

<p>6. Für den Öffentlichen Personen-Nahverkehr sind für 2019 22 Mio. Euro budgetiert. Halten Sie eine jährliche Erhöhung für notwendig?</p>	<p>Selbstverständlich wird die Stadt Salzburg in den nächsten Jahren die Mittel für den Öffentlichen Verkehr deutlich anheben, nicht aus der Tatsache, dass wir die Lokalbahn bis zum Mirabellplatz verlagern wollen.</p>	<p>Ich glaube, die Stadt muss unbedingt in den öffentlichen Verkehr investieren. Es braucht rasche Maßnahmen. Bei einem Budgetüberschuss von 51 Mio Euro für das Jahr 2017 darf es dabei am Geld nicht scheitern.</p>	<p>Selbstverständlich ist eine jährliche Anpassung notwendig. Die ÖPNV-Angebote müssen ausgebaut und attraktiver werden. Hier zu sparen war fataler Fehler, den wir mit unser Lebensqualität bezahlen mussten. Hier weiter zu sparen würde unsere Gesundheit und unser Klimawandel noch massiver be-lasten.</p>	<p>Es braucht einen Relaunch in der Verkehrspolitik, in der die Grundstrukturen des öffentlichen Verkehrs neu aufgesetzt werden. Hier wird auch die Finanzierung eine wesentliche Frage sein. Um attraktive Verbindungen und günstige Fahrkartpreise zu erreichen, wird es notwendig sein, mehr Geld in die Hand zu nehmen.</p>	<p>Absolut, wenn wir nicht mehr Geld budgetieren, dann werden sich die Verkehrsprobleme nicht in Luft auflösen.</p>	<p>Ich halte zuerst eine Überarbeitung des bisherigen Verkehrssystems für notwendig. Im zweiten Schritt wissen wir das, wieviel wir brauchen und ob das mehr als 22 Mio. sind. Eine profunde Überarbeitung bringt uns auf jeden Fall schon in die Jahre 2020ff..</p>	<p>Ja, wenn es nach den Zusatzzahlen nach Salzburg geht bzw. wenn Salzburg ernsthaft den öffentlichen, Rad- und Fußgängerverkehr ausweiten möchte.</p>	<p>Ja, denn es braucht Mittel für einen massiven Ausbau des öffentlichen Verkehrs und für leistbare Tickets, etwa nach dem 1-20-100-Modell. Geld wäre dafür genügend vorhanden: jährlich schüttet die Salzburg AG und die Parkgaragegesellschaft Millionen an Dividenden an Stadt und Land aus, die Abgabe für Reisebussen von Tagestouristen könnte nach dem Vorbild anderer Städte deutlich erhöht werden auch eine Nahverkehrsabgabe für Unternehmen wäre leicht umsetzbar. Es scheitert bisher nicht am Geld, sondern am politischen Willen jener Parteien, die seit 27 Jahren in der Stadtregierung sitzen.</p>
<p>7. Die bisherige Aufgabenteilung zwischen Stadt und Land hat sich nicht bewährt. Wie soll eine effiziente Neugliederung aussehen, um die Verkehrsplanung besser zu koordinieren?</p>	<p>Wir brauchen eine regional abgestimmte Verkehrsplanung, weil die Herausforderungen im Verkehrsbereich keine Gemeindegrenzen kennen. Bei der ÖV-Verkehrsplanung muss es künftig eine Entlohnung von Verkehrsleistungen geben. Zur Vermiedung von Interessenskonflikten sollen Verkehrsplanung, Verkehrsbestellung und Verkehrsleistung im Interesse des gesamten ÖV-Systems in ihrer Entscheidungsfindung voneinander getrennt geführt werden.</p>	<p>Die Gesprächsbasis mit dem Land ist derzeit eine sehr gute. Ich halte diese Achse aktuell für erfolgversprechend, um auch verkürzte Strukturen aufzubrechen.</p>	<p>Wir brauchen endlich einen nachhaltigen Schulterschluss zwischen Stadt, Umlandgemeinden und dem Land. Weder Stadt, Gemeinden noch das Land Salzburg können die Verkehrsfrage alleine lösen. Über 100.000 PendlerInnen täglich unterschätzen die entscheidende Rolle des gesamten Zentral-raums. Stadt, Land und Gemeinden müssen gemeinsam ein regionales Verkehrskonzept erarbeiten. Um eine gute Planung des ÖPNV zu gewährleisten, muss sich die Stadt auch mit Sitz und Stimme am Verkehrsverbund beteiligen. Hier bedarf es dringend einer Neugliederung. Gleichzeitig fordern wir, dass die Stadt die Verkehrsplanung wieder selber in die Hand nimmt und dadurch auch die Abstimmung mit anderen städtischen Aufgaben (vor allem Stadtplanung) massiv verbessert wird.