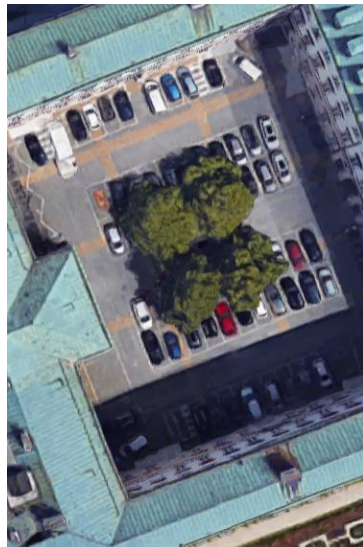
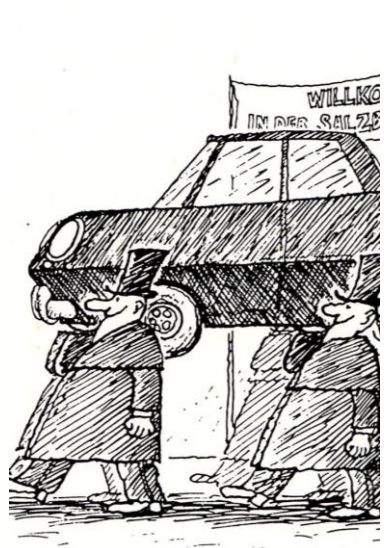




Paradigmenwechsel und ihre Umsetzung

In der Verkehrsplanung der Stadt Salzburg:



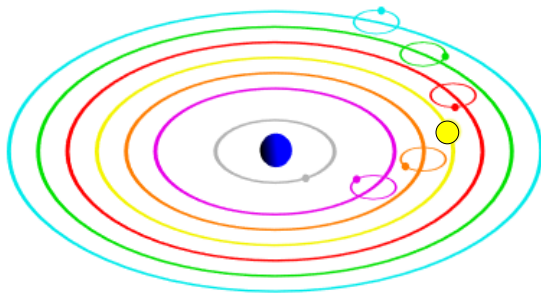
Definition Paradigmen

der Physiker Thomas S. Kuhn¹⁾ versteht darunter

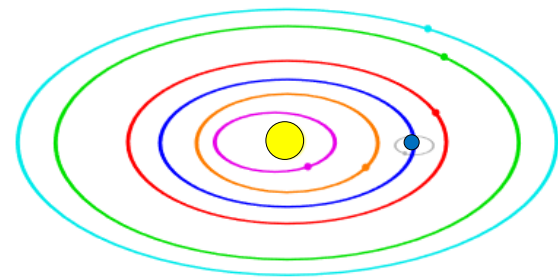
...„allgemein anerkannte wissenschaftliche Leistungen, die für eine gewisse Zeit einer Gemeinschaft von Fachleuten maßgebende Probleme und Lösungen liefern.“

Klassisches Beispiel für einen Paradigmenwechsel:
Helio- versus Geozentrisches Weltbild,

Ptolemäus (100 – 160 n. Chr.)



Kopernikus (1473 – 1543)

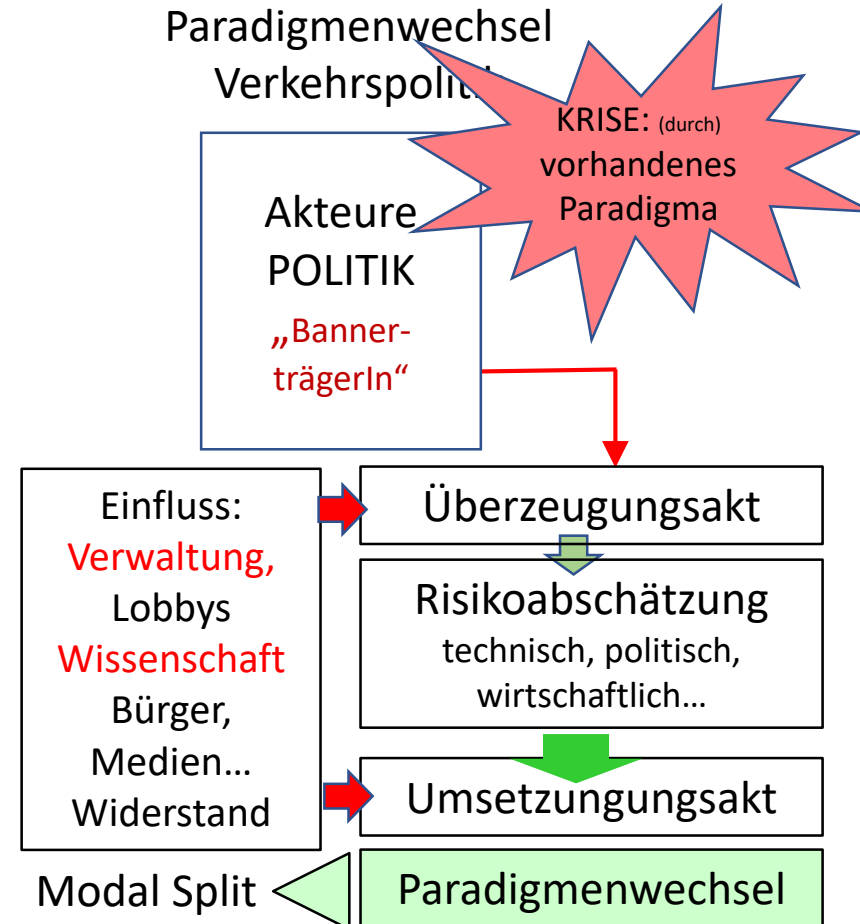
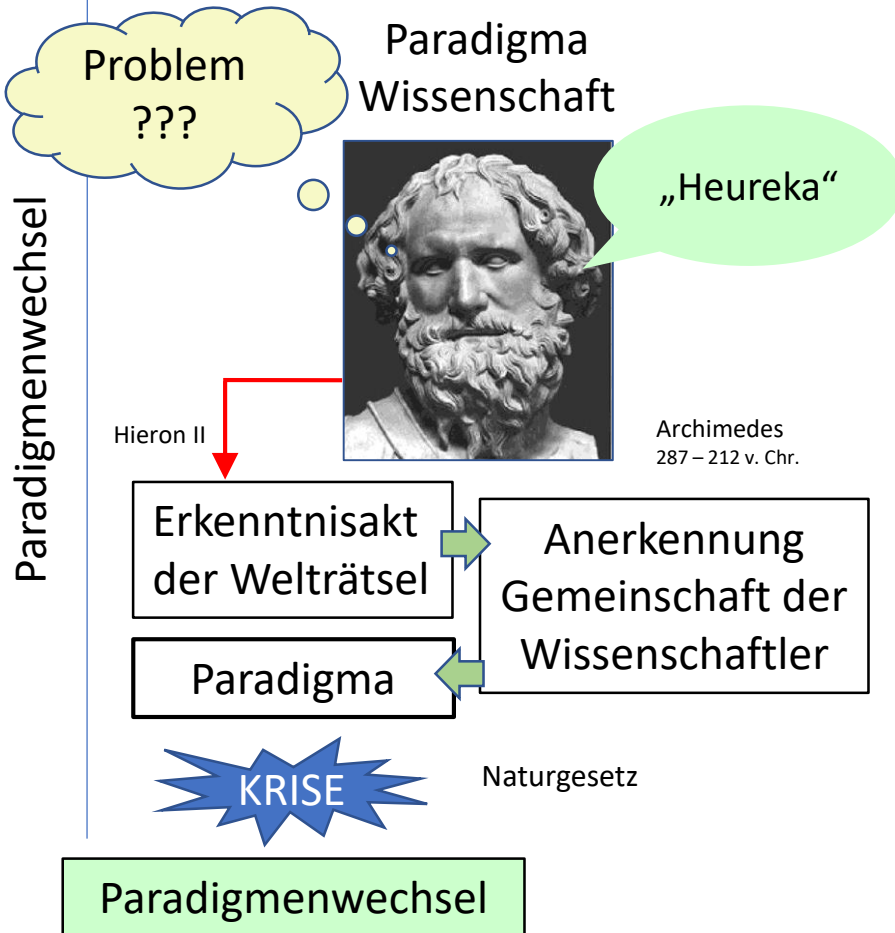


¹⁾ Die Struktur wissenschaftlicher Revolutionen, suhrkamp TB 1976

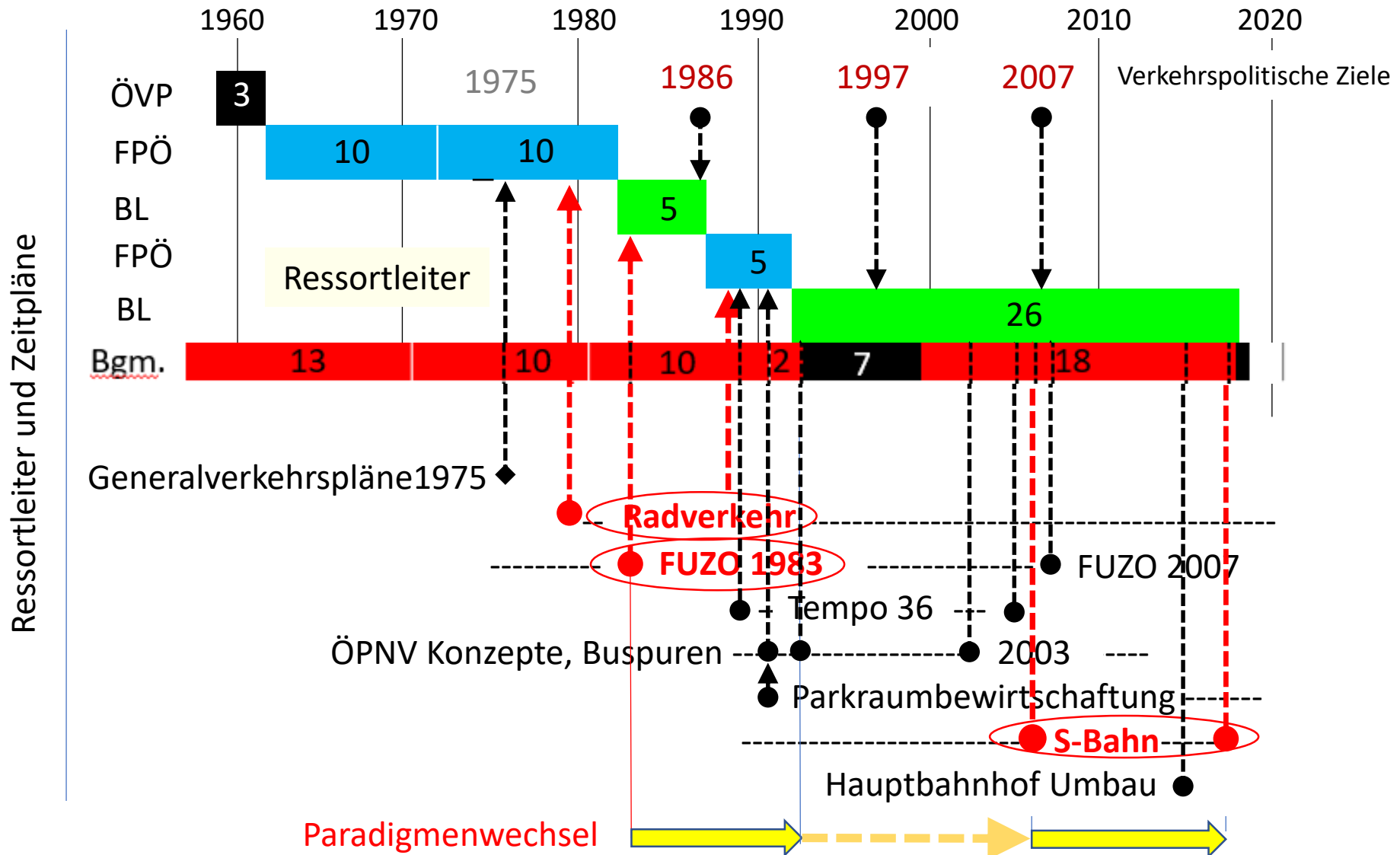
Aristarchos von Samos 310 - 230 v. Chr.

