

Braucht es Ihrer Meinung nach, zusätzliche Maßnahmen für mehr Radverkehr in der Stadt Salzburg? Wenn ja, mit welchen Projekten und Ideen möchte Ihre Partei den Radverkehr in der Stadt vorantreiben?



Bürgerliste/Die Grünen

Wir möchten, dass Salzburg zu einer internationalen Radhauptstadt wird. Dafür muss noch einiges geschehen, denn für viele ist Radfahren immer noch zu gefährlich. Viele Radwege enden im Nirvana. Wichtige Lückenschlüsse sind ausständig und manche Stadtteile sind nur unzureichend an das Radwegenetz angebunden. Das muss sich ändern und dafür treten wir politisch in die Pedale.

Mehr Budget, mehr Personal: Um Salzburg zur internationalen Radhauptstadt zu machen, braucht es deutlich mehr Ressourcen, um die notwendigen Baumaßnahmen zügig umsetzen. Mit aktuell 2 Mio. Euro jährlich und nur einer Verwaltungsstelle im Magistrat werden wir das nicht schaffen. Wir wollen jährlich 5 Mio. und mehr Personal zur Umsetzung der Radstrategie.

Task-Force für den Radverkehr: Die ÖVP hat dem Radverkehr in den vergangenen Jahren viele Steine in den Weg gelegt, und u.a. den Radwegekoordinator abgeschafft. Wir wollen nicht nur den Koordinator wieder einführen, sondern eine mehrköpfige Task Force für den Radverkehr schaffen.

Neue Radwege: Bis 2029 wollen wir neue Radwege umsetzen, beispielsweise die Anbindung der Stadtteile Schallmoos, Gnigl und des Hauptbahnhofs an das Radwegenetz. Wir wollen Schnellradwege bis ins Umland umsetzen, beispielsweise nach Wals oder Freilassing.

Salzachplan umsetzen – Situation für Radfahrer:innen und Fußgänger:innen verbessern: Der Masterplan des Landes, der den Hochwasserschutz vom Kraftwerk Urstein bis zum Kraftwerk in Salzburg-Lehen verbessern soll, bietet die Chance, die Situation für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen entlang der Salzach deutlich zu verbessern. Wir stehen voll hinter den Vorschlägen der Expert*innen und werden eine rasche Umsetzung forcieren.

Radparken: Wir wollen das Radparkangebot flächendeckend verbessern und auch in Wohnstraßen Radparkplätze anbieten, um das Parken von Fahrrädern, einschließlich Lastenfahrrädern, auch für Menschen zu ermöglichen, die bisher keine Abstellmöglichkeit dafür haben.

Radverleih-System einführen: Viele europäische Städte machen es vor, in Salzburg warten wir immer noch darauf: Auf ein Verleihsystem von Fahrrädern. Um den Radanteil in der Stadt zu steigern, wollen wir dieses Projekt umgehend umsetzen.

Radinfrastruktur verbessern: Radservice-Stationen und Radboxen wollen wir vermehrt in Wohnsiedlungen und an Öffi-Knotenpunkte bringen. Die wachsende Nutzung von E-Bikes braucht nutzer*innenfreundliche Ladestellen, insbesondere im gemeinnützigen Wohnbau.

Sicherheit erhöhen: Durch baulich getrennte Radwege und Vorrang für Radfahrer*innen an Kreuzungen machen wir Radfahren sicherer. Fahrradstraßen wollen wir weiter ausbauen.

Radkultur stärken: Radfahren ist gelebte Mobilitätskultur in Salzburg. Regelmäßige Rad- Events und Kampagnen für mehr Radverkehr sollen den Umstieg auf das Fahrrad unterstützen.

ÖVP

Wir dürfen uns als Stadt Salzburg niemals auf Erreichtem ausruhen – ganz egal, ob es hier um den Radverkehr, den Fußverkehr oder ganz andere politische Bereiche geht. Aus diesem Grund: Ja, wir brauchen zusätzliche Maßnahmen, um den Radverkehr in der Stadt weiter zu stärken.

Als ersten Schritt sehe ich es als essentiell an, dass der baulich getrennte **Geh- und Radweg entlang der Innsbrucker Bundesstraße** umgesetzt wird. Diesen hat das ÖVP-geführte Planungsressort im Juni 2021 mittels Beschluss im Planungs- und Verkehrsausschuss auf den Weg gebracht, die Umsetzung haperte bislang an der Finalisierung eines Erhaltungsübereinkommens der städtischen Bauabteilung. Dieser Stein scheint nun doch endlich aus dem Weg geräumt zu sein. In diesem so wichtigen Lückenschluss in der Ost-West-Verbindung liegt ein großer Hebel zur Steigerung des Radverkehrsanteils.

