



Scientists for Future Salzburg: Zehn Fragen an die neue Stadtregierung

Als Scientists for Future ist uns wichtig, dass im neuen Regierungsprogramm eine wirksame Klimapolitik verankert wird. Grundsätzlich halten wir eine **Evaluierung der Klimapolitik** der letzten fünf Jahre sowie ein **permanentes Klimamonitoring** der neuen Legislaturperiode für zentral, damit der Erfolg der Maßnahmen transparent kommuniziert und bei Versäumnissen nachgebessert werden kann.

Mit zehn Fragen richteten wir uns an die Spitzenkandidaten und Spitzenkandidatin, die als Regierungsmitglied in der zukünftigen Regierung der Stadt Salzburg Verantwortung übernehmen werden. Im Folgenden werden die Fragen und Antworten im Wortlaut wiedergegeben.

[1] Neben leistbarem Wohnen stellt der Verkehr das Hauptproblem in der Stadt Salzburg dar. Das thematisieren Sie auch in ihren Wahlprogrammen. Laut Verkehrserhebung des Landes wurden 2012 in der Stadt Salzburg 44 % der Wege mit dem Auto, je knapp 20 % mit dem Rad oder Zu Fuß sowie knapp 15 % mit dem ÖV zurückgelegt. 2022 ist der Umweltverbund von 54 % auf 62 % gestiegen, damit wurde der Wert von 1995 (61%) wieder erreicht. Aber die Prozentangaben täuschen: denn absolut ist der Autoverkehr in der Stadt sowie im gesamten Bundesland weiter gestiegen **[mehr]**. Die täglichen Staus zerstören die Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Stadt, der Autoverkehr trägt aber auch wesentlich zu den CO₂-Emissionen der Stadt bei. Staus verhindert man am besten, in dem die Autos weniger werden.

Welche konkreten Maßnahmen wollen Sie setzen, um den Autoverkehr in der Stadt zurückzudrängen und wie vermitteln Sie das den Bürgern und Bürgerinnen?

1

Bernhard Auinger (SPÖ): *Es braucht beim Verkehr ein Bündel an Maßnahmen, ein Verkehrskonzept ist längst überfällig. Die Wiedereinführung des 10-Minuten-Taktes beim Obus, die Stärkung der Mikro-ÖV-Systeme auch in den Umlandgemeinden sowie den weiteren Ausbau der Radwege. Expresslinien mit Doppelgelenksbussen, die in der Früh und am Abend Pendler: innen aus dem Umland ins Zentrum und wieder zurückbringen sollen, könnten ebenfalls für schnelle Entlastung sorgen.*

Kay-Michael Dankl (KPÖ PLUS): *Verkehrspolitik ist auch eine soziale Frage – und in Salzburg untrennbar mit Wohnungspolitik verbunden: Gibt es wieder leistbares und gutes Wohnen in der Stadt, müssen die Menschen nicht in den Speckgürtel abwandern und dann Teil der Pendler-Lawine werden. Dafür braucht es ein modernes Verkehrskonzept, das Anreize schafft, auf öffentlichen Verkehr umzusteigen. Wer den motorisierten Individualverkehr ausbaut, wird Stau ernten. Es braucht einladende Öffis, weniger Hürden beim Radfahren und Zufußgehen sowie lebendige Stadtteile der kurzen Wege.*

Anna Schiester (Bürgerliste): *Wir schlagen folgende Maßnahmen vor: Schaffung von P&R Möglichkeiten an den Stadträndern; Umverteilung des öffentlichen Raums zugunsten des Umweltverbunds (zB Bevorrangung des ÖV durch mehr Busspuren etc); Öffi Takt verbessern, attraktive Öffis als Alternative zum MIV fördern; Ausbau der Radwege; Verkehrsberuhigung der Innenstadt durch Reduktion bzw. Herausnahme des Durchzugsverkehrs; Neugestaltung der Altstadtplätze, wie Mozart- und Waagplatz sowie Museumsplatz bzw. Festspielbezirk; Schaffung neuer Fußgänger:innenzonen, beispielsweise im Bereich rund um den Hanuschplatz; Auflassung des Rot- Kreuz Parkplatzes; Auflassung des Busparkplatzes im Bereich der Paris Lodron Straße und Schaffung eines Radweges zur Entlastung der Linzergasse; Attraktivierung des Park& Ride Angebotes im Bereich der Messe und Salzburg Süd (ganzjähriges Angebot mit attraktivem Ticketsystem); Entsiegelungen und Grünraumgestaltung im Sinne der Klimawandelanpassung im gesamten Stadtgebiet; Verkehrsberuhigung in den Stadtteilen (Befreiung vom Durchzugsverkehr). Diese Umverteilung des öffentlichen Raums kann nur durch Miteinbeziehung der Bevölkerung*



erfolgen. Um die Menschen für die notwendigen Maßnahmen zu gewinnen, müssen wir ihnen den Gewinn an Lebensqualität vermitteln, der etwa entsteht, wenn aus einer Fahrbahn ein Radweg mit Bäumen wird, oder ein Schanigarten. → Klare Kommunikation, Alternativen schaffen, Bürger:innen-Infos, Möglichkeiten selbst Ideen einzubringen, Bürger:innen-Räte zur Verkehrszukunft schaffen etc.