Paradigmenwechsel

Wie passieren dann die Paradigmenwechsel in der Salzburger Verkehrsplanung? >>> Sichtweise



Übersicht Paradigmen Stadt Salzburg



➤ Paradigmenwechsel - Übersicht

Auswahlkriterium:

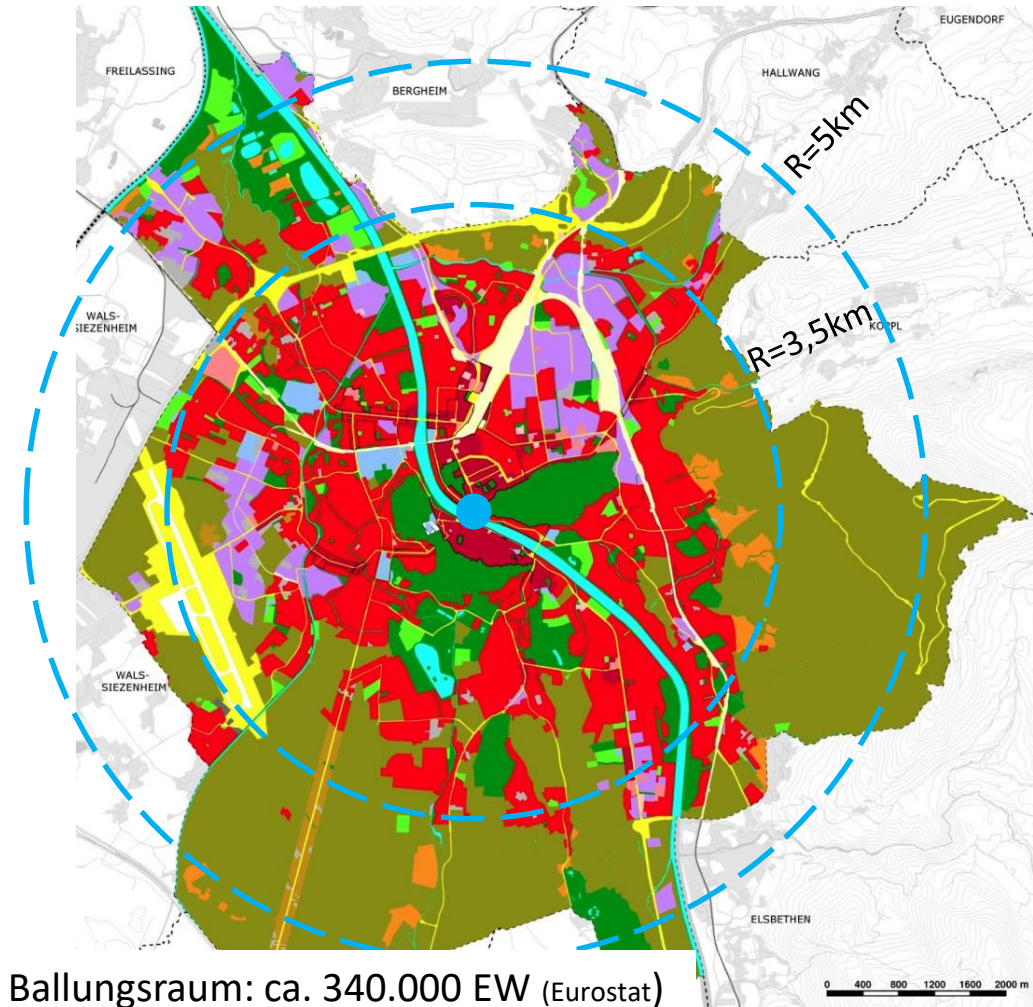
Steigerung Modal Split: **Umweltverbund**

- Generalverkehrspläne - Verabschiedung
- Fußgängerzonen – Neustart 1983 und 2007
- Busverkehr
- S-Bahn - Lokalbahn
- Radverkehr

Stadt Salzburg

Flächenwidmung und Kennzahlen

Kennzahlen



- Bevölkerung: 154.000 EW (21. Bez.)
- Beschäftigte: ca. 100.000
- Pendler: 65.000/Tg, 20.000/Tg
- Tourismus: (Übern) 3,04 Mio./J
- Motorisierung: 504 Pkw/1000EW

Beförderungen : Personen/..	
O-Busse	43,1 Mio./J
A-Busse	12,0 Mio./J
S-Bahn	33.000 Pers/Tg
Lokalbahn	4,9 Mio./J
Festungsbahn	1,9 Mio./J

Überzeugungen schwanken

Gesamtverkehrspläne - Ende

das **Paradigma**
„autogerechte Stadt“
verblasst

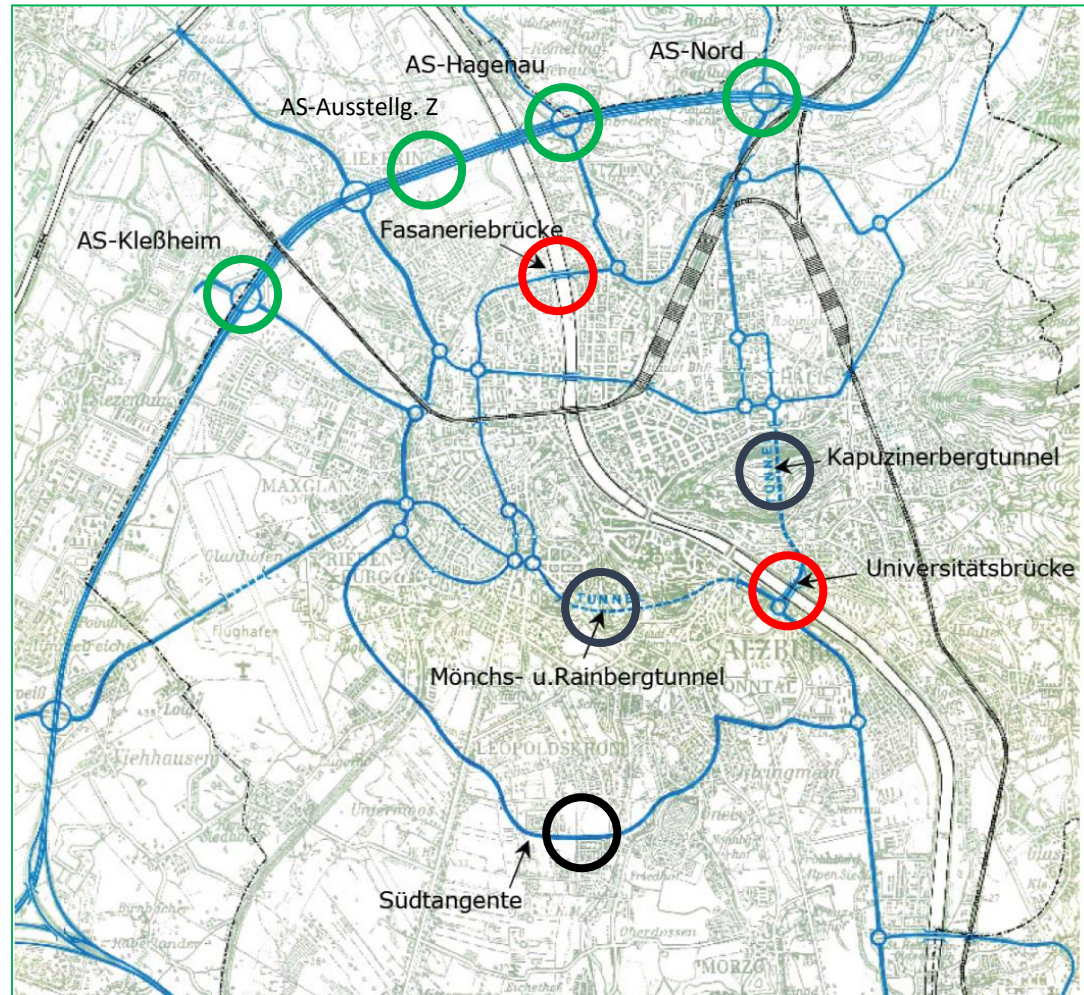
1975 bis 1982

Historische Kfz-Verkehrs-Planungen

Gesamtverkehrsplanung Stadt Salzburg 1975 (Var.D)