Zudem denke ich ganz konkret an die Umsetzung des **Bikesharing-Modells „S-Bike“**, sowie mittelfristig an die Umsetzung der **„Radspange Nord“** als stadtteilverbindende Ost-West-Verbindung (Itzling-Schallmoos-Gnigl Nord). Mit zwei Brückenbauwerken (eine Brücke im Bereich KV Engelbert-Weiß-Weg/Lokalbahn-Remise – Gnigler Straße, die andere Brücke im Bereich Samergasse/Rangierbahnhof – Aglassingerstr.) würden die Gleisstränge Schallmoos im Westen und Osten nicht mehr „abriegeln“. Das wäre ein sehr großer **Lückenschluss** des Radhauptnetzes im Sinne der Radverkehrsstrategie (Route „R2“), die einen sehr hohen berechneten Wirkungsgrad zur Steigerung des Radverkehrsanteils hätte.

Zuletzt würde dadurch auch das bislang so schwierig lösbare Nadelöhr „Schwabenwirtsbrücke“ deutlich entlastet. Hierzu hat das ÖVP-geführte Planungsressort im vergangenen Jahr bereits eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, die bald abgeschlossen sein wird.

SPÖ

Der Ausbau des Radverkehrs ist uns ein wichtiges Anliegen. Deshalb unterstützen wir auch Maßnahmen, die auf die Verbesserung des Radverkehrs abzielen. Wir sehen den Radverkehr und die Öffis als wesentliches Instrument, um motorisierten Individualverkehr zu reduzieren.

Wir fordern seit Jahren die **Einführung des Kultur- und Mobilitätseuros**. Konkret wollen wir die Erhöhung der Orts- und Mobilitätssteuern um zwei Euro. Das Entscheidende ist dabei für uns, dass die Einnahmen zweckgebunden zu gleichen Teilen für Kultur und umweltfreundliche Mobilität (Öffis und Radverkehr) verwendet werden sollen. Die Salzburger:innen würden von dieser Maßnahme nur profitieren, da die Kosten ausschließlich von den Tourist:innen zu tragen wären. Bei drei Millionen Nächtigungen könnte die Stadt allein durch den Kultur- und Mobilitätseuro zusätzliche sechs Millionen Euro einnehmen, wovon **drei Millionen für Mobilitätsprojekte** verwendet werden müssen. Die aktuellen Nächtigungszahlen sind vielversprechend.

Die **Qualität des Radfahrens** muss gesteigert werden. Lücken im Radfahrnetz sollen konsequent geschlossen werden und Streckenführungen möglichst ohne Unterbrechungen durchgefädelt werden – so steigt die Attraktivität und Sicherheit der Radfahrer:innen.

Wir wollen den **Ausbau und die Verbesserung des Fahrradparkens** – Mehr moderne und sichere Radabstellplätze nicht nur an zentralen Plätzen in der Stadt.

Wir wollen den Ausbau der **Beleuchtung** entlang der Radwege. Wer Rad fährt, soll sich auch in der Nacht sicher fühlen!

Das Radwegenetz von den Stadtteilen ins Zentrum soll verbessert werden. Der ständige **Ausbau des Radwegenetzes** muss ein übergeordnetes Ziel sein.

Fortsetzung nächste Seite

Bike-Sharing für die Stadt Salzburg: Bei der Entscheidung Öffi oder Auto sind es oft die letzten Meter zum Ziel oder zur Haltestelle, die das Auto gewinnen lassen. Mit einem Bike-Sharing System könnte man genau diese letzten entscheidenden Meter bequem per Fahrrad zurücklegen.

Bei großen Bauprojekten und am Hauptbahnhof fordern wir **Mobility Points**, die umweltfreundliche Verkehrsmittel bereitstellen. Bewohner:innen einer großen Siedlung können dann je nach Notwendigkeit ein E-Lastenrad, das Fahrrad oder ein E-Auto nehmen.

NEOS

Ja, die braucht es. Wir setzen uns für **mehr und sichere Radwege** ein, das heißt auch, dass wir **bauliche Trennungen** vornehmen müssen, wo die Sicherheit momentan nicht gewährleistet ist. Aber auch von vielen weiteren Maßnahmen, die wir fordern, würden Radfahrer:innen profitieren, da wir auch den **motorisierten Individualverkehr in der Stadt zurückdrängen** wollen, indem wir **Alternativen durch öffentliche Verkehrsmittel** schaffen. Wo das Auto weniger Platz einnimmt, haben Radfahrer:innen und Fußgänger:innen mehr.