Florian Kreibich (ÖVP): Einleitend sei gesagt, dass ich eine Politik des moralisch erhobenen Zeigefingers strikt ablehne. Man muss die Menschen mitnehmen und den Verkehr in seiner Gesamtheit betrachten. Es ist unsere Aufgabe als Politik, den Menschen Angebote zu machen, die ihnen einen Umstieg ermöglichen und attraktiv machen, dann gelingt es auch. Vom Gemeinderat wurde im Rahmen des Projekts „Pionierstadt“ als Ziel einstimmig ein Anteil des Umweltverbundes am Gesamtverkehr von 70% beschlossen. Dieses Ziel wird nachhaltig durch die Radverkehrsstrategie, den Masterplan Gehen und den Nahverkehrsplan verfolgt. Dabei werden z.B. auch übergeordnete Grundsätze wie die „Healthy Streets“-Parameter berücksichtigt. Ein Beispiel dafür ist der von uns entwickelte und gegen die Stimmen von SPÖ und Grünen beschlossene „Salzburg Boulevard“, welcher Teil des „Masterplans Gehen“ ist und die neue Oberflächengestaltung der Rainerstraße nach Abschluss der S-LINK-Baustelle darstellt. Wie sich zeigt, ist unsere Vorgangsweise einer gesamtheitlichen Betrachtung des Verkehrs, der Umsetzung der oben genannten Strategien und einer engen Zusammenarbeit mit dem Land sehr erfolgreich: So konnte erstmals seit 28 Jahren eine Trendwende im Modal Split erreicht werden, seit die Verkehrsressorts im Jahr 2019 jeweils in Stadt und Land ÖVP-geführt sind: Seit 2018 stieg der Anteil des Umweltverbunds um sieben Prozentpunkte auf 62%, der Anteil des motorisierten Individualverkehrs sank im gleichen Zeitraum um jenen Wert. Zum Vergleich: Im Jahr 1995 lag der Anteil des Umweltverbunds bei 61%, sank bis zum Jahr 2004 auf 54% und stagnierte seither bei schwachen 55%. Es freut mich sehr, dass wir die Menschen mit unserer gesamtheitlichen Politik mitnehmen konnten und sie bereit sind, Teil dieser Entwicklung zu sein. Die Zusammenführung der einzelnen Strategien sowie eine Weiterentwicklung inkl. einer Strategie im Umgang mit dem Individualverkehr ist durch den seitens der EU bis Ende 2027 als verpflichtend erklärten „Sustainable Urban Mobility Plan“ (SUMP) zu erarbeiten. Die Inhalte für diesen SUMP liegen in der Stadt Salzburg durch die genannten Strategien und Beschlüsse bereits größtenteils vor und sind im Rahmen des SUMP dann zu einem Gesamtpapier zusammenzuführen.

2

[2] Weitgehend Einigkeit gab es in den Wahlauseinandersetzungen darüber, dass der O-Busverkehr verbessert werden muss. Mehr Busspuren, eine Verdichtung der Fahrzeiten sowie Maßnahmen zur Attraktivierung des Jobs als Busfahrer:in gelten als Vorschläge.

Welche konkrete Maßnahmen wollen Sie in der kommenden Legislaturperiode umsetzen?

Bernhard Auinger (SPÖ): Mit der neuen Verkehrsgesellschaft haben wir die Möglichkeit als Stadt direkt Einfluss auf den Obus zu nehmen. Diese Chance müssen wir nutzen! Es braucht zudem neben der vielfach geforderten Taktverdichtung, einen Netzausbau in den Stadtgebieten, die keine adäquate Anbindungen haben, wie zum Beispiel in Teilen Aigens. Darüber hinaus braucht es sicher eine externe Evaluierung über das gesamte Obus-Netz.

Kay-Michael Dankl (KPÖ PLUS): Damit das Angebot besser wird, braucht es eine Rückkehr zum 10-Minuten-Takt, gute Anbindungen auch abends und am Wochenende, eine Erweiterung des Obus-Netzes in die Umlandgemeinden und freie Fahrt für den Obus durch mehr Busspuren. Innerstädtisch gehört das Netz verdichtet, d.h. garantieren, dass Stadtteile wie Lehen weiterhin direkt an das Stadtzentrum und den Hauptbahnhof angebunden bleiben und weiße Flecken auf dem Netzplan erschließen. Weitere Maßnahmen sind bessere Arbeitsbedingungen für Obus-Fahrer:innen, eine einladende Gestaltung der Bus-Haltestellen (mit Sitzgelegenheiten, Echtzeitanzeige, barrierefrei und überdacht), Unterstützung alternativer Auto-Nutzungsformen wie Sammeltaxi, Carsharing und Car-Pooling, mehr Fußgängerzonen, Wohnstraßen und Begegnungszonen ausbauen. All das hilft, dass der Obus nicht selbst im Stau steckt sondern schnell ans Ziel kommt.