</p>	<p>Ihre Behauptung kann ich nicht teilen. In meinem Bereich „Straßenbau / Baustellenkoordination“ funktioniert die Zusammenarbeit mit dem Land sehr gut. Das Problem ist, dass Altbürgermeister Dr. Heinz Schöden nur sehr wenig in den ÖPNV investieren wollte und den für die Stadt sehr schlechten Vertrag zu verantworten hat. Wie bereits angeführt „erwirtschaftet“ die Stadt in den Jahren 2013 bis 2016 mit dem Verkehr etwas mehr als 60 Millionen Euro an „Gewinn“. Rückblickend fehlt dieses Geld im ÖPNV der Stadt Salzburg.</p>	<p>Stadt und Land werden das Verkehrsproblem nur gemeinsam lösen können. Es wird auch zukünftig kein Alibiinstrument geben, aber die Stadt- und Landesregierung hat die verordnete Pflicht zusammen zu arbeiten und nach gemeinsamen Lösungen zu suchen. Wenn die Anklagungen von LR Schroll und dem Salzburger Bürgermeister nur im Ansatz erledigt werden, dann haben wir in fünf Jahren viel erreicht. Beim Salzburger Verkehrsverbund muss viel hinterfragt werden und gemeinsam versucht werden, wie man effektiver an gesamten Lösungen arbeiten kann.</p>	<p>Verkehrsplanung raus aus der Salzburg AG und gemeinsame institutionalisierte Verkehrsplanung durch die öffentliche Hand gemeinsam mit Land, Stadt und Umlandgemeinden sowie Bund. Salzburg AG soll nurmehr Dienstleister sein.</p>	<p>Stabstelle im Land Salzburg: Erarbeitet gemeinsam mit Regionalverbänden, Euroglo, Oberösterreich und Stadt Salzburg ein Gesamtverkehrskonzept mit quantifizierbaren Zielen. Inwieweit dieses Gesamtverkehrskonzept setzt die Verkehrsplanung durch Bürgerabstimmungen sanktionierte Maßnahmenpaket um und evaluiert im Zweijahresrhythmus. Gegebenenfalls muss sie nachjustieren.</p>	<p>Es gab in der Vergangenheit etliche Verkehrskonzepte, die nicht umgesetzt wurden. Entscheidend ist, dass die Umlandgemeinden der Stadt in die Planung für den gesamten Großraum einbezogen sind. Das betrifft auch das teure Wohnen. Die explodierenden Wohnkosten in der Stadt zwingen viele, in den Speckgürtel zu ziehen. Das bedeutet wieder mehr Verkehr. Es braucht einen gemeinsamen Plan, wo Stellplätze gebaut und wie der Verkehr sich entwickeln soll, anstatt dass jede Gemeinde nur für sich und gegeneinander arbeitet. Eine solche gemeindeübergreifende Planung kann verschiedene Formen annehmen. ÖPNV PLUS tritt dafür ein, die Umlandgemeinden, die längst mit der Stadt zusammengewachsen sind, in die Stadt einzugemeinden.</p>
<p>8. Welchen Lösungsansatz haben Sie für den Gaisberg?</p>	<p>Der Gaisberg ist ein großes Naherholungsgebiet für die Stadtbewohner. Mit dem Gaisbergbus gibt es eine direkte ÖV-Verbindung von der Stadt.</p>	<p>Der Gaisberg als das Naherholungsgebiet für die SalzburgerInnen ist ein wahres Schmuckkästchen. Derzeit wird mit einem Mountaintike-Trail das Angebot noch weiter verbessert. Mit einem günstigen Abus-Ticket für Familien könnten viele Menschen dazu bewegt werden, das Auto unten stehen zu lassen. Natürlich ist auch eine Schrankenanlage vorstellbar, die anzeigt, wenn die Parkplätze am Gaisberg voll belegt sind.</p>	<p>Der Gaisberg, unser höchster Hausberg, muss als Natur- und Naherholungsraum gesichert werden. Der vor allem bei Schönwetter überbordende PKW- und Motorradverkehr schadet der Natur und beeinträchtigt den Erholungswert zunehmend. Wir setzen uns für einen attraktiven E-Busstil und einen zusätzlichen Gaisberg ab der Zisteralm ein.</p>	<p>Autofreier Gaisberg mit – insbesondere in den touristisch intensiven Monaten im Sommer – dicht getakteten ÖPNV (an starken Tagen auch ein intensiver Shuttledienst – man weiß wann der Gaisberg „gestimmt“ wird). Lediglich die Anrainer und die Hotelgäste dürfen noch fahren. Bei Guggenthal und bei Oberwinkel sperrt eine Schrankenanlage den Gaisberg ab.