Kfz-Gesamtplanungen

Keine
Realisierung
trotz
Gemeinde-
rats Beschluss
und positive
Befragung

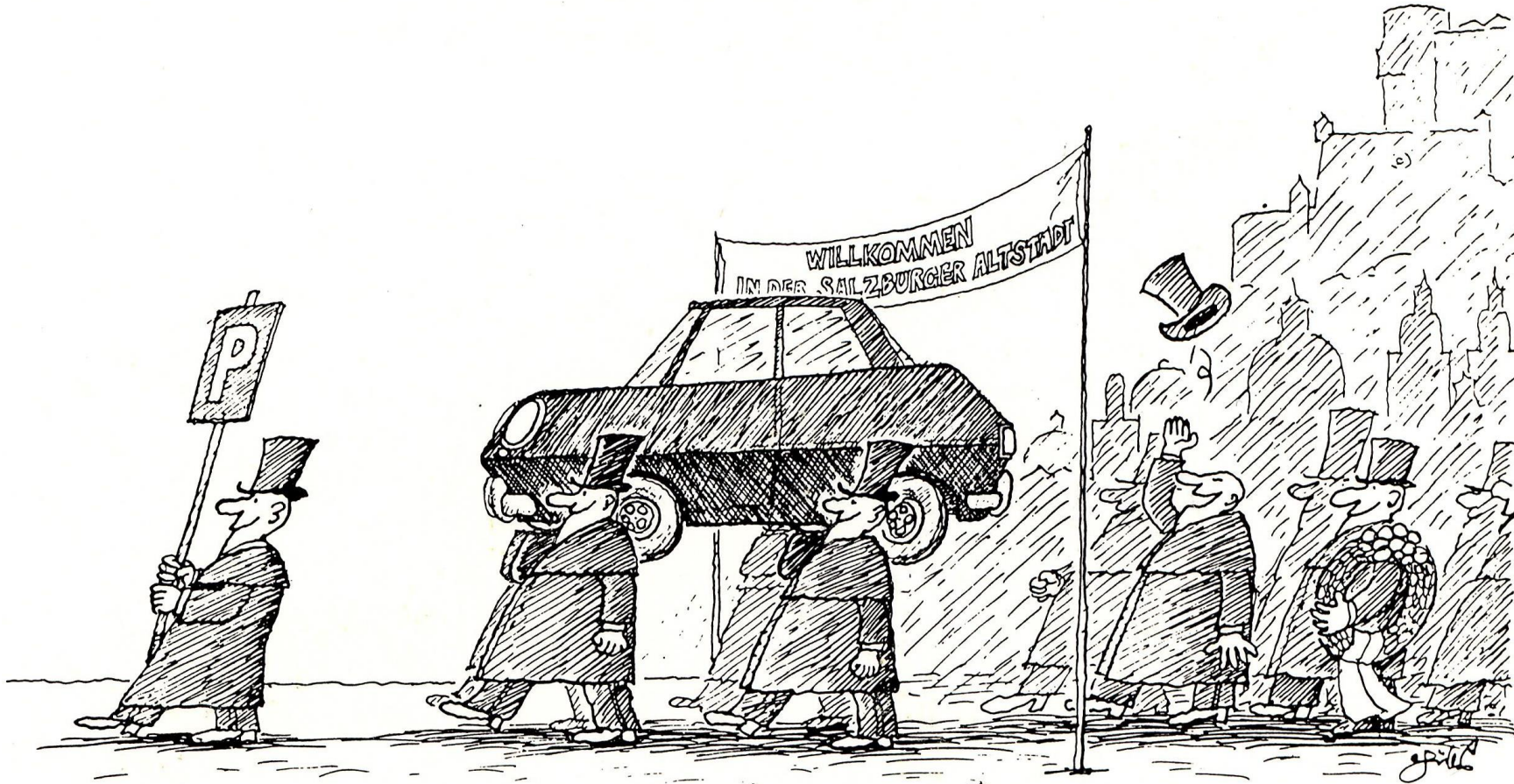


Neues Ziel:
Verlagerung
Kfz auf A1
und A10

Paradigmenwechsel

Fussgängerzone Neu: 1983

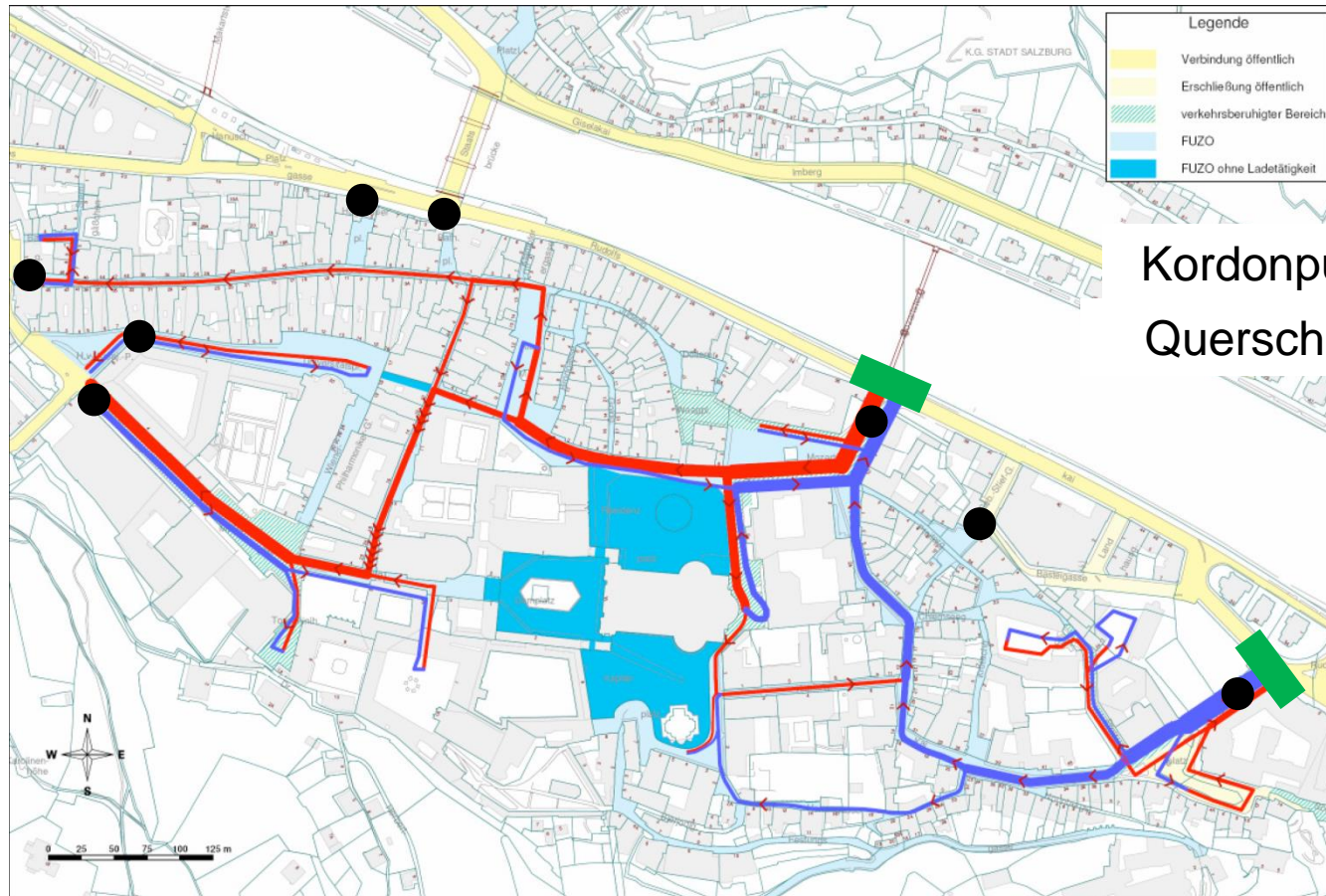
Ressort Str. Voggenhuber 1982 - 1987



Neue Verkehrsführung Kfz

Verkehrsführung u. Kfz – Belastung FUZO 2007

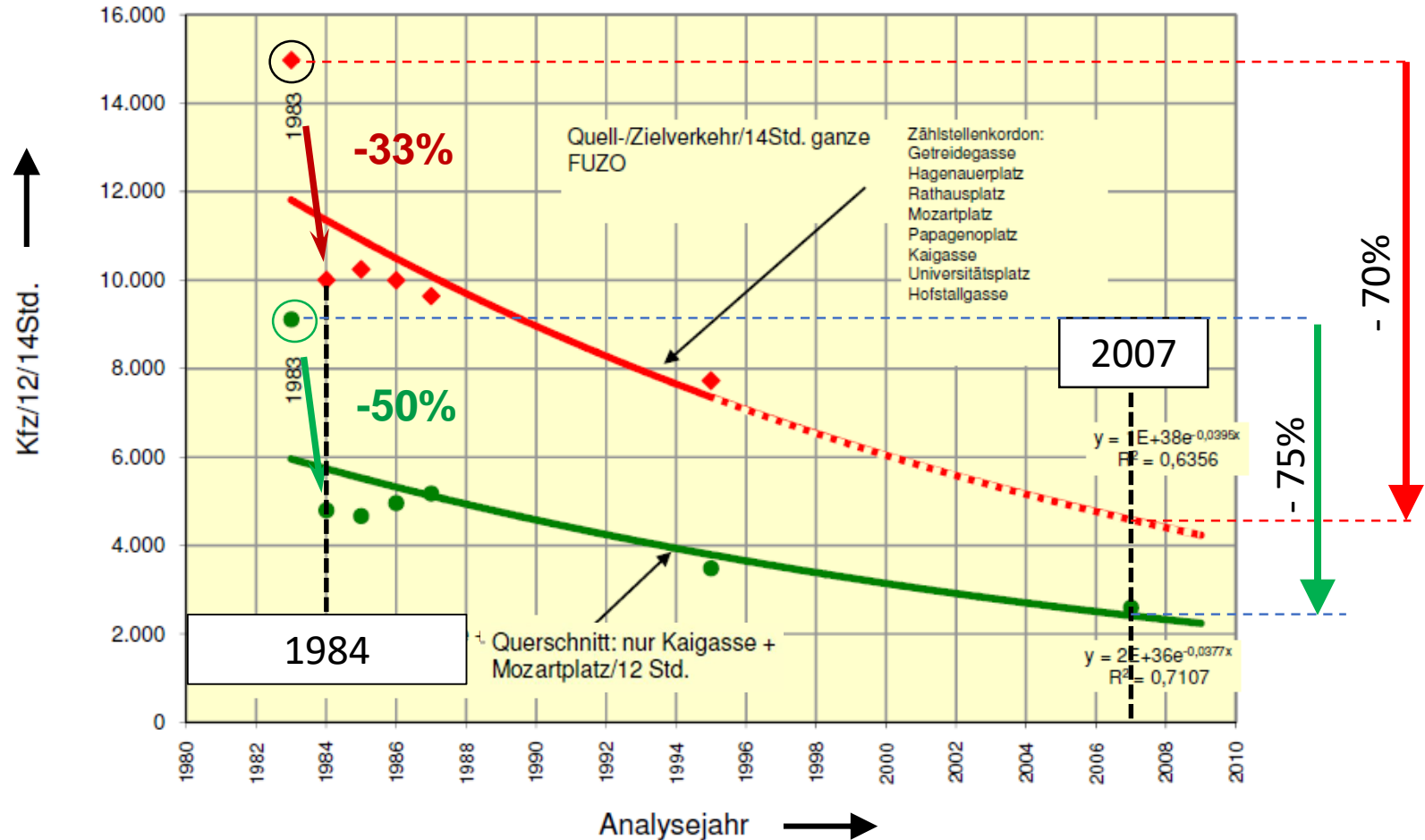
Kfz – Verkehr - Analysen



Erfolg der Fussgängerzonen

Reduktion der Kfz – Belastung FUZO 1983 bis 2007

Kfz – Verkehr - Analysen



Schutz der Fussgängerzonen

Poller: – „Zugbrücken“ des 21. Jahrhunderts

Kfz – Verkehr Begrenzungen



Vorfahrt für den Obus (Pflichtaufgaben)

Busvorfahrt nach der „Salzburger Lösung“

ÖPNV-Beschleunigung



20 Jahre ÖV Planung
als Pflichtaufgaben:

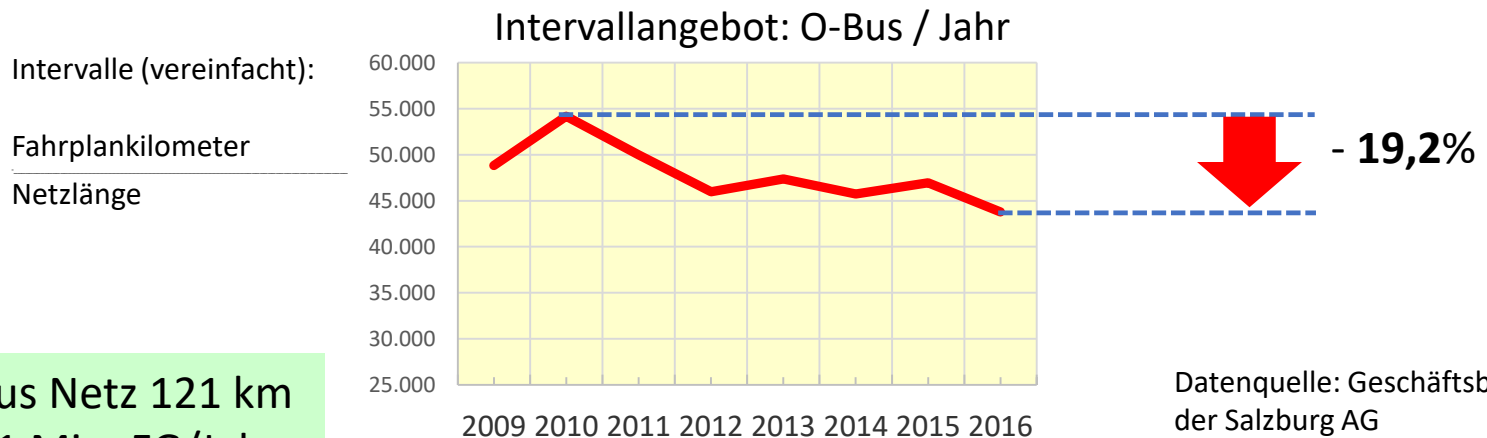
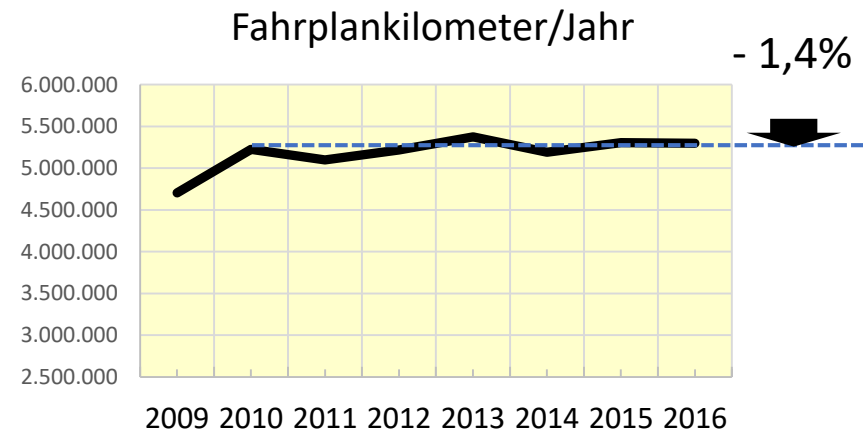
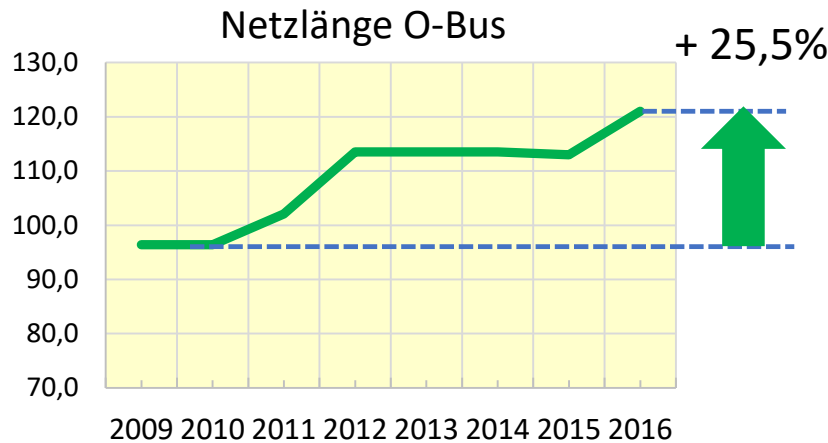
- 12 km Busspuren
- Haltestellen neu
- Neue Linien
- Ampelsteuerungen
- Musterlinien
- „Salzburger Lösung“

