



An die
Stadt Salzburg
Bau- und Feuerpolizeiamt
MA 5 – Raumplanung und Baubehörde

Auerspergstraße 7
Postfach 63, 5020 Salzburg

Salzburg, am 30.04.2024

Betreff: Aktionsplan Umgebungslärm 2024 für Gemeindestraßen im Ballungsraum Salzburg; Zahl 05/02/23368/2024/004

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Landesumweltanwaltschaft (LUA) gibt zum veröffentlichten Aktionsplan Umgebungslärm 2024 für Gemeindestraßen im Ballungsraum Salzburg folgende Stellungnahme ab.

Nach den allgemeinen Ausführungen zur Verkehrs- und Infrastrukturplanung im gegenständlichen Aktionsplan bestimmt der Kfz-Verkehr die lokalen Belastungen bei nahezu allen wesentlichen Luftschadstoffen. Dazu kommen Lärmbelastungen im Hauptstraßennetz, die häufig gesundheitsrelevante Grenzwerte überschreiten, sowie Unfallgefahren. Dies beeinträchtigt massiv städtische Lebensqualität. Das Erstellen von Maßnahmen zur Reduktion des Kfz-Verkehrs ist deshalb ein wesentlicher Kernbereich der Verkehrsplanung.

Danach folgen Maßnahmen, die der Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs (ÖV) dienen. Die Förderung sowohl des Fuß- und Radverkehrs als auch des ÖV wird von der LUA begrüßt.

Allerdings ist es aufgrund des ausgereizten MIV (motorisierter Individualverkehr) in der staugeplagten Stadt Salzburg auch besonders wichtig, nicht nur den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr attraktiver zu gestalten, sondern auch gleichzeitig den MIV unattraktiver zu machen.

Wissenschaftlicher Konsens in Bezug auf den Individualverkehr ist, dass je attraktiver die Infrastruktur gestaltet ist, desto mehr wird sie genutzt, und natürlich auch im Umkehrschluss je unattraktiver desto weniger. Dies gilt sowohl für den MIV als auch den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr.



Um aber den Umstieg vom MIV auch effektiv umsetzen zu können, sind daher nach dem Status quo der Verkehrswissenschaft gleichzeitig sowohl „Push“- als auch „Pull“-Faktoren bzw. Maßnahmen in beiden Bereichen notwendig. Das heißt, dass es sich bei der Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖV zwar um einen Pull-Faktor handelt, der zum ÖV „anzieht“. Gleichzeitig ist es aber notwendig, den Autoverkehr (MIV) nicht gleich attraktiv beizubehalten, sondern als Push-Faktor, der zum ÖV „hinstößt“, weniger attraktiv zu gestalten, wie vorher.

Abgesehen von den beschriebenen Maßnahmen zum ruhenden Verkehr mit der Parkraumbewirtschaftung, wobei es sich bereits um einen Push-Faktor handelt, sind jedoch zusätzlich zu den geplanten Pull-Faktoren auch noch weitere Push-Faktoren wie z.B. Verkehrsberuhigung des MIV und Neuaufteilung der Verkehrsflächen notwendig.

Auch aufgrund der Begrenztheit der Fläche kann die Lösung der Verkehrsprobleme und der Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel nur in einer Neu- bzw. Umverteilung der bestehenden Verkehrsflächen auf die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer erfolgen, wobei man nicht umhinkommen wird, dem MIV (motorisierter Individualverkehr) seine bisher überproportional zugestandenen Flächen zu reduzieren.

Mit freundlichen Grüßen
Für die Landesumweltanwaltschaft

Dr. Gishild Schaufler
Landesumweltanwältin