</p>	<p>Der Gaisberg ist ein Juwel und wir müssen das auch mit ihm umgehen. Ich halte wenig davon, hier mit Wahlgerechten zu agieren. Aber die Stadt sollte sich mit Experten zusammensetzen und Lösungen erarbeiten, die nachhaltig, umweltfreundlich sind, aber auch der Salzburger Bevölkerung weiterhin ermöglichen, dieses Erholungsgebiet zu besuchen.</p>	<p>Ich laufe mehrmals im Monat hinauf und kann das nur jedem Salzburger empfehlen. Verkehrsbeschränkungen ab einer gewissen Frequenz sollten nicht nur für Oberwinkel gemacht werden. Die Busverbindungen könnte noch besser beworben werden, ich nehme aus Zeitgründen manchmal den Bus bis Mirabellplatz und finde dieses Angebot hervorragend.</p>	<p>Abfahrt des Gaisbergbusses von einem PR Parkplatz in der Stadt, bessere Frequenz, Stadtticketpreis.</p>	<p>Die Maßnahme Nummer eins ist, den öffentlichen Verkehr auszubauen. Der Bus auf den Gaisberg muss wieder öfter fahren. Damit er angenommen wird, muss er häufiger fahren. Wenn Begrenzungen des Autoaufkommens notwendig sind, sollte die Aufsahrt mit dem Bus eine einladende und günstige Alternative sein.</p>
<p>9. Was sind die drei vordringlichsten Verkehrsprojekte, die Sie auf jeden Fall umsetzen möchten?</p>	<p>- Verlängerung der Lokalbahn bis Mirabellplatz mit der Einbindung der S-Bahnstrecke. - Mit dem Ausbau der Münchner Bundesstraße zwischen Lieferinger Hauptstraße und Knoten Mitte könnten folgende Probleme gelöst werden: Derzeit verpölet sich die Linie 4 auf dieser relativ kurzen Strecke extrem. Gleichzeitig gibt es durch den Dauerstau erheblichen Schleichverkehr in den Wohngebieten von Liefering. Und weiters fehlt eine direkte Radverbindung zu den Salztachradwegen. - Erweiterung Mönchsberggarage um die Altstadt für Bewohner wieder attraktiver zu machen.</p>	<p>1. Taktverdichtung bei Obus und Abus, 2. Expressbuslinien in die Umlandgemeinden, 3. weiterer Ausbau des Radwegenetzes</p>	<p>Bis 2024 (ohne gewichtete Rechnung) 1. Grüne Welle für Öffi – Vorrang für den Obus auf allen Linien durch Ausbau Park & Ride für PendlerInnen & TouristInnen, Busspuren, busfreundliche Ampelschaltungen 2. Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung 3. Verkehrsberühmte Bewegungsachsen in der Innenstadt/Mittel-/Langfristige -Verlängerung der Lokalbahn bis Mirabell (Schritt 1) und Hallein (Schritt 2)</p>	<p>1.) Relaunch Verkehrsbetriebe 2.) Steigerung der Fahrgastzahlen im ÖV durch kurzfristige Maßnahmen wie Busspuren und günstige Fahrkarten sowie Hebung des Radverkehrsanteils 3.) Autofreier Gaisberg</p>	<p>Eine finanzierbare Regionalstadtbahn mit Einbindung der Bevölkerung bei den Etappen der Planung. Eine bessere Öffi-Taktung und ein günstiger 20€ - Jahres ticket in der Stadt sowie Park & Ride Parkplätze ausserhalb der Stadt, sodass die Pendler mit einer schnellen Verbindung zu ihren Arbeitsplätzen kommen können. Es wird ein Bündel an Maßnahmen brauchen, jede einzelne alleine bliebe wirkungslos.</p>	<p>Bei mir selber weiter optimieren. D.h. nach mehr Radfahrten in der Stadt. Wenn das jeder macht, dann wird sich der Modal-Split deutlich verbessern! Die Linie 5 mit teilweise oberleitungsunabhängigen Bussen nach Grödig sollte auf jeden Fall umgesetzt werden!</p>	<p>Attraktivierung Fußgängerverkehr, Verbilligung Bustickets für Menschen mit niedrigem Einkommen, quantifizierbaren Gesamtverkehrsplän.</p>	<p>1) Runter mit dem teuren Öffi-Preisern – 1 Euro für ein Tagessticket, 10 für den Monat, 100 für das ganze Jahr – und langfristig gratis Öffi wie in Luxemburg und Tallinn, 2) Ausbau des öffentlichen Verkehrs – mehr Busse und Busspuren, für kürzere Wartezeiten, 3) Park-&-Ride-Plätze am Stadtrand für Reisebusse und PendlerInnen, mit attraktiven Öffi-Verbindungen in die Stadt</p>
<p>Bewertung in Schulnoten</p>	<p>ÖVP: 2,6</p>	<p>SPÖ: 2,4</p>	<p>Bürgerliste: 3,4</p>	<p>NEOS: 2,35</p>	<p>FPÖ: 2,4</p>	<p>Salz: 3</p>	<p>Die Linke: 2,06</p>	<p>ÖPNV PLUS: 2,36</p>