Anna Schiester (Bürgerliste): *Rasche Rückkehr zum 10 Minuten-Takt und schrittweise Verkürzung auf 7 Minuten (Taktverdichtung); Abschaffung des Sommerfahrplans; neue, am besten baulich getrennte Busspuren, wie beispielsweise in der Sterneckstraße, um die Linie 2 zu beschleunigen; neue Linien in derzeit unerschlossenen Gebieten, wie etwa der Rennbahnsiedlung und Teilen Aigens und von Schallmoos; Micro-Öffis; barrierefreie Ausgestaltung und Ausbau der Haltestellen-Infrastruktur (mit Überdachung, Sitzgelegenheit, Live-Anzeige usw.); Schaffung notwendiger WC- und Pausenräume für Buslenker:innen an allen Endhaltestellen; Verwendung von Doppelgelenkbussen zur Kapazitätssteigerung bei gleichem Personalaufwand; ein Halbjahres-Ticket für Menschen, die in der wärmeren Jahreshälfte das Fahrrad für ihre Alltagswege nutzen, im Winter jedoch eine Alternative brauchen; ein Gesamtverkehrskonzept, das den ÖPNV nicht isoliert betrachtet, sondern alle Mobilitätsangebote ineinandergreifen lässt.*

Florian Kreibich (ÖVP): *Durch den gemeinsam mit dem Land Salzburg ausgearbeiteten Nahverkehrsplan drehen wir an den wichtigen Stellschrauben: Bedarfsorientierung, Takt, Reisezeit und Kundenzufriedenheit. Durch die Durchbindung der Regionalbuslinien, die Optimierung der Umstiegsrelationen und die Verknüpfung mit dem S-LINK (durch Einbindung verschiedener Schienennetze kann das Potential hier weiter gesteigert werden: In wirtschaftlicher Hinsicht erachte ich z.B. die ABS 38 für unerlässlich, durch die Messebahn, die Königsseebahn und die Ischler-Bahn könnten wir großes Potential vor allem im touristischen Verkehr in Wert setzen und effektiv mit dem Obus-Netz verknüpfen) heben wir hier das volle Potential des Obus-Netzes als Teil des Öffi-Systems für den gesamten Zentralraum. Taktverdichtungen beim Obus sind immer in Abhängigkeit vom Personalstand zu sehen (es liegt nicht am Geld), der angesprochene Nahverkehrsplan sieht in seiner finalen Etappe einen Takt von 7,5 Minuten vor.*

[3] Der S-Link wird sowohl in der Bevölkerung als auch innerhalb der Parteien kontrovers diskutiert. Der Hoffnung auf die Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs durch Beschleunigung der Fahrzeiten und der Erhöhung des Transportvolumens stehen die hohen Kosten und die Zweifel über die tatsächliche Effektivität des S-Linkprojekts gegenüber. Die ÖVP, KPÖ+ und die Bürgerliste sind für den S-Link, die beiden letzteren betonen aber die Koppelung mit verbindlichen Maßnahmen zur Reduzierung des Autoverkehrs an der Oberfläche. Die SPÖ ist gegen den S-Link.

Wie werden Sie sich in der Stadtregierung positionieren und welchen Weg halten Sie in dieser Frage für gangbar?

Bernhard Auinger (SPÖ): *Ich und meine Fraktion sind gegen den S-Link. Derzeit gestaltet sich die Diskussion so, als ob die Stadt mit dem S-Link die alleinige Verantwortung bzw. Lösung für alle Verkehrsprobleme hätte. Es gibt weitaus kostengünstigere, bessere und schnellere Lösungsansätze.*

Kay-Michael Dankl (KPÖ+): *Bei Bauvorhaben wie der Mönchsberggarage oder dem S-Link mussten Bürger:innen ihr Mitspracherecht gegen hartnäckigsten Widerstand von Bürgermeister & Co erkämpfen. Leider hat die ÖVP jede Bürgerbeteiligung von vornherein ausgeschlossen. Das hat die Bürgerbefragung zum verfrühten Zeitpunkt im vergangenen Herbst regelrecht provoziert. Das Projekt gehört fertig geplant, die Finanzen verhandelt und dann braucht es ein klares Votum. Parteien, die den S-LINK kategorisch ablehnen, müssen aber einen Plan B oder Plan C auf den Tisch legen, wie sie die Pendler-Lawine in den Griff kriegen wollen. Das sind sie der Öffentlichkeit bis jetzt schuldig geblieben.*

Anna Schiester (Bürgerliste): *Um die Verkehrswende zu schaffen, ist der Ausbau des ÖPNV notwendig, wobei eine alleinige Erhöhung und Attraktivierung des Busangebots zu wenig sein wird. Um vor allem den Pendelverkehr in den Griff zu bekommen, wird eine schienengebundene Verkehrslösung notwendig sein. Hier muss über die Stadtgrenzen hinausgedacht werden. Wenn weniger Pendler:innen mit dem Auto in die Stadt kommen, profitiert auch die Stadt davon, unabhängig davon, wo in der Stadt man wohnt. Daher steht die Bürgerliste nach wie vor zum S-Link als Generationenprojekt. Es sollte daher jedenfalls zu Ende geplant werden. Es müssen alle Fakten auf den Tisch. Derzeit gibt es noch viele offene Fragen. Die Planungsgesellschaft muss transparent über das Projekt informieren und in den Diskurs mit*

den Gegner:innen treten. Eine Bürgerbefragung macht nur Sinn, wenn die Menschen in der Lage sind, sich ausreichend zu Informieren. Das Ergebnis in der Stadt ist jedoch für uns bindend.