KPÖ plus

Ja, zusätzliche Maßnahmen für mehr Radverkehr in der Stadt Salzburg sind dringend notwendig. Vielerorts fehlen **Radwege**, insbesondere welche, die **baulich** vom Autoverkehr **getrennt** sind. Das betrifft große Durchzugsstraßen wie die Sterneckstraße und Vogelweiderstraße, Kreuzungen und Kreisverkehre wie beim Steinlechner, aber auch kleine Verbindungsstraßen und Engstellen wie am Giselakai.

Ressourcenseitig tritt KPÖ PLUS für eine **Verdoppelung des Radwege-Budgets** ein, zusammen mit einer **Personalaufstockung**, damit die Mittel genutzt werden.

Es braucht Maßnahmen zur **Verkehrsberuhigung** – das Ziel ist, dass auch Familien mit Kindern mit einem sicheren und guten Gefühl mit dem Rad in der Stadt unterwegs sein können.

Längst überfällig ist der Start des **Bikesharing-Systems**. In Verbindung mit dem Thema Wohnen sollten **überdachte Radabstellplätze und Fahrradräume** nicht nur bei Neubauten vorgesehen, sondern **auch bei bestehenden Wohnanlagen** nachgerüstet werden. Diese sollten ausreichend groß sein, um Lastenräder und Anhänger zu beherbergen.

Wie soll sich der Radverkehrsanteil am Ende der kommenden Legislaturperiode darstellen?



Laut der vom Land Salzburg initiierten Verkehrserhebung über das Mobilitätsverhalten im Bundesland aus dem Jahr 2022 werden in der Landeshauptstadt mittlerweile 22,8 Prozent der Wege mit dem Rad zurückgelegt, 37 Prozent (!) sind es bei den Wegen zum Arbeitsplatz.

Bürgerliste/Die Grünen

Die Förderung des Radverkehrs stellt eine vergleichsweise kostengünstige Form dar, den Individualverkehr zu reduzieren und den Umweltverbund zu stärken. Mit einer Radoffensive halten wir **30% Radverkehrsanteil bis 2029** für möglich. Es muss aber sichergestellt werden, dass die Prozentpunkte zum überwiegenden Teil vom motorisierten Individualverkehr kommen. Eine derartige Verlagerung innerhalb weniger Jahre ist v.a. dann möglich, wenn parallel zum Radwegeausbau einschränkende Maßnahmen für den Individualverkehr gesetzt werden.

ÖVP

Als Stadt-ÖVP haben wir ein eindeutig und klar definiertes verkehrspolitisches Ziel: Der **Umweltverbund** soll einen **Anteil am Modal Split von 70%** erreichen (aktuell liegen wir bei 62%). Dieser Wert steht für mich eindeutig im Vordergrund. Inwiefern sich innerhalb des Umweltverbundes die Anteile verteilen, ist für mich nicht prioritär. Allerdings sage ich auch ganz klar: Am in der Radverkehrsstrategie beschlossenen Ziel von **mind. 24% Radverkehrsanteil** halten wir selbstverständlich fest, ich gehe davon aus, dass dieser Wert bis zum Jahr 2029 auch noch weiter gehoben werden kann.

SPÖ

Die Steigerung des Radverkehrsanteils muss ein wichtiges Ziel der kommenden Funktionsperiode sein. Dabei ist es wichtig, realistische Ziele zu setzen. Salzburg hat die ideale Größe für den Radverkehr und daher ist es überaus sinnvoll, den Radverkehr zu stärken und zu attraktiveren. Eine **Steigerung von 22,8 Prozent auf 26 Prozent** erscheint für uns innerhalb der kommenden fünf Jahre erreichbar. Kopenhagen und Amsterdam beispielsweise, die als Rad-Städte gelten haben jeweilig einen Anteil von 28 und 36 Prozent.

NEOS

Eine konkrete Kennzahl zur Radnutzung zu nennen ist schwierig, weil wir auch noch nicht wissen, 1) welche konkreten Projekte 2) mit welcher Mehrheit 3) mit welchem Budget 4) in welchem Zeitraum möglich sein werden. Das wird die Gemeinderatswahl entscheiden. Wir wollen keine falschen Versprechungen abgeben, aber eines können wir zusagen: Wir werden uns dafür einsetzen, dass der **Anteil des Radverkehrs** nicht nur **steigt**, sondern dass es auch spürbare Änderungen im Radverkehr gibt, um ihn angenehmer und sicherer zu machen.

KPÖ plus

Bedenkt man, dass 70 Prozent aller Wege in Salzburg kürzer als fünf Kilometer und 40 Prozent kürzer als 2,5 Kilometer sind, ist viel Luft nach oben. **30 Prozent** Radverkehrsanteil wären für die kommende Amtsperiode ein erstrebenswertes Ziel.