Seit 2000 Stadt kein
Aufgabenträger mehr.
Salzburg AG
Federführung

Intervallangebot O- Bus

Intervallangebot – **abnehmend!!** (vereinfachte Analyse 2010 - 2016)

ÖV-Qualität

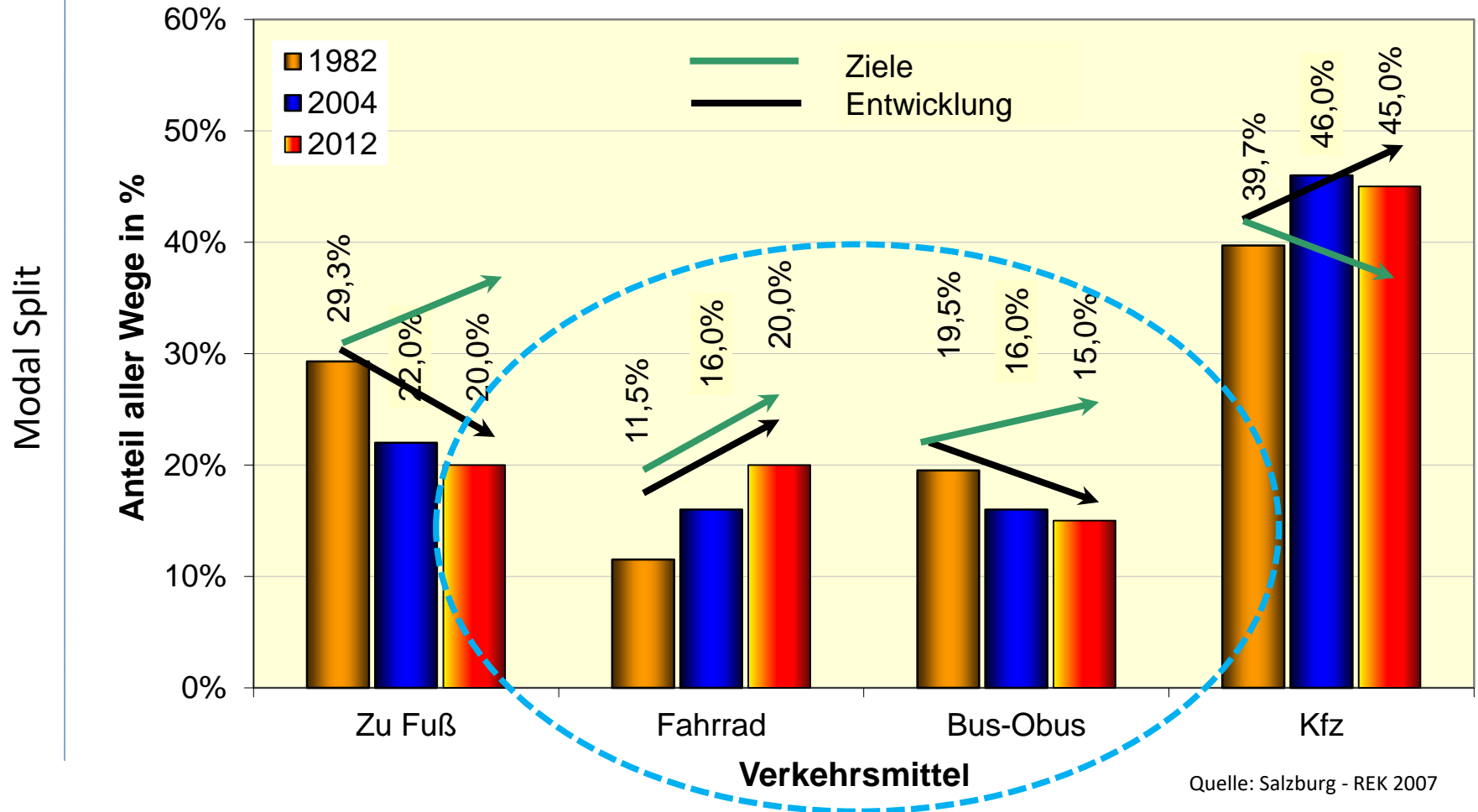


O-Bus Netz 121 km
43,1 Mio. FG/Jahr

Datenquelle: Geschäftsberichte
der Salzburg AG

Verkehrliche Situation

Modal Split: seit 35 Jahren: **ÖPNV nimmt ab, Radverkehr nimmt zu!**



Quelle: Salzburg - REK 2007

ÖPNV Qualität Stadt

Anschluss verpaßt!



ÖPNV-Organisation

ÖPNV-App

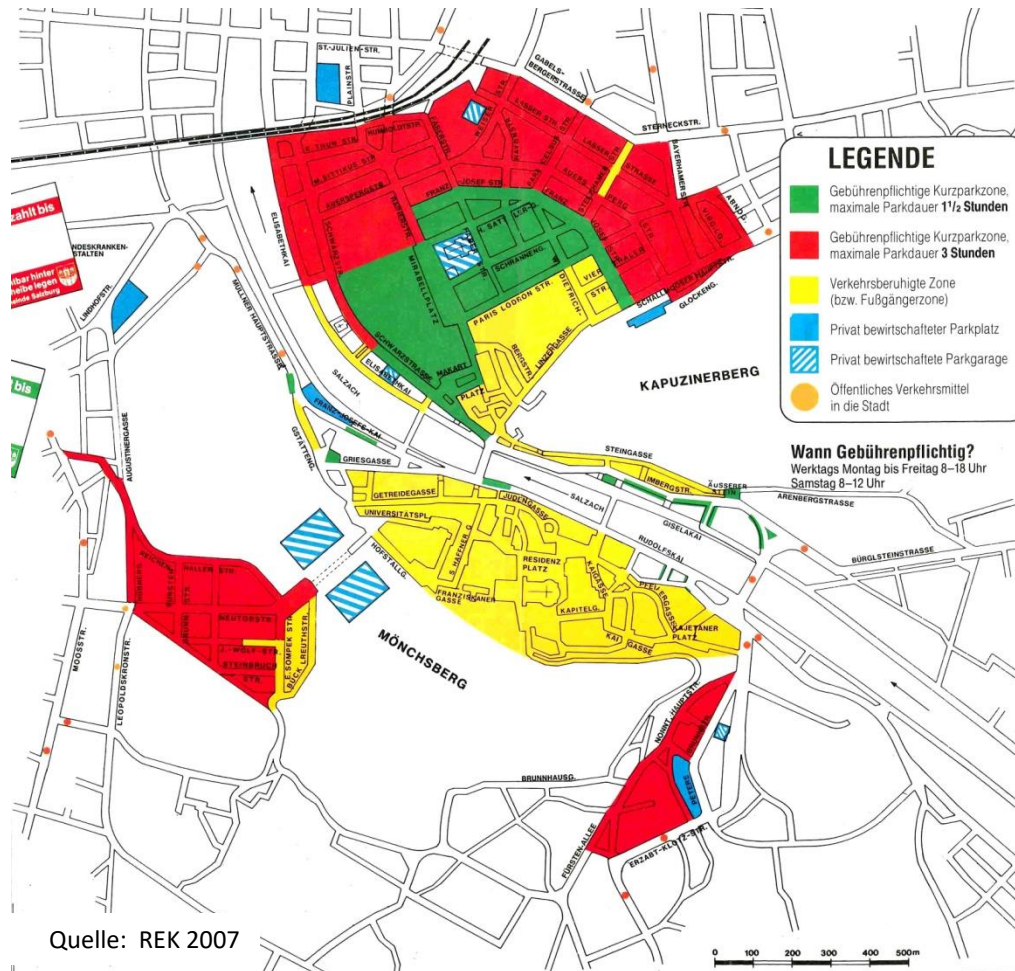


SN 13.10.2017

Parkraumbewirtschaftung

P-Bewirtschaftung Salzburg: Mai 1990 (1.Stufe)

Start der P-Bewirtschaftung Salzburg



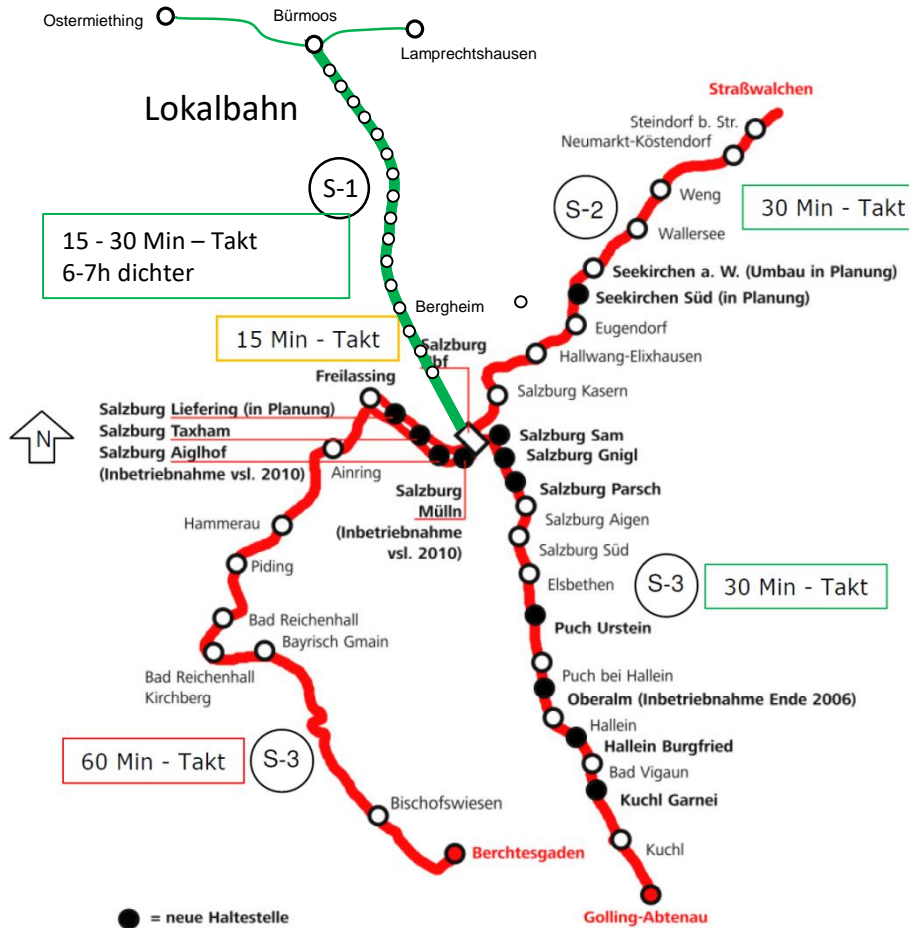
Reduktion:
3.400 Stpl.
auf 2.612,
(=-23,4%)

Davon **1.826**
bewirtschaftete
Stellplätze

Stand 2017:
mit Gebühren 4.757
gebührenfrei 4.197
Gesamt: **8.954**

S-Bahn: Paradigmenwechsel

S-Bahn Konzept Salzburg



NAVIS Konzept

Vertragsunterzeichnung 1998
Fertigstellung Nov.2014

Fehlt noch immer!!



