERIN, dass „die Lösung in die Richtung gehen müsse, den öffentlichen Verkehr so gut wie möglich zu fördern bzw. zu bevorzugen (Beschleunigung etwa durch Busspuren, Bewusstseinsbildung, Preisgestaltung)“, er aber zugleich sagt, „... dass die wirtschaftliche Zukunft der Innenstadt mit deren verkehrlicher Erreichbarkeit ...“ verbunden sei und die ÖVP das „Pollerkonzept“ ablehne, weil es „Konfliktfälle“ provoziere. Auch fordert er einmal mehr den Kapuzinerbergtunnel, ohne aber die Konsequenzen zu erläutern.

Anders äußert sich Altstadtvermarkterin Inga Horny, die in der momentanen Verkehrssituation keine Probleme erkennen kann, weil die „... Stadt auf Verkehr ausgerichtet“ sei und das Parken „in keiner Innenstadgarage in Österreich so günstig wie hier in Salzburg“ ist. Allerdings fordert sie zusätzliche Garagen, weil der „Anspruch der KundInnen nach Bequemlichkeit weiter

steigt“. Was wiederum mehr Verkehrszustrom in die Stadt bedeuten würde. Bei der Verdichtung des O-Bus-Taktes schließt sie sich den Forderungen von Bürgermeister Heinz Schaden an, der nicht nur den Ausbau, sondern auch die Ökologisierung der Öffis forciert und finanziell stark unterstützt. Schaden sieht wie Johann Padutsch in der Poller-Barriere die einzige Möglichkeit „permanenten Rechtsbruch“ zu unterbinden und „den illegalen Kfz-Verkehr“ (O-Ton Padutsch) aus der Innenstadt zu verbannen, auch weil die Polizei nicht in der Lage gewesen sei, die Zufahrt wirksam zu kontrollieren. Schaden: „Ohne Barriere funktioniert die Innenstadt-Fuzo (Fußgängerzone) nicht!“ Auch, weil die verfügbaren Flächen nicht erweiterbar seien. Den Altstadtkaufleuten macht Johann Padutsch in seiner Stellungnahme heftige Vorwürfe. Diese „... schießen sich ... seit Jahrzehnten genau auf diese Art („die Innenstadt ist gesperrt“) selbst ins Knie. Es ist die Botschaft, die das Verhalten von Menschen beeinflusst, auch wenn sie falsch ist“. Außerdem mögen „sich (manche) Geschäftsleute, an diesem absolut privilegierten Standort (wie wären sonst die enorm hohen Mieten erklärbar, außer mit dem marktwirtschaftlichen Prinzip von Angebot und Nachfrage) benachteiligt fühlen, die Fuzo ist aber trotzdem die Voraussetzung für ein funktionierendes Geschäftsleben“.

Aber er merkt auch an, dass das eigentliche Problem der Altstadt ihre völlige wirtschaftliche und touristische Überhitzung sei, die damit verbundene Überteuerung der Geschäftskosten, einhergehend mit zunehmender Strukturveränderung (u.a. weil mit mit Vermietung und Verkauf mehr verdient werden kann als mit eigener Geschäftstätigkeit). Und er legt noch ein Schäufelr nach: „Warum schafft es die Wirtschaft nicht, ... das einmalige Aufenthalts- und Einkaufserlebnis ... der Altstadt ... zu ihrem Credo zu machen, anstatt über Parkplatzmangel, abgesperrt, nicht erreichbar zu jammern und sich damit selbst zu schädigen?“

LÖSUNGEN

Auffallend bei allen politischen Statements ist trotz der Frage nach einem „Zukunftskonzept“ die weitgehende Konzeptlosigkeit hinsichtlich einer Gesamtlösung für den Großraum Salzburg. Außer sich über die weit mehr als 2.000 Ausnahmegewilligungen für Bewohner, Hofzufahrten und Taxis in der Altstadt zu äußern, fällt kaum einem Politiker ein, dass mit einem schlüssigen Verkehrskonzept auch eine neue Raumordnungspolitik, eine entsprechende Sozialpolitik (etwa hinsichtlich der Öffi-Preise, z.B. über die Parkgebühren refinanzierbar) zu verbinden wäre. So darf man auch den jüngsten Beschluss der Stadt, als Schulbürgerstreik gegen eine Verkehrsberuhigung verstehen, einen Terminal für Touristenbusse in Nonntal zu errichten, wodurch in Saisonzeiten mehr als 400 Busse täglich in die Stadt fahren werden. Statt Touristen an den Stadtgrenzen abzufangen und auf die öffentlichen Verkehrsmittel umzuleiten, verschärft man die Situation zusätzlich.