Wie viel Prozent des Stadtbudgets wollen Sie und Ihre Fraktion in der kommenden Budgetperiode für den Radverkehr veranschlagen? Welchen Betrag hält Ihre Partei für angemessen? Wie soll das Budget vordergründig eingesetzt werden?



Zurzeit stehen im städtischen Radverkehrsbudget zwei Millionen Euro pro Jahr zur Verfügung, das sind rund zwölf Euro pro Einwohner und Jahr. Experten zu Folge sind jedoch mindestens 30 Euro notwendig. Laut VCÖ geben führende „Fahrradstädte“ wie Kopenhagen, Oslo oder Utrecht zum Teil deutlich mehr aus.

Bürgerliste/Die Grünen

Wir wollen eine deutliche Aufstockung der derzeitigen Budgetmittel auf **jährlich 5 Mio. Euro**, um auch kostenintensivere Radwegprojekte angehen zu können. Das Radwegbudget ist allerdings nur so viel wert, wie es auch **genügend Personal** gibt, die notwendigen Baumaßnahmen zu planen und umzusetzen. Parallel zum Budget stehen wir deshalb auch für mehr Personal.

ÖVP

Ich lege mich auf **keine konkreten Anteile** fest. Schließlich ist die Frage ja auch immer: Wie viel ist denn dann überhaupt realistisch umsetzbar? An den **jährlich zwei Millionen Euro** für die Radinfrastruktur werde ich aber jedenfalls festhalten. Und fest steht für mich auch: Wenn es hervorragende, gute Projekte gibt, die man umsetzen kann und die etwas bewirken, dann wird deren Umsetzung nicht am Geld scheitern – das war schon in der Vergangenheit so und wird mit mir auch so bleiben. Aber dafür braucht es klare Aussagen zum Nutzen, den die einzelnen Projekte mit sich bringen.

SPÖ

Für uns steht fest, dass das Radbudget auf gar keinen Fall sinken darf. Das Radwegbudget von **zwei Millionen Euro** ist für uns unantastbar. Zusätzlich wollen wir die Einnahmen des von uns geforderten Kultur- und Mobilitätsseuros in der Höhe von zwei Euro zu gleichen Teilen für Kultur und Mobilität zweckwidmen. Bei drei Millionen Nüchtigungen ergibt dieser Mehreinnahmen von sechs Millionen Euro, wovon drei Millionen Euro für Kulturprojekte verwendet und **drei Millionen Euro in umweltfreundliche Mobilität** investiert werden sollen. Damit würden wir das Radwegbudget wesentlich erhöhen! Dieses Budget soll für die oben angeführten Maßnahmen eingesetzt werden.

NEOS

Ein **konkretes Budget** für den Ausbau des Radverkehrs festzulegen, halten wir für **nicht zielführend**. Die zuletzt pro Jahr veranschlagten 2 Mio. € führten dazu, dass Geld übrig blieb, weil die Menge der Projekte nicht bewältigt werden konnte. Zuletzt wurden einige nicht nachhaltige alibi-Aktionen aus dem Radverkehrsbudget finanziert, die aber keinen nachhaltigen Effekt auf den Radverkehr haben werden. Ein Budget für den Radverkehr sollte daher wie bei großen Investitionen **projektbezogen** festgelegt werden.

KPÖ plus

Sofort notwendig ist eine **Verdoppelung** des städtischen Radwege-Budgets, das lässt sich angesichts von Rekordüberschüssen in den Vorjahren auch für das laufende Budgetjahr 2024 noch nachholen. Die Aufstockung gehört mit einer **Personalaufstockung** verknüpft, damit die Mittel auch eingesetzt werden. Der Budgetpfad für die Folgejahre sollte deutlich nach oben weisen.

Welche Sofortmaßnahmen (günstig, einfach, schnell) sehen Sie, um den Umstieg auf das Rad zu fördern? Wie stehen Sie und ihre Fraktion etwa konkret zur/zu ...



Bürgerliste/Die Grünen

... Schaffung einer koordinierenden Rad-Task-Force im Magistrat, die mit Einrichtungen wie Universitäten, Schulen und den Bürgern zusammenarbeitet

Das hat unsere volle Unterstützung, siehe oben.

... einer verstärkten Umsetzung der neuen rechtlichen Möglichkeiten durch die Novelle der StVO mit 1. Oktober 2022 (etwa Rechtsabbiegen bei Rot).

Hat nach wie vor unsere Unterstützung. Rechtsabbiegen/Geradeausfahren an T-Kreuzungen soll sukzessive zur Norm werden und nur noch in Ausnahmen nicht möglich sein.