ZIELE:

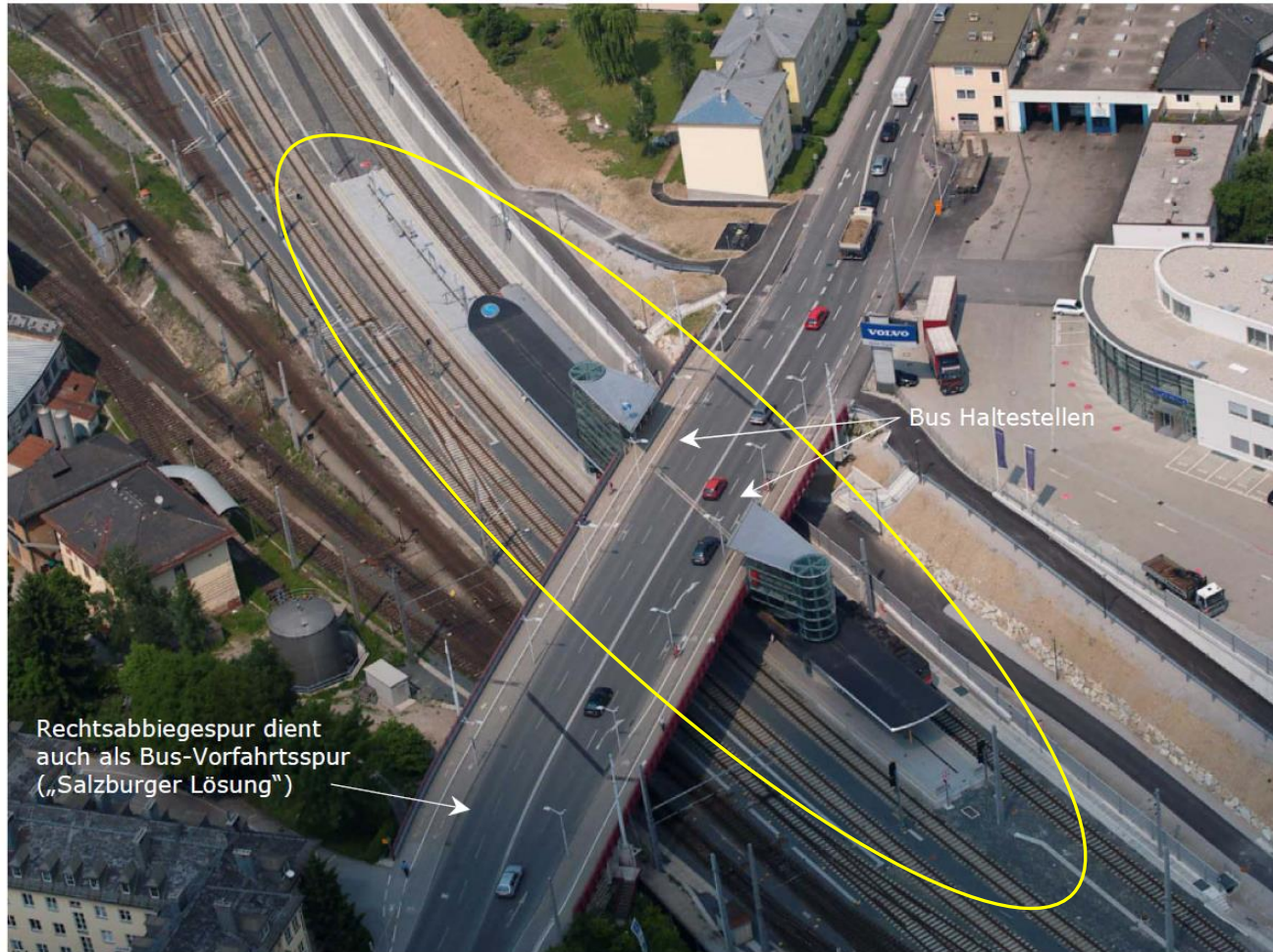
- Ausbau Salzburg Hbf-Freilassing
- 12 neue Haltestellen
- Umbau Salzburg Hauptbahnhof
- Moderne Triebwägen

Sehr gute Kooperation Stadt – Land – Bund!

S-Bahn: Paradigmenwechsel

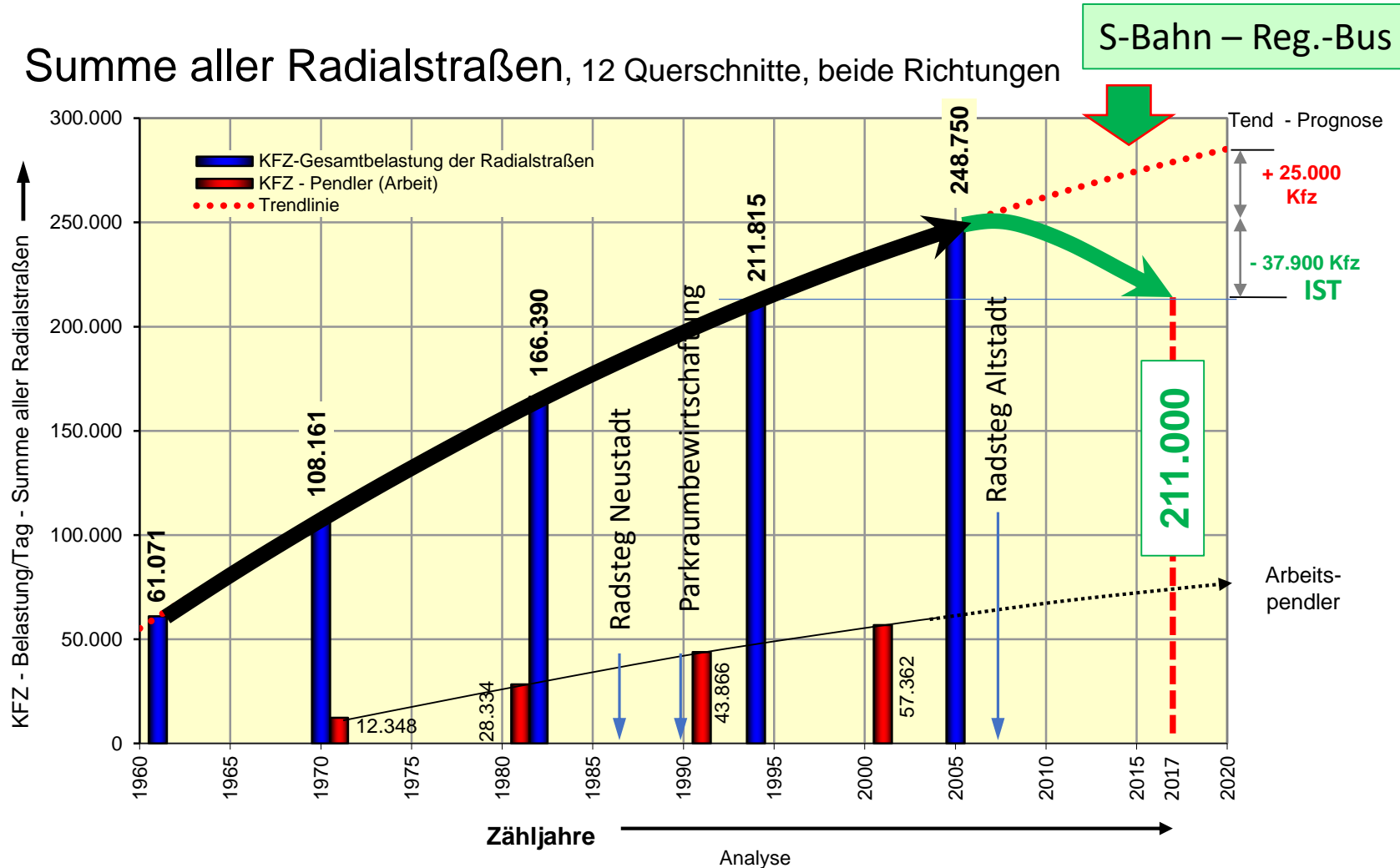
NAVIS: Bahn Netz – S3 Haltestelle Salzburg Gnigl

Haltestelle S 3 -Regionalbus



S-Bahn u. Reg. Bus Einfluss

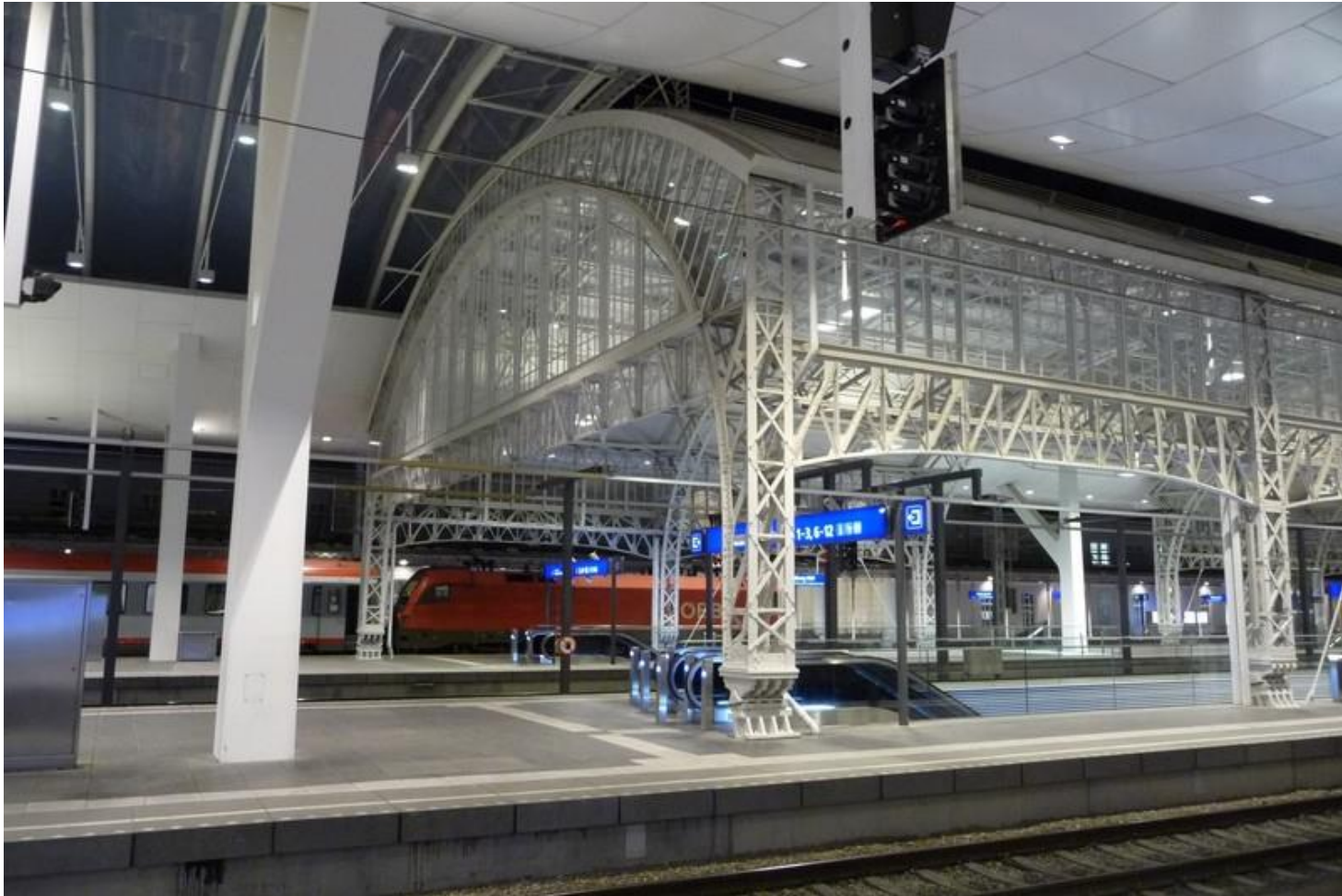
Kfz – Verkehr – nimmt ab



Hauptbahnhof - Umbau

2008 – 2014 Architekt: Kada- Wittfeld

Bahnhof Salzburg



Lokalbahn Endhaltestelle

Fahrgäste: 4,92 Mio. Pers./Jahr (2016)

Lokalbahn

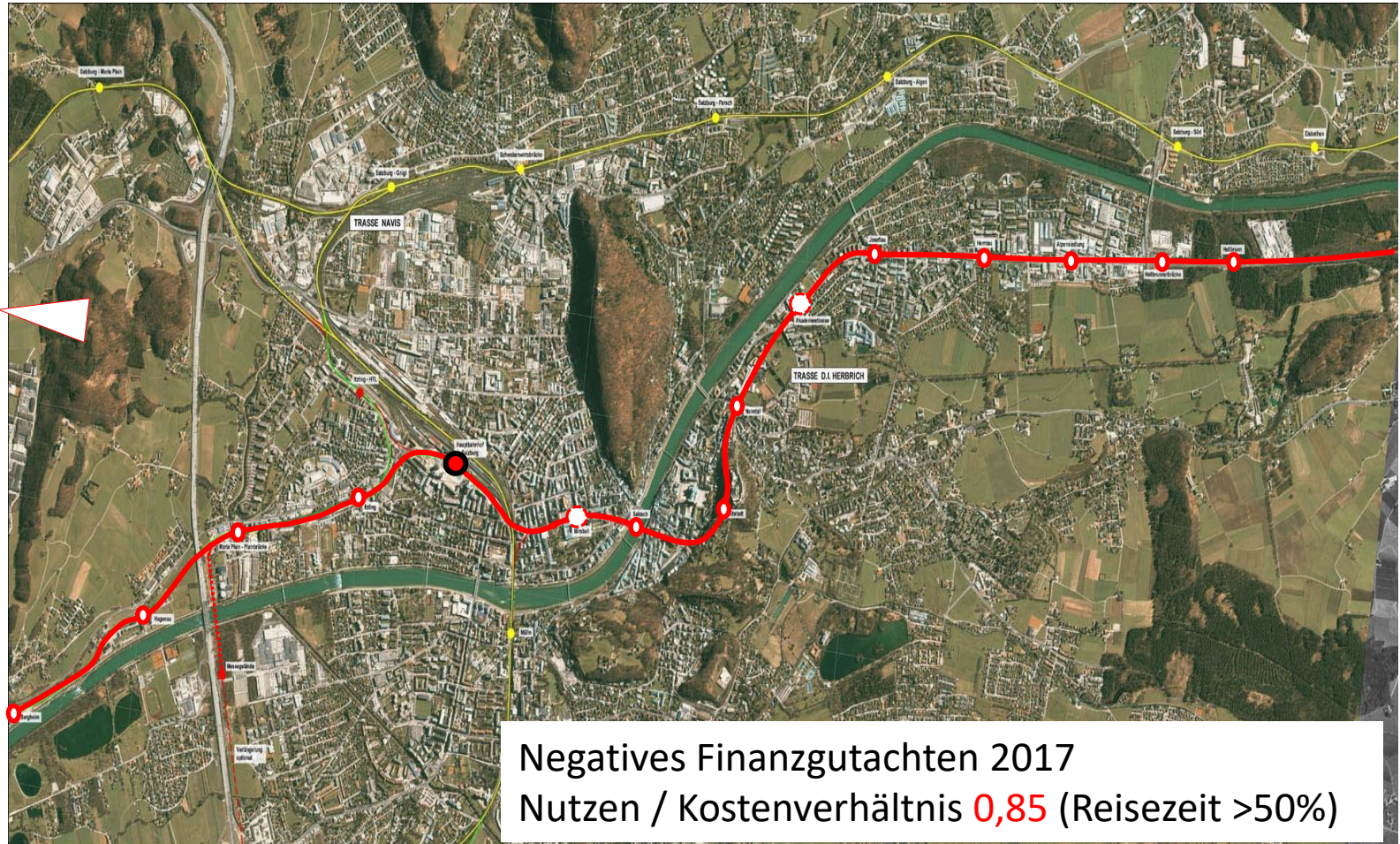


Lokalbahn in den Süden

Lokalbahnverlängerung: ohne Bürgerbeteiligung

Lokalbahn - Trasse

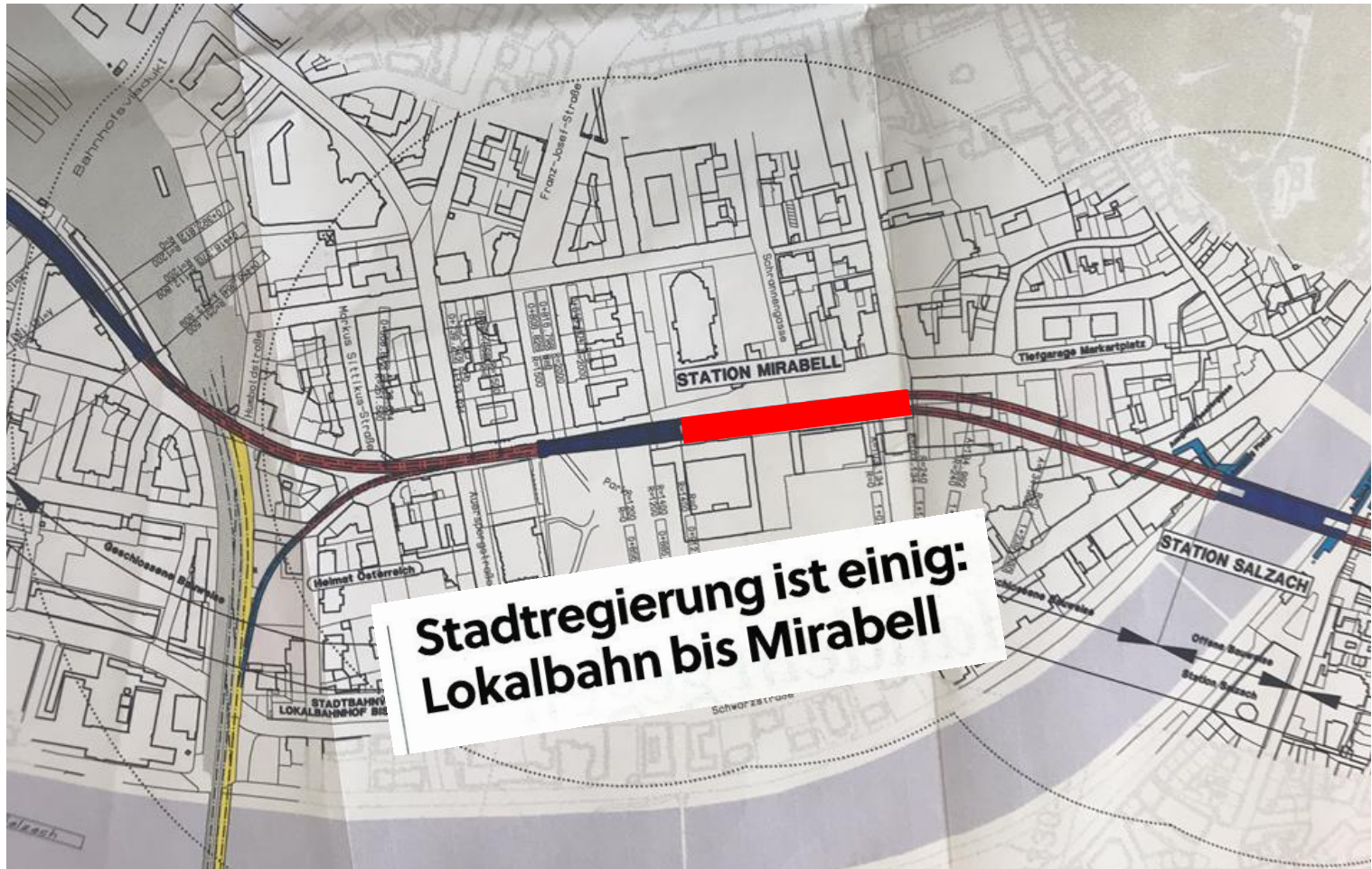
Nord



Lokalbahnverlängerung

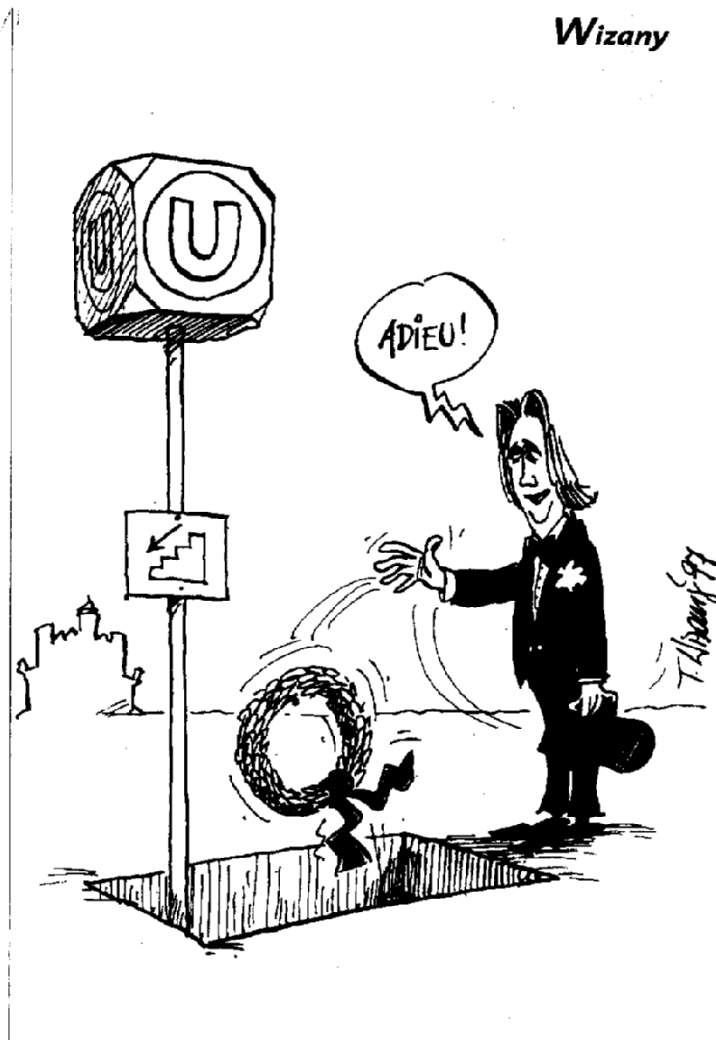
Haltestelle Mirabell: Planung beschlossen (10.2018)

S1 - Verlängerung



Bürgerliste: vor 20 Jahren dagegen!

Gegenargumente



U-Bahn-Abgang...

Argumentation GEGEN die U-Bahn

- ✓ Kosten: Bahnhof bis Nonntal: ca. 10 Milliarden das sind zehntausend Millionen Steuerschillinge.
- ✓ Größenwahnsinniges Bauprojekt verhindert sinnvolle und machbare Lösungen für die aktuellen Verkehrsprobleme.
- ✓ Jahrzehntelange Großbaustelle in der Altstadt (bis zu 17 Meter Tiefe).
- ✓ Benützer/innen des öffentliche Verkehrs werden unter die Erde verbannt, an der Oberfläche bleiben die Verkehrsprobleme.
- ✓ Zwang zu häufigerem Umsteigen und zu längeren Fußwegen für die Benützer/innen des öffentlichen Verkehrs.
- ✓ Hohe U-Bahnkosten erzwingen eine Reduzierung des O-Bus-Netzes

■ BÜRGERLISTE

2018 dafür!!!

Medienreaktionen 2016

„Krone“-Lokalausgabe in Karlsruhe:

**Bau der U-Bahn
Ruin für die Stadt!**

BERICHT SEITEN 16/17

► Billigere Tickets ► Dichtere Intervalle

**Statt U-Milliarde
mehr O-Busse!**

Berichte
auf Seiten
18 bis 21

Donnerstag, 18. August 2016 / Nr. 20.231, € 1,-

Krone
16.8.2016

Stadt- Regionalbahn - Prüfung

Analyseergebnisse vom 16.3.2017 (Rehberg - Studie)

- Gesamtkosten 1.475 Mio. € (17,5 km, davon 3,3km unterirdisch)
- davon 281 Mio. € Zinsen (in 35 Jahren)
- 42 Mio. € jährlich für Stadt und Land (35 Jahre lang)
- Nutzen / Kostenverhältnis **0,85** (Reisezeit >50%)
- Nur 5000 Pkw-Fahrten/Tag weniger (Effekt)
- Bau im Seeton!! (Altstadt sinkt 1mm/Jahr)

Kritik an vorhandenen Studien

https://www.google.at/search?q=rehberg+studie+salzburg&ie=utf-8&oe=utf-8&gws_rd=cr&ei=WqgHWZyaFsXRswHVg63oCg

Strassenbahn als Alternative

Lokalbahnverlängerung: als Straßenbahn (Nizza 350.000EW)

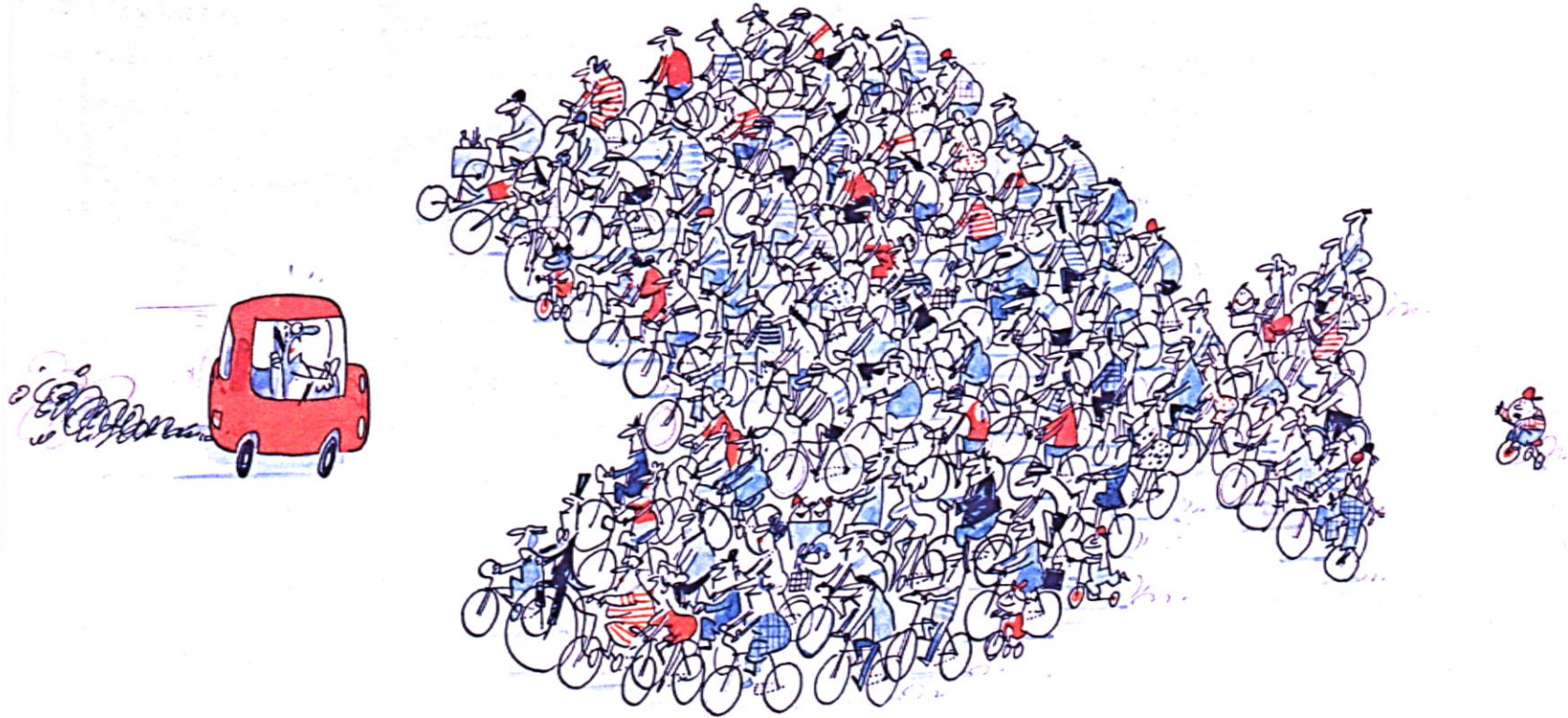
Nachteil Straßenbahn = keine Privatbahnförderung



5 min Takt
1 € / Fahrt
75 min gültig

Paradigmenwechsel - Rad

Radverkehr



Räder, hört die Signale

Quelle: Wizany SN

Radsteg Platzl

Errichtung 1987

Radverkehr Salzburg



Radsteg Altstadt

Errichtung 2007

Kunstgriff ermöglicht Bau des Steges!

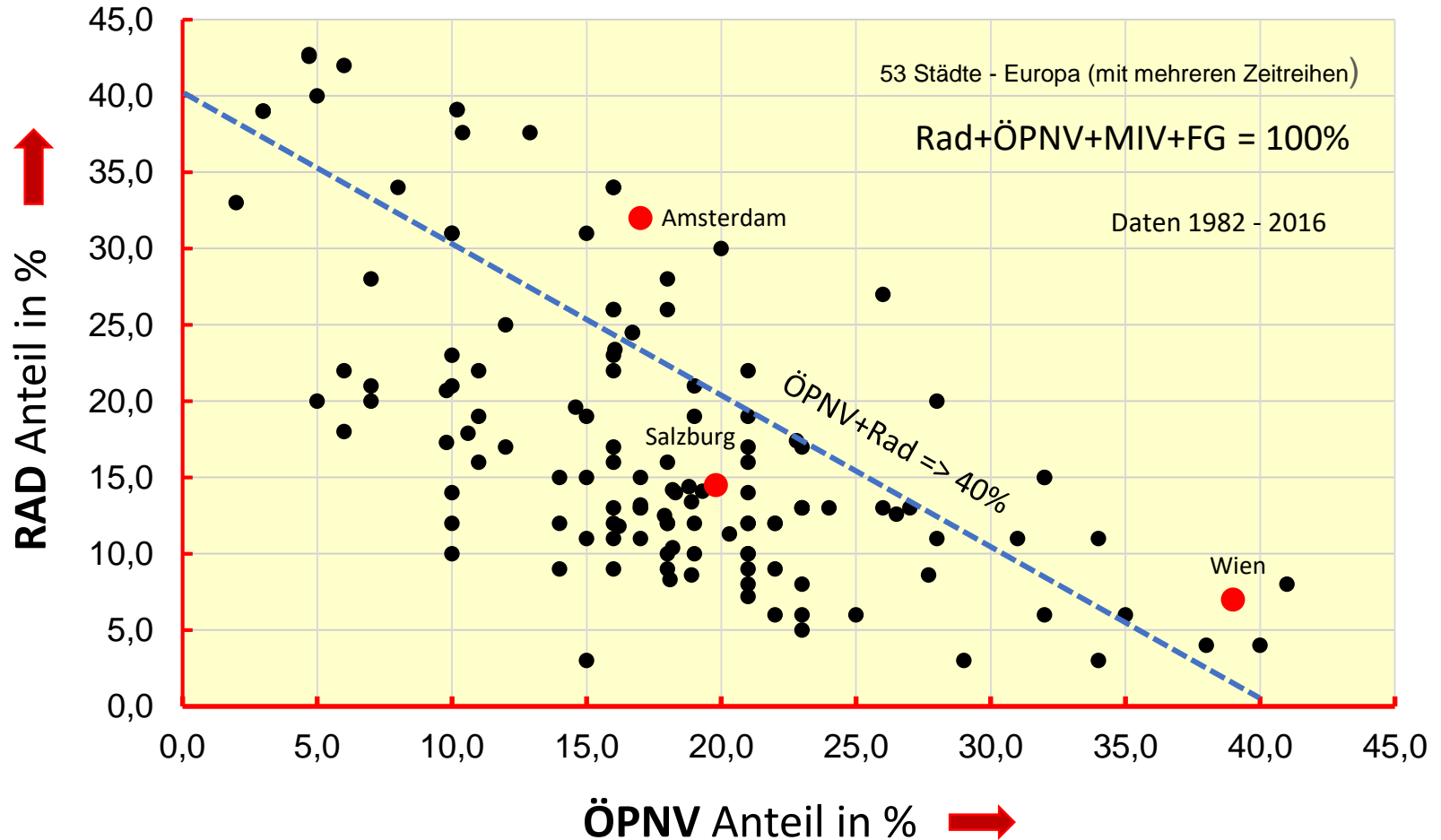
Rad Infrastruktur Salzburg



ÖPNV-Rad – Wo sind die Besten?

Bester Umweltverbund Europas? Wo ist Salzburg?

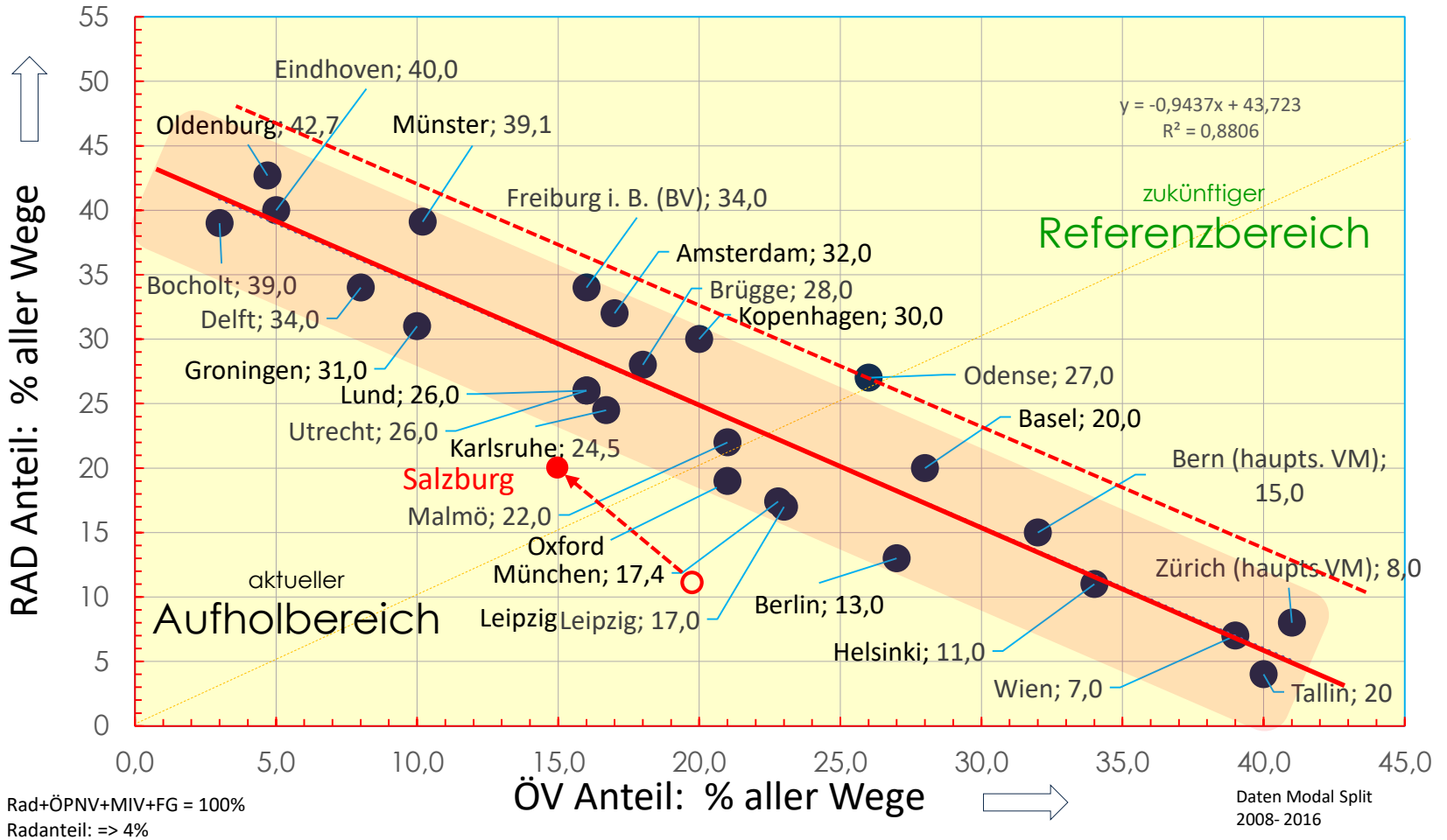
Auswahlverfahren: Summe ÖPNV + Rad



Summe ÖV% + Rad%: Grenzlinie - - - -

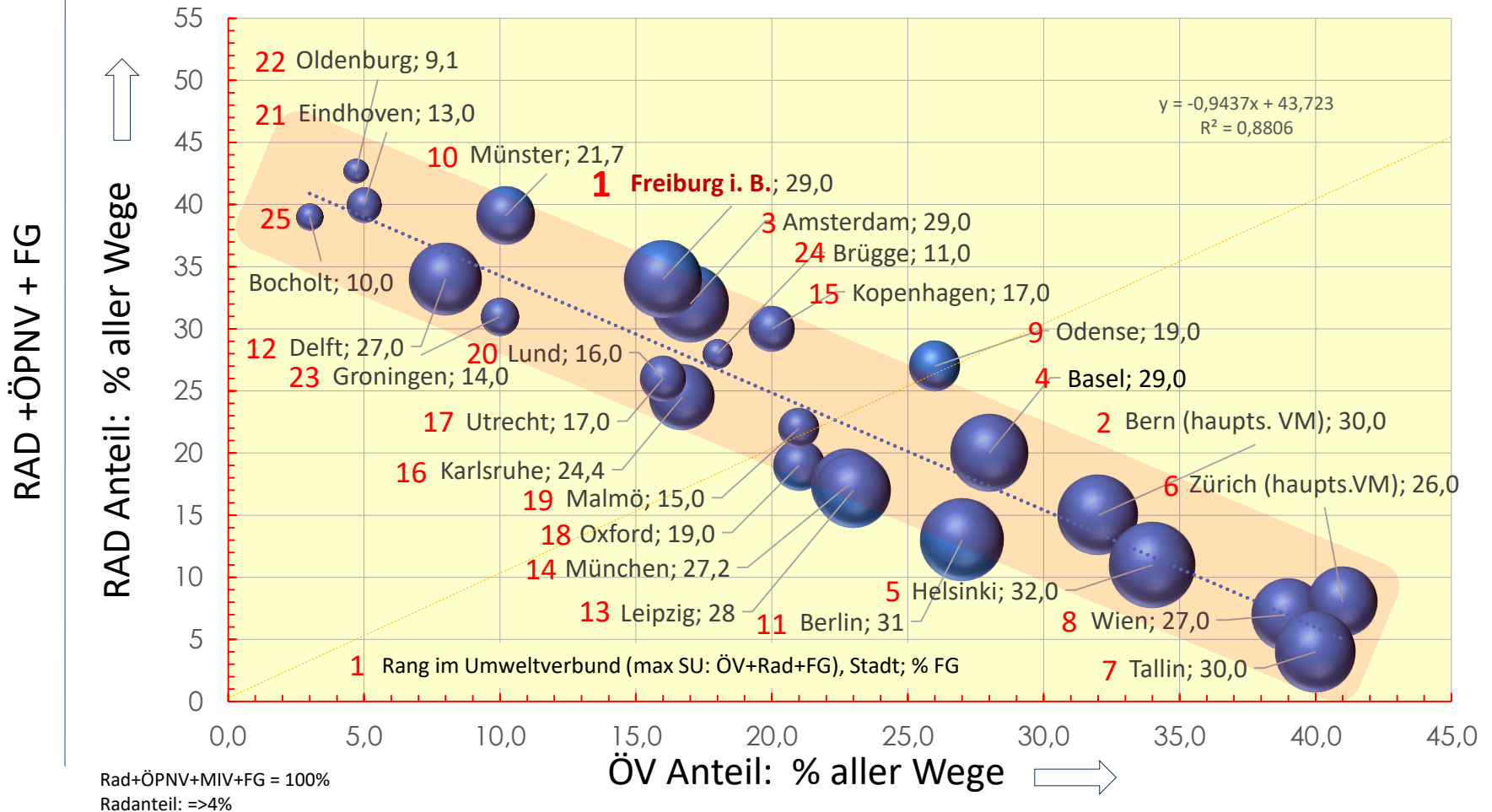
25 Best Off: (Rad- + ÖV Anteil: 40% bis 53%, Rad=>4%)

RAD + ÖPNV: Best Off von 53 Städten



ÖV% + Rad% + FG% >> Referenzstädte

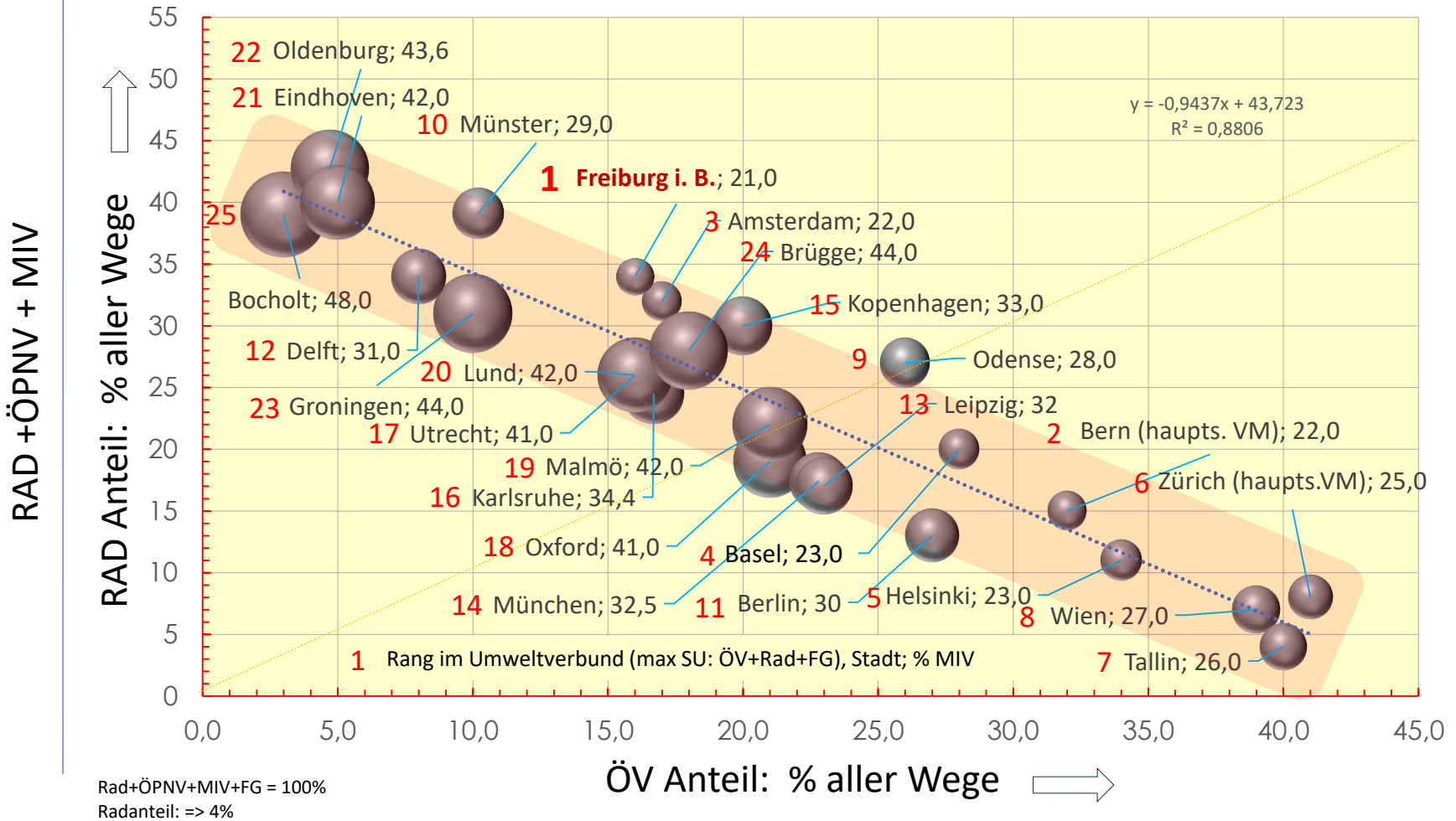
25 Best Off: (Rad- + ÖV Anteil + FG) Fussgänger % ●



ÖV% + Rad% + MIV%

25 Best Off: (Rad- + ÖV Anteil: 40 - 53%)

MIV % ●



Wege zum Paradigmenwechsel?

technische, soziale, gesellschaftspolitische, wirtschaftliche ökologische, Aspekte müssen zusammenspielen – System - Prozess -

für die **Mobilität** steht die zentrale Frage im Vordergrund:

Welche Zukunft streben wir als Stadt - als Region – als Land an?

Wie könnte, wie soll diese Zukunft aussehen?

Was können, was müssen wir dazu beitragen?

Verkehrspolitik

- **Ziele** haben wir genug. Sie verstauben, sollten aber leben?
- **Referenzstädte** gibt es, von den Besten lernen u. verbessern.
- Kommunikation, Erfahrungsaustausch extern und im eigenen Bereich institutionalisieren und **Kooperation** pflegen.
- **Zielkontrollen** mit Indikatoren und Wirkungsanalysen
- Die **Bürger** einbinden und Überzeugungsarbeit leisten.

Wege zum Paradigmenwechsel

Voraussetzung dafür sind überzeugte, engagierte

Akteure und
**„Bannerträger
Bannerträgerinnen“**

mit den richtigen Zielen und Visionen,
unterstützt von kreativen WissenschaftlerInnen,
IngenieurInnen und begleitet von einer kritischen,
sehr gut informierten Bevölkerung

Die Angst vor Visionen

Visionen können positiv sein



„Bannerträger“ J. Lerner

Planungsphilosophie aus Curitiba, Brasilien

***„Mit gutem Willen allein kommt
man in der Politik nicht weit.
Man braucht Strategien und
Kreativität.“***

„Global Sustainable City Award“ - 2010

Jaime Lerner, ehem. Bürgermeister der Umweltmusterstadt Curitiba (10 Jahre) , Brasilien u. Gouverneur des Staates Paraná (7 Jahre)



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