Florian Kreibich (ÖVP): Der schienengebundene öffentliche Verkehr ist das Rückgrat eines jeden ÖPNV-Systems. Das Erfolgsmodell der S-Bahn in Salzburg zeigt auch, welch großes Potential hier liegt. Auch aus diesem Grund ist der S-LINK für mich de facto alternativlos und das Rückgrat des künftigen Öffi-Systems für den gesamten Zentralraum, vergleichbar mit den „Stammstrecken“ in anderen Städten. Der Ausbau der Schieneninfrastruktur ist ein Projekt für die künftigen Generationen. Die Entscheidungen, die wir heute treffen, haben massive Auswirkungen auf unsere Kinder und Enkel. Wir legen heute den Grundstein für die Mobilität von morgen und übermorgen. Ich bin sicher, dass wir durch die Klärung aller noch offener Fragen und einem transparenten und intensiven Informationsprozess auch die Bevölkerung für die anstehende regionale Bürgerbefragung überzeugen können. Dafür muss der neue Bürgermeister bis zur Befragung auch mit dem Land einen entsprechenden Finanzierungsschlüssel bis zur Stadtgrenze ausverhandeln.

[4] Vor den Wahlen gab es eine große Zustimmung in Ihren Parteien zum Ausbau der Radinfrastruktur in der Stadt. Bei einem Podiumsgespräch stimmten Sie dafür, dass bis 2035 ein Radverkehrsanteil von mindestens 35 Prozent anzustreben sei – aktuell sind es 22 Prozent – und dafür ein Sonderbudget von 40 Millionen Euro zur Verfügung gestellt werden soll. In den Wahlprogrammen fanden die ÖVP und SPÖ das bisherige Radbudget von 2 Mio. Euro jährlich jedoch für ausreichend, die KPÖ+ war für eine Verdoppelung, die Bürgerliste für 5 Mio. Euro jährlich [\[mehr\]](#).

Welches Radbudget werden Sie in den Regierungsverhandlungen vorschlagen und welche konkreten Radprojekte möchten Sie in der kommenden Legislaturperiode umgesetzt sehen?

Bernhard Auinger (SPÖ): Einer Erhöhung des Radbudgets stehe ich, sofern dies in nachhaltige und effektive Maßnahmen investiert wird, grundsätzlich offen gegenüber. Es braucht auch zusätzliche, sichere Radwege, speziell in den Stadtteilen, die noch keine ausreichende Fahrradinfrastruktur haben. Hierfür wird man auch Parkflächen und Fahrstreifen zugunsten von Radwegen reduziert müssen. Das Ziel muss sein, den Autoverkehr zu reduzieren, um eine Verkehrsberuhigung zu erreichen.

Kay-Michael Dankl (KPÖ+): Wir sind für eine sofortige Verdoppelung des Radwegbudgets der Stadt verknüpft mit einer Personalaufstockung.

Anna Schiester (Bürgerliste): Um merkbare Verlagerungseffekte vom motorisierten auf den Radverkehr zu erreichen, gelten international Budgetmittel von mind. 30 € pro Einwohner:in als Richtwert. Das wären umgelegt auf Salzburg 5 Millionen Euro jährlich. Dieser Empfehlung schließen wir uns an und werden eine entsprechende Aufstockung der Mittel vorschlagen, 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. Es braucht eine „Task-Force“ für den Radverkehr.

Konkrete Pläne: Anbindung der Stadtteile Schallmoos, Gnigl und des Hauptbahnhofs an das Radwegnetz (Nordspange); Fahrradstreifen vom Bahnhof in Richtung Rainerstraße als erste schnelle Maßnahme; Auflassung des Busterminals Paris Lodron Straße und Schaffung eines Radweges zur Entlastung der Linzergasse; Radweg Moosstraße in Zusammenarbeit mit Grödig.

Florian Kreibich (ÖVP): Grundsätzlich erscheinen die 2 Mio. € jährlich für die Verbesserung der Netzstruktur, Wegekettensicherheit vorerst für ausreichend, da bereits in der Vergangenheit nie die gesamte Summe ausgegeben werden konnte. Zugleich verschließe ich mich einer möglichen Erhöhung des jährlichen Radbudgets aber auch nicht, sofern die entsprechenden Projekte vorliegen und umgesetzt werden können (das liegt u.a. ja auch an den Personalressourcen in den zuständigen Abteilungen, die die Projekte „auf den Boden bringen“ müssen). Gute Projekte werden aber jedenfalls nicht am Geld scheitern. Ich erachte es zudem als erforderlich, dass wir zusätzlich zum jährlichen Radbudget in der kommenden Funktionsperiode ein Sonderbudget für ein stadtteilübergreifendes Großprojekt zur Verfügung stellen. Hier denke ich ganz konkret an die „Radspange Nord“.