... Einführung von flächendeckendem Tempo 30 km/h im Stadtgebiet

Stehen wir weiterhin dahinter. Dank grüner Ressortverantwortung wurde die StVo kürzlich dahingehend geändert, dass Tempo 30 leichter von den Gemeinden und Städten verordnet werden kann. Ein 30er an stark frequentierten Stellen ist keine ideologische Frage sondern schlicht und einfach eine der Vernunft.

... einem Ausbau der Förderaktionen für Lastenräder bzw. Radanhänger und des Verleihs (etwa in den Bewohnerservicestellen) - durch Angebots-Erhöhung oder Vereinfachung bei der Verleih-Bürokratie (zB Registriersystem für die BWS-Lastenräder für die ganze Stadt, nicht nur für einzelne BWS- Standorte)

Stehen wir weiterhin dahinter

ÖVP

... Schaffung einer koordinierenden Rad-Task-Force im Magistrat, die mit Einrichtungen wie Universitäten, Schulen und den Bürgern zusammenarbeitet

Eine solche „Task Force“ hat es in der Vergangenheit bereits gegeben und sie hat sich leider nicht wirklich bewährt. Aus diesem Grund wurde sie durch den Gemeinderat auch wieder aufgelöst. Es hat sich herausgestellt, dass es effizienter ist, wenn die Abteilungen innerhalb ihres Aufgabenbereiches an den Projekten arbeiten. Dazu ist sicherzustellen, dass die Übergabe der Projekte dann reibungslos abläuft.

Die Zusammenarbeit mit universitären bzw. forschenden Einrichtungen, etc. ist unabhängig von einer solchen Gruppe möglich und sinnvoll und wurde auch praktiziert. So hat das ÖVP-geführte Planungsressort in der vergangenen Funktionsperiode z.B. mit dem Verkehrsplanungsbüro „con.sens“, dem „Urbanen Mobilitätslabor“, dem „SIR“ und der Universität Salzburg (Fachbereich Geoinformatik) ein Projekt zur wissenschaftlichen Untersuchung im Hinblick auf Sicherheitsgefühl und Komfort von Radfahren auf Mehrzweck- und Radfahrstreifen inkl. humansensorischen Messungen, etc. durchgeführt.

... einer verstärkten Umsetzung der neuen rechtlichen Möglichkeiten durch die Novelle der StVO mit 1. Oktober 2022 (etwa Rechtsabbiegen bei Rot).

Wo dies sicher möglich ist, sollte es auch umgesetzt werden. Planungsabteilung und Verkehrs- und Straßenrechtsamt haben von der Möglichkeit ja schon bei mehreren Kreuzungen im Stadtgebiet Gebrauch gemacht und untersuchen weitere Stellen. Diese Bemühungen unterstütze ich gerne, aber wie gesagt: Safety first!

... Einführung von flächendeckendem Tempo 30 km/h im Stadtgebiet

Das Salzburger Stadtgebiet sieht bereits auf rd. 84% seiner Verkehrsfläche bereits eine entsprechende Temporeduktion vor, von einer flächendeckenden Einführung halte ich nichts.

Fortsetzung nächste Seite

... einem Ausbau der Förderaktionen für Lastenräder bzw. Radanhänger und des Verleihs ...

Eine Bürokratie-Vereinfachung bzw. ein Bürokratie-Abbau in Sachen Verleih begrüße ich ausdrücklich. Die Angebote müssen möglichst niederschwellig sein, damit sie von den Menschen auch angenommen werden. Zudem unterstützen diese Angebote den Sharing-Gedanken, sodass bei entsprechendem Bedarf und Auslastung durchaus eine Ausweitung anzudenken wäre.

SPÖ

Schaffung einer koordinierenden Rad-Task-Force im Magistrat, die mit Einrichtungen wie Universitäten, Schulen und den Bürgern zusammenarbeitet

Wir unterstützen Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs. Daher würden wir auch die Bildung einer solchen Task-Force unterstützen.

einer verstärkten Umsetzung der neuen rechtlichen Möglichkeiten durch die Novelle der StVO mit 1. Oktober 2022 (etwa Rechtsabbiegen bei Rot).

Die Vorgaben der StVO sind im dafür vorgesehenen Rahmen umzusetzen. Besonderes Augenmerk ist dabei auf jene Maßnahmen zu legen, die die Sicherheit der Radfahrer:innen erhöhen.

Einführung von flächendeckendem Tempo 30 km/h im Stadtgebiet

Wir finden, dass die aktuelle Geschwindigkeitsregel für Ortsgebiete ausreichend ist. Salzburg ist im Österreich-Schnitt weit vorne, was Tempo 30 anlangt. Tempo 50 auf den Einfahrtsstraßen bzw. Haupttrouten ist gut und richtig, auch für den Obus. An sensiblen Stellen wie Schulen, Kindergärten oder Seniorenheimen braucht es Geschwindigkeitsreduktionen und auf alle Fälle regelmäßige Kontrollen.

einem Ausbau der Förderaktionen für Lastenräder bzw. Radanhänger und des Verleihs ...

Die Förderaktionen für Lastenräder erachten wir als ausreichend. Den Ausbau des Radverleihs befürworten wir. Wir fordern zudem ein Bike Sharing System, sowie Mobility Points bei großen Bauprojekten oder beispielsweise am Bahnhof. Wir befürworten eine Vereinfachung des Registriersystems, sofern sie möglich ist.

NEOS

... Schaffung einer koordinierenden Rad-Task-Force im Magistrat, die mit Einrichtungen wie Universitäten, Schulen und den Bürgern zusammenarbeitet

→ sinnvolles Anliegen, aber evtl. in einem eigenen Büro für das Projekt „klimafitte Stadt“ besser angesiedelt. Es gibt im Wahlkampf viele Vorschläge über eigene Stellen mit Zuständigkeiten, was grundsätzlich sinnvoll sein kann, aber es darf kein Fleckerlteppich aus Kompetenzüberschneidungen werden.

... einer verstärkten Umsetzung der neuen rechtlichen Möglichkeiten durch die Novelle der StVO mit 1. Oktober 2022 (etwa Rechtsabbiegen bei Rot)

→ positiv

... Einführung von flächendeckendem Tempo 30 km/h im Stadtgebiet

→ für einen großen Teil der Stadt gilt das bereits, in einem noch größeren kommt man ohnehin selten bis nie auf 30 km/h. Auf Hauptverkehrsadern (Alpenstraße, Vogelweiderstraße) sehen wir Tempo 30 als nicht sinnvoll, viele sehen die Geschwindigkeitsbegrenzung als Schikane, was auch zur Nichtberücksichtigung führen kann. Dafür wünschen wir uns bessere Kontrollen, um Tempo 30 dort, wo es wirklich sinnvoll ist, besser durchsetzen zu können.

... einem Ausbau der Förderaktionen für Lastenräder bzw. Radanhänger und des Verleihs...

→ das Leihsystem soll weiter ausgebaut werden, wo es die Nachfrage gibt, außerdem befürworten wir eine Vereinfachung und Entbürokratisierung des Leihsystems. Mehr Angebot bei allen Formen der alternativen Mobilität (alternativ zum Verbrennungsmotor) ist für uns eine der wesentlichsten Forderungen bei dieser Wahl.

KPÖ plus

- ... Schaffung einer koordinierenden Rad-Task-Force im Magistrat, die mit Einrichtungen wie Universitäten, Schulen und den Bürgern zusammenarbeitet
- ... einer verstärkten Umsetzung der neuen rechtlichen Möglichkeiten durch die Novelle der StVO mit 1. Oktober 2022 (etwa Rechtsabbiegen bei Rot).
- ... Einführung von flächendeckendem Tempo 30 km/h im Stadtgebiet
- ... einem Ausbau der Förderaktionen für Lastenräder bzw. Radanhänger und des Verleihs ...

Als KPÖ PLUS **unterstützen** wir **alle genannten Maßnahmen**. Hinzu kommen **Anreize für Betriebe**, deren Beschäftigte vom Auto auf das Rad umsteigen, eine **verbesserte Schneeräumung** von Radwegen im Winter, das kurzfristige Aufstellen von **Radabstellplätzen** überall wo ein Mangel herrscht und indem auch hochrangige Vertreter*innen der Stadtpolitik mit gutem Beispiel vorangehen.

Radverkehr ermöglicht Kindern und Jugendlichen sowie Seniorinnen und Senioren Selbstständigkeit auf ihren täglichen Wegen. Für diese Gruppen ist Sicherheit besonders wichtig. Wie möchte Ihre Partei diese fördern?



Bürgerliste/Die Grünen

Die eigenständige und aktive Mobilität am Weg in die Schule ist besonders wichtig, denn das Mobilitätsverhalten in der Kindheit prägt auch Mobilitätsgewohnheiten im Erwachsenenalter. Senior*innen fühlen sich im Verkehrsalltag häufig mit der bloßen Geschwindigkeit überfordert. Beide Bevölkerungsgruppen haben eine erhöhte Anforderung an Sicherheit.

Wir wollen das **Schulstraßenprogramm** der Stadt rasch auf möglichst alle Schulstandorte ausdehnen und so die aktive Anreise für Schüler*innen forcieren. Auch die Zufahrt zu Kindergärten soll möglichst sicher mit dem Fahrrad und zu Fuß ermöglicht werden.

Zusätzlich zur Radfahrprüfung sollen **Radfahrtrainings** für Schulen gefördert werden.

Salzburg braucht einen **Fahrradübungsplatz** am Beispiel des Wiener Radspielplatz, wo Kinder und Jugendliche das Radfahren spielerisch üben und ausgebildete Radfahrtrainer*innen Trainings für Kinder, Jugendliche, Erwachsene, Migrant*innen und Senior*innen durchführen können. Die Stadt kauft aktuell auch Räder für Radkurse für migrantisches Frauen an.

Die städtische **Lastenradförderung** umfasst auch spezielle Dreiräder für Senior*innen. Die Förderung möchten wir **ausdehnen**, indem der Budgettopf aufgestockt und die Förderbeträge zumindest um die Inflation der letzten Jahre erhöht werden.

ÖVP

Das A und O für sicheren Radverkehr sind sichere Radfahrerinnen und Radfahrer. Darum ist die **Fahrradprüfung** für unsere Jüngsten auch so wichtig. Der Verkehrsgarten im Stözlpark ist dabei eine besonders wichtige Institution, die wir stets auf höchstem Niveau halten sollten, um den Kindern eine möglichst gute Ausbildung zu ermöglichen.

Daneben sollten wir, wo möglich, **bauliche getrennte (Geh- und) Radwege** forcieren, da dies nicht nur das subjektive Sicherheitsempfinden steigert, sondern die Sicherheit auch objektiv hebt.

SPÖ

Damit sich vor allem Senior:innen und kleine Kinder sicher fühlen, ist ein achtsames Miteinander im Straßenverkehr wichtig. Autofahrer:innen, aber auch andere Fahrradfahrer:innen, beziehungsweise Fußgänger:innen sind gleichermaßen gefordert. Radfahrer:innen, die zu schnell unterwegs sind, verunsichern andere Radfahrer:innen und können in gefährlichen Situationen möglicherweise nicht schnell genug bremsen. Durch **gezielte Öffentlichkeitsarbeit** durch die Stadt soll das Bewusstsein dafür erhöht werden.

Gefahrenstellen wie beispielsweise die Kreuzung vor dem Café am Kai oder die Ausfahrt der Gaswerksgasse auf der Müllner Seite bei der verschiedene Nutzer:innengruppen aufeinandertreffen **gehören entschärft**. Hier hat sich die SPÖ sowohl im Gemeinderat als auch in der Öffentlichkeit bereits in der Vergangenheit schon tatkräftig engagiert – das werden wir auch in Zukunft tun.

Die **Beleuchtung** entlang der Radwege gehört ausgebaut. Besonders für ältere Menschen ist es wichtig, dass sie gute Sicht haben.

Wo es möglich ist, sollen die **Radwege verbreitert** werden, sodass es für eine Begleitperson tatsächlich möglich ist (wie in der StVO-Novelle enthalten), neben einem Kind herzufahren.

NEOS

Im Wesentlichen gibt es zwei starke und einen sanften Hebel dafür. Die zwei starken sind **bauliche Trennung und Breite**, der sanfte ist eine **Reduktion des Autoverkehrs** in der Stadt, wobei diese eher langfristig wirkt. Insofern setzen wir uns dafür ein, gerade bei besonders gefährlichen Wegen zuerst anzusetzen und den Radweg physisch vom Rest der Fahrbahn zu trennen, und gerade bei neuen Radwegen würden wir beide Hebel berücksichtigen.

KPÖ plus

Es braucht viel mehr baulich vom Straßenverkehr **getrennte Radwege, Vorrang bei Ampelschaltungen, Geschwindigkeitsreduktionen** insbesondere wo keine bauliche Trennung möglich ist, eine **generelle Verkehrsberuhigung** wie bereits in Teilen der Altstadt auch in anderen Teilen der Stadt und eine **bessere Kennzeichnung von Radwegen**.

Wie stehen Sie zur Steigerung des Radverkehrsanteils durch Begleitmaßnahmen zur Dämpfung des Autoverkehrs? (Innenstadt-Verkehrsregelung, Busbeschleunigung)



Bürgerliste/Die Grünen

Derzeit ist ein Großteil des Straßenraums für den motorisierten Individualverkehr reserviert, was die Verwendung des bei weitem flächenineffizientesten Verkehrsmittels begünstigt. Der PKW-Verkehr in der Salzburger Innenstadt besteht zu großen Teilen aus Durchzugsverkehr, welcher den Innenstadtbetrieben wenig Nutzen bringt. Wir sprechen uns für eine geänderte Verkehrsregelung im Bereich zwischen Neutor und Staatsbrücke aus, die ein Befahren nur noch für den ÖPNV, den Ziel- und Quellverkehr, Blaulichtorganisationen sowie Taxis und Lieferant*innen vorsieht. Davon würde dieser Bereich qualitativ enorm profitieren.

Die Eindämmung des IV in Form eines reduzierten Fahrbahn- und Parkplatzangebotes kommt allen anderen Verkehrsmitteln zugute, wenn diese dadurch mehr Platz bekommen und – auch im Falle des Radverkehrs – deutlich sicherer werden. Damit der Öffentliche Verkehr verlässlich fahren kann, darf dieser nicht im Auto-Stau stecken bleiben. Wir halten Maßnahmen zur Busbeschleunigung wie neue Busspuren oder Fahrbahnhaltestellen für notwendig, da sie den Öffis den bisher fehlenden Vorteil gegenüber dem privaten PKW verschaffen.

ÖVP

Wie bereits oben dargestellt, ist mein Ziel, den Anteil des Umweltverbunds auf 70% (von derzeit 62%) zu steigern. Dabei ist es natürlich wichtig, dass sich die Verkehrsarten des Umweltverbundes nicht gegenseitig „kannibalisieren“. Denn es bringt weder dem Verkehrssystem, noch der Umwelt etwas, wenn ein Öffi-Nutzer künftig Rad fährt, oder ein Radfahrer künftig die Öffis nutzt. Zudem lehne ich die Politik des moralisch erhobenen Zeigefingers strikt ab, denn durch Zwang werden wir niemanden zum Umstieg bewegen können, sondern nur durch gute und attraktive Angebote.

Dass dieser Weg der richtige ist, beweisen die Zahlen: Seitdem das Verkehrsressort in Stadt und Land im Jahr 2019 von der ÖVP geführt wird, ist es erstmals seit 28 Jahren gelungen, eine Trendwende im Modal Split herbeizuführen. Lag der Anteil des Umweltverbunds im Jahr 2018 in der Stadt noch bei 55%, wuchs er nun auf 62% an. Das ist das erste Mal seit dem Jahr 1995, dass der Umweltverbund überhaupt einen Anstieg aufweist – und dann auch noch solch einen deutlichen. Die Strategie, den Verkehr als Gesamtheit zu sehen und die Verkehrsarten nicht gegeneinander auszuspielen, hat sich eindeutig als die richtige erwiesen und stärkt den Umweltverbund deutlich.

SPÖ

Weniger Autos an der Oberfläche bedeuten mehr Lebensqualität für die Salzburger:innen. Um den alljährlich auftretenden Sommerstau zu vermeiden, fordern wir eine weitaus bessere Bewerbung der Park and Ride Parkplätze an den Stadträndern. Im Jahr 2024 sollten Tourist:innen mit ihrem PKW nicht mehr direkt ins Zentrum fahren und auf ihrem Weg zur Parkgarage ganze Stadtteile lahmlegen. Im Gegensatz zur ÖVP ist für uns der Sommerstau nichts, das die Salzburger:innen „eben hinnehmen müssen“. Auch im Rahmen von größeren Bauprojekten, bei denen die Stadt Einfluss hat, werden Mobilitätskonzepte eingefordert und Radinfrastruktur geschaffen, um ein attraktives und niederschwelliges Angebot zu schaffen.

NEOS

Sehr positiv und ist Teil unseres Wahlprogramms. Das Auto nimmt in der Stadt zu viel Platz ein, und wir glauben, dass viele Menschen nur daran festhalten, weil es keine guten Alternativen gibt. Durch einen Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel, eine Personaloffensive im O-Bus-Bereich, attraktivere Arbeitsbedingungen und Förderung alternativer Angebote wäre da viel möglich. Auch der S-Link bis nach Hallein und die Neutorsperre sind wichtige Beiträge zur Verkehrsberuhigung.

KPÖ plus

Angesichts des Stau-Chaos und der Autolawine, nicht zuletzt aufgrund der zehntausenden Pendler*innen, ist es unumgänglich, sicheres Radfahren durch die genannten dämpfenden Maßnahmen zu ermöglichen. Es ist wichtig, dass man in die Stadt kommen kann, aber der **Durchzugsverkehr gehört eingedämmt**. Das würde die Stadt für viele Verkehrsteilnehmer*innen sicherer machen, die Stadt beleben und helfen, den Schutz von Mensch und Umwelt umzusetzen.