Auch wenn man noch viele Argumente und Ansichten mehr oder weniger Betroffener einbezieht, eine wirkliche Lösung der Verkehrsproblematik scheint weit und breit nicht in Sicht.

RENÉ HERNDL



STADTRAT JOHANN PADUTSCH

„Die Altstadt bietet das Aufenthalts- und Einkaufserlebnis schlechthin, wo sonst gibt es einen derartigen Reichtum an Kunst, Kultur, Baugeschichte/Architektur, Natur (Kapuzinerberg, Parklandschaft am Mönchsberg) und viele tausend m² Verkaufs- und Geschäftsflächen in dieser Kompaktheit und Intensität ... Der vorhandene Platz reicht zu mancher Zeit kaum mehr für die Menschen, die das alles erleben wollen, für sie brauchen wir ihn und nicht für (noch mehr) Autoverkehr. Diesen zurückzudrängen und die Mobilität mit dem Umweltverbund zu stärken (schon jetzt kommen deutlich mehr Altstadtkunden damit und nicht mit dem Auto), muss das Ziel, auch der Altstadtwirtschaft, sein.“



BÜRGERMEISTER HEINZ SCHADEN

„Wir wollen nicht nur den Takt bei den öffentlichen Verkehrsmitteln deutlich erhöhen, wir investieren auch viel (Steuer-) Geld, um manche Linien und Verbindungen zu errichten oder aufrecht zu erhalten. Hier sind einige Verbesserungen gelungen ...“

Die wiederholten Versuche, die Stadt-autobahn zwecks Entlastung der Stadt maufrei zu machen, scheitern immer wieder an der ASFINAG, obwohl es beispielsweise in Tirol zwischen der Grenze und Kufstein sehr wohl funktioniert. Warum dies bei uns nicht möglich ist, widerspricht der Vernunft und auch den Interessen der Stadt. Aber wir sind machtlos.“



VIZEBÜRGERMEISTER HARALD PREUNER

„Ich denke, dass die Verkehrsproblematik – und diese gibt es, umfassend angegangen werden muss. Generell wird die Lösung in die Richtung gehen müssen, den öffentlichen Verkehr so gut wie möglich zu fördern ... Geradezu das Gegenteil von Erreichbarkeit (der Altstadt, Anm. d. Red.) wird jedoch mit der ... Umsetzung

des Pollerkonzeptes signalisiert, welches von der ÖVP abgelehnt wird. Unser Gegenvorschlag einer Sperre von Nebeneinfahrten und eines humanen Überwachungselementes an den Hauptzufahrten hätte nicht mehr, sondern weniger gekostet als die Pollerlösung und hätte auch viele künftige Konfliktfälle vermeiden geholfen.“



ALTSTADTMARKETING INGA HORNY

„Die Fußgängerzone, die jetzt schon zu den schönsten Einkaufsmeilen zählt, wird verkehrsfrei gemacht, was den KundInnen auch entgegenkommt. Auf keinen Fall ist durch die Poller die Innenstadt gesperrt!!! Der öffentliche Verkehr .. muss .. attraktiver gemacht werden, was nicht unbedingt nur über den Preis geht. Neben einer Regional-Stadtbahn durch die Altstadt wären auch ‚kleine Schritte‘ wie eine Verdichtung des O-Bus-Taktes (auch bis später in die Nacht) für die Belegung und Nutzbarkeit der Stadt notwendig. Und dann sollte das P+R Angebot verbessert und die neue, zentrale S-Bahn-Station Mülln-Altstadt noch mehr in das Bewusstsein der BürgerInnen gebracht werden.“