[5] Der Ausbau der Mönchsberggarage wurde nach einer Bürgerbefragung, die sich mehrheitlich gegen den Ausbau aussprach, von Altbürgermeister Harald Preuner zurückgezogen. Ergänzend gibt es die Forderung, die Gewinne der Parkgaragengesellschaft für den Ausbau von Park & Ride-Plätzen sowie den ÖV und die Radinfrastruktur zu verwenden. In den Wahlprogrammen haben sich SPÖ, Bürgerliste und KPÖ+ dafür ausgesprochen.

Werden Sie sich im Regierungsübereinkommen für eine Änderung des Widmungszwecks der Gewinne der Parkgaragengesellschaft einsetzen?

Bernhard Auinger (SPÖ): *Ja natürlich!*

Kay-Michael Dankl (KPÖ+): Ja, diese Mittel gehören im Sinne der Allgemeinheit und einer ganzheitlichen Verkehrslösung genutzt.

Anna Schiester (Bürgerliste): *Selbstverständlich setzen wir uns für eine Änderung des Gesellschaftszweckes ein. Die Salzburger Parkgaragengesellschaft (SPG) verfügt derzeit über ein Barvermögen von rund 10 Millionen Euro. Es ist dringend notwendig, dass die SPG die Gewinne sowie zukünftigen Überschüsse sinnvoll investiert. Neben dem Ausbau des Park & Ride-Angebots (der mit dem derzeitigen Zweck ohnehin schon erfolgen könnte) sollte das Geld auch für Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung genutzt werden können. Insbesondere für die Gestaltung der Innenstadtplätze, Ausbau der Öffis oder der Radwege. Außerdem sollte der Basteigassenparkplatz umgehend aufgelassen werden, um in diesem Bereich Bewohner:innen-Parkplätze zu schaffen. Nur so bekommen wir den Waagplatz- und den Mozartplatz sowie Teile der Kaigasse autofrei und können den freiwerdenden Platz für Menschen nutzen.*

Florian Kreibich (ÖVP): *Nachdem nur die Gesellschafter gemeinsam eine Änderung des Widmungszwecks durchführen können, braucht es für einen neuen Widmungszweck zunächst Verhandlungen mit dem Land. Diese Verhandlungen sollen ergebnisoffen stattfinden.*

[6] Fliegen zählt nachweislich zu den klimaschädlichsten Fortbewegungsformen. Nun gibt es den Wunsch, einen neuen Kurzstreckenflug Wien-Salzburg einzuführen. SPÖ und ÖVP sind dafür, die Bürgerliste und KPÖ+s dagegen. Eine von der Wirtschaftskammer Österreich in Auftrag gegebene Studie, die für die neue Kurzstreckenlinie plädiert, wurde von den Scientists for Future als unseriös kritisiert, eine zusätzliche Flugstrecke würde den CO₂-Ausstoß weiter erhöhen [\[mehr\]](#). Die Scientists for Future schlagen zudem die Einschränkung von Privat- und Businessflügen vor.

Wie werden Sie sich in der Stadtregierung hier positionieren?

Bernhard Auinger (SPÖ): *Der Flughafen ist ein enorm wichtiger Wirtschaftsfaktor für die Stadt und das Land Salzburg. Wir haben gesehen, dass durch die Einstellung der Kurzflugstrecke andere Strecken viel stärker genutzt wurden. Einer Einschränkung von Privat- und Businessflügen stehe ich sehr offen gegenüber.*

Kay-Michael Dankl (KPÖ+): *Schluss mit der Privatjet-Orgie der Reichen am Flughafen.*

Anna Schiester (Bürgerliste): *Keine Wiederaufnahme der Kurzstreckenflüge zwischen Salzburg und Wien; Verbot bzw. massive Einschränkung von Privat- und Spaßflügen.*

Florian Kreibich (ÖVP): *Ich bin gegen eine entsprechende Einschränkung.*

[7] Leistbares Wohnen war offensichtlich ein wichtiges, wahlentscheidendes Thema. Als Vorschläge gelten Baulandsicherungsmodelle, die Förderung des sozialen Wohnbaus, die Errichtung von Wohnungen durch die Stadt selbst sowie Maßnahmen der Nachverdichtung und der Nutzungszuführung von Leerstand.

Mit welchen zentralen Maßnahmen werden Sie in die Stadtregierung gehen?

Bernhard Auinger (SPÖ): *Wir haben 7,5 Millionen Euro in das Budget 2024 verhandelt, um als Stadt Salzburg Grundstücke zu kaufen, auf denen die gemeinnützigen Wohnbauträger leistbare Mitwohnerung errichten sollen. Wir sehen enormes Potential in der Nachverdichtung. Auch im Sinne eines sparsamen Bodenverbrauchs setzen wir uns für eine dichtere Bauweise ein – insbesondere da, wo*

die Wohnbebauung noch nicht so dicht ist. Überall wo dies sinnvoll möglich ist, soll auch bei Renovierungen aufgestockt werden. Es gibt hier bereits tolle Wohnbauprojekte wie in Taxham, wo man das bei der Renovierung gemacht hat und zusätzlichen, hochwertigen leistbaren Wohnraum geschaffen hat. Darüber hinaus ist festzuhalten, dass man auch sehr attraktiv in die Höhe bauen kann.

Kay-Michael Dankl (KPÖ+): Entscheidend ist, dass Wohnen keine Ware ist, sondern ein Grundrecht und ein Grundbedürfnis. Deshalb braucht es mehr kommunalen, gemeinnützigen und geförderten Wohnbau, vor allem im Bereich Mietwohnbau, wo Salzburg im Vergleich zu Städten wie Linz und Wien großen Nachholbedarf hat. Es braucht aber auch schnell wirkende Maßnahmen, um Wohnraum zu mobilisieren, ohne auf den Neubau zu warten, z.B. beim Leerstand, AirBnB und der Zweckentfremdung von Wohnraum als „Festspielwohnungen“.

Anna Schiester (Bürgerliste): Wohnbauoffensive und Vorrang für den geförderten Mietwohnbau; Mindestdichten; behutsame Nachverdichtung bestehender Quartiere, wie der Goethesiedlung; aktive Bodenpolitik – Schaffung bzw. Aufstockung eines Bodenfonds zum Ankauf von geeigneten Grundstücken zur Errichtung von geförderten Mietwohnungen durch gemeinnützige Wohnbauträger; vertikale Mischnutzung ermöglichen - Überbauung von Supermärkten, Fachzentren etc.; Umstrukturierung von untergenutzten Gewerbeflächen, beispielsweise in Schallmoos; Sanierungsoffensive der städtischen Wohnungen vorantreiben; Neuaufstellung der GSWB; Ermittlung der Anzahl der leerstehenden Wohnungen, konsequentes Leerstandsmanagement sowie Zweckentfremdung von Wohnraum einschränken; Wiedereinführung des Mietgarantie- Modells; Wohnungstausch erleichtern.

Florian Kreibich (ÖVP): Mit der Strategie zur Bedarfsdeckung des neuen REK liegt die Lösung auf dem Tisch, wurde durch die selbst ernannte „Gegen-Allianz“ nun aber seit inzwischen einem Jahr blockiert. Es wird spannend sein zu sehen, wie die neue Ressortchefin Schiester sich diesem Thema nun widmet, da sie sich bislang ja immer gegen den Entwurf ausgesprochen hat. Der Regie-Plan, welcher durch die Fachabteilung ausgearbeitet wurde, sieht folgende Maßnahmen vor, zu denen ich nach wie vor (auch als Noch-Ressortchef der Stadtplanung) stehe. Das größte Problem in der Landeshauptstadt ist die Flächenknappheit bzw. die Flächenverfügbarkeit. Sämtliche Flächenpotentiale für Wohnen aus dem REK 2007 sind aufgebraucht. Flächen, die heute bereits als Wohnbauland gewidmet sind, sind für die gemeinnützigen Bauträger und somit für den förderbaren Wohnbau auf Grund der Preise de facto nicht verfügbar. Solange es keine verfügbaren Flächen gibt, steht der förderbare Wohnbau in der Stadt de facto still. Aus diesem Grund ist die Flächen-Mobilisierung für den förderbaren Wohnbau in diesem Zusammenhang die wichtigste Aufgabe der Stadtpolitik. Umso mehr Bedeutung hat in diesem Zusammenhang die Strategie zur Flächenmobilisierung, welche im Rahmen der Neuerstellung des REK erarbeitet wurde. Mit der Umsetzung dieser Strategie ist bis zum Jahr 2045 nachweislich die Errichtung von mind. 10.000 Wohnungen, mind. 7.500 davon im förderbaren Segment, möglich. Sämtliche Flächen wurden auch bereits im Differenzplan des REK genau verortet und sind dem Amtsbericht beigelegt. Die angesprochene Strategie beruht auf drei Grundprinzipien, die dabei alle unter dem übergeordneten Ziel des Schutzes und der Beibehaltung der Grünland-Deklaration und des Grüngürtels stehen: 1) Innenentwicklung mit dem größten Potential bei der Aktivierung von Transformationsflächen (Mischnutzung auf rd. 52 ha). 2) Aktive Anwendung der Regeln der Deklaration. 3) Sicherstellung aller neu entstehenden Potentiale für den förderbaren Wohnbau durch die konsequente Anwendung der Widmungskategorie „Förderbarer Wohnbau“ und die damit verbundene Vertragsraumordnung. Durch die Anwendung dieser langfristigen Strategie ist die Errichtung von mind. 10.000 Wohnungen (mind. 7.500 davon gefördert) und der langfristige Schutz der Grünlanddeklaration in Qualität und Quantität sichergestellt. [Anm: Herr Kreibich geht in der Folge ausführlich auf die drei Grundprinzipien ein und fasst abschließend seine Position nochmals zusammen – [hier der Wortlaut.](#)]

[8] Die Energiewende im Bereich Bauen und Wohnen ist ein zentrales Aufgabenfeld für die kommende Stadtregierung. Die Erhöhung der thermischen Sanierungsrate, die Förderung und Erleichterung der Errichtung von Fotovoltaikanlagen, der Ausbau der ökologischen Fernwärme sowie die Unterstützung beim Ausstieg aus den verbleibenden Ölkesseln und alten Holzöfen sind bekannte Vorschläge.

Die Anpassung des Altstadtschutzes an die Energiewende zur Ermöglichung von Fotovoltaikanlagen in der Altstadt sowie die Förderung von Solarenergie auf öffentlichen Gebäuden, Schulen und Kultureinrichtungen inklusive der Bildung von Energiegemeinschaften könnten zudem als Strompreisbremse wirken.

Wo sehen Sie die zentralen Hebel für die Energiewende und welche konkreten Maßnahmen mit welchen Zielen wollen Sie in der Stadtregierung umsetzen? Welche Beschleunigungsmaßnahmen zu bestehenden Plänen der Salzburg AG zur Dekarbonisierung der Fernwärmeversorgung in Salzburg schlagen Sie vor?

Bernhard Auinger (SPÖ): *Vor allem bei den stadteigenen Gebäuden können energetische Maßnahmen zur Reduzierung der Emissionen umgesetzt werden. Die Stadt Salzburg hat sich mit Unterstützung der SPÖ zum Smart City Masterplan 2025 zu den Zielen bekannt. In der neuen Legislaturperiode braucht es eine 4. überarbeitete und ergänzte Auflage. Auch die räumliche Energieraumplanung der Stadt Salzburg ist weiter zu forcieren.*

Kay-Michael Dankl (KPÖ+): *Einige Ziele: Ausbau und Ökologisierung der Fernwärme; Windräder, Sonnenenergie und Kleinwasserkraftwerke in Bürgerhand – Bau von erneuerbaren Energieanlagen durch Genossenschaften, der Bürger:innen beitreten können, anstatt durch Energiekonzerne; Sanierungsoffensive bei bestehenden Wohnanlagen – Energieeffizienz nicht nur im Neubau; Umbau der Aktiengesellschaft Salzburg AG in ein gemeinnütziges Unternehmen – die Grundversorgung ist wichtiger als die Gewinnmaximierung, fürstliche Manager-Boni abschaffen.*

Anna Schiester (Bürgerliste): *PV-Ausbau in der Stadt vorantreiben: in städtischen Gebäuden ebenso wie auf Supermärkten, versiegelten Flächen und privaten Dächern; Energieeffizienz in städtischen Gebäuden forcieren; Ausbau des Fernwärmenetzes und Dekarbonisierung der Fernwärme (Geothermie, Abwärmennutzung etc.) → Es braucht eine klare Strategie!; Überarbeitung der Wirtschaftsförderungsrichtlinien: monetäre Unterstützung von baulichen Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz in Gebäuden, Erhöhung der Photovoltaikförderung usw.; Förderung von Energiegemeinschaften (etwa durch die Nutzung städtischer Dächer oder Kleinwasserkraftwerke).*

Florian Kreibich (ÖVP): *Betreffend Ihres Einleitungstextes: Es ist ein Irrglaube, dass in der Altstadt die Errichtung von Photovoltaik nicht möglich sei. Tatsächlich ist es möglich, allerdings muss die Ausgestaltung der PV in der Ausgestaltung den Anforderungen der Sachverständigenkommission entsprechen. Ich stehe zu dem Bekenntnis, dass die Stadt bis spätestens zum Jahr 2040 klimaneutral im Sinne eines „Netto-Null“ werden soll und unterstütze das durch das ÖVP-geführte Ressort angestoßene Projekt „Pionierstadt“. Dieses wird im Mai starten, das neue 4-köpfige Projektteam wird innerhalb eines Jahres einen entsprechenden Klimafahrplan erarbeiten, den es dann gilt abzuarbeiten.*

[9] Wohnqualität hängt stark mit einem attraktiven Wohnumfeld, mehr "Grün" und damit mit der vorhandenen Biodiversität zusammen. Stadträume sind inzwischen wichtige Refugien für viele Pflanzen- und Tierarten geworden. Und die Zunahme der Hitzetage in der Stadt erfordert entsprechende Maßnahmen der **Klimawandelanpassung**. Als Vorschläge gelten mehr naturnahe und unversiegelte Freiräume, mehr Bäume in der Stadt und die Begrünung von Gebäuden. Auch die Entsiegelung von Flächen würde positiv wirken.

Welche Maßnahmen wollen Sie hier in der kommenden Legislaturperiode setzen?

Bernhard Auinger (SPÖ): *Bei Neubauprojekten unterstützt bereits die Grünflächenzahl eine Mindestanforderung an Grünraum im Siedlungsgebiet. Maßnahmen für den Bestand sind in dieser Legislaturperiode zu entwickeln.*

Kay-Michael Dankl (KPÖ+): *Wenn wir genossenschaftlich erzeugte erneuerbare Energieanlagen fördern, CO₂-neutral bauen und dazwischen Raum für Grünflächen lassen, sparen wir nicht nur Treibhausgase ein, sondern erhöhen damit auch die Lebensqualität und es spart den Menschen Geld.*

Anna Schiester (Bürgerliste): *Der Kühlung unserer Lebensräume kommt Jahr für Jahr eine stärkere Bedeutung zu. Gerade dort, wo es in der Stadt am heißesten ist, müssen wir Straßen und Plätze entsiegeln und begrünen. Wir stehen für eine visionäre menschengerechte Stadtentwicklung, die leistbares Wohnen, umweltfreundliche Mobilität, Lebensqualität und Klimaschutz vereint.*

Folgende Maßnahmen möchten wir dabei angehen: Eine Klimawandelanpassungsstrategie entwickeln; Plätze und Straßen in der ganzen Stadt entsiegeln und Grünräume schaffen, auch zur Wahrung der Artenvielfalt; vor allem in dicht bebauten Gebieten wollen wir mehr Bäume pflanzen; Förderung von Dach- und Fassadenbegründungen für Private und Unternehmen; der Baumschutz muss ausgebaut werden; jedes neugeborene Kind soll außerdem einen Baum von der Stadt geschenkt bekommen; Stadteingärten und Urban-Gardening-Projekte wollen wir weiter ausbauen.

Florian Kreibich (ÖVP): *Eine besonders wichtige Maßnahme in diesem Zusammenhang ist die konsequente Umsetzung des im vergangenen Jahr auf den Weg gebrachten „Salzach Masterplan“, der nicht nur den Hochwasser-Schutz deutlich verbessert, sondern auch neue Naherholungsräume schafft. Zudem werden die Uferbereiche zugänglich und die Salzach für die Menschen erlebbar. So entstehen an den Uferböschungen auch neue Aufenthaltsflächen ohne Konsumzwang. Zudem gelingt es uns, den Rad- und Fußverkehr entlang der Salzach weiter zu entflechten und die Situation für beide Mobilitätsarten zu optimieren. Es ist mir ein echtes Herzensanliegen, dieses einzigartige Projekt im urbanen Bereich gemeinsam mit den Umlandgemeinden und dem Land weiter voranzutreiben. Denn durch seinen ganzheitlichen Ansatz verbindet der Salzach Masterplan die wichtigsten Aspekte von infrastrukturellen Maßnahmen, die die Lebensqualität in der Stadt erhöhen. Stadträume sind im Hinblick auf die Auswirkungen des Klimawandels besonders sensibel. Gerade durchgrünte Siedlungen leisten einen entscheidenden Beitrag zur Anpassung an den Klimawandel. Daher ist es notwendig, nicht nur die Grün- und Freiflächen zu erhalten, sondern zusätzliche Bodenversiegelung möglichst gering zu halten bzw. bereits versiegelte Flächen nach Möglichkeit wieder zu entsiegeln. Dies auch vor dem Hintergrund, dass durch den Klimawandel Starkregenereignisse zunehmen, deren mögliche Folgen in jüngster Vergangenheit ja auch zu beobachten waren. Ein geringerer Versiegelungsgrad kann die Gefahr solcher Ereignisse vermindern. Im Sinne einer frühzeitigen und aktiven Klimawandelanpassung hat die ÖVP-geführte Stadtplanung bereits viele wichtige Weichen für die Zukunft gestellt: Ein Beispiel ist die gemeinsam mit der BOKU entwickelte Grünflächenzahl (GrünFZ). Durch sie gibt es erstmals eine Methodik, mit der Begrünungen auf Bauplatzebene wissenschaftlich fundiert und an der ökologischen Wirkung orientiert vorgeschrieben werden können. Durch den frühen Zeitpunkt der Planung, in dem die GrünFZ bereits zum Tragen kommt, sind auch mögliche Mehrkosten beim Bau auf ein Minimum von 1-3% beschränkt. Auf unsere Initiative hin fand die GrünFZ nun Eingang in die Novellen des BauTG und des BauPolG und ist ein wichtiger Beitrag zur Durchgrünung der Stadt.*

[10] Ein in der Klimadebatte meist unterbelichtetes Thema sind unsere Ernährungsgewohnheiten.

Der Verzehr von mehr Gemüse bei gleichzeitiger Reduzierung des Fleischkonsums sowie der Konsum von Produkten aus biologischer Landwirtschaft werden jedoch aus Gesundheits- und Klimaschutzgründen empfohlen. Zudem verringern neue Ernährungsgewohnheiten das Tierleid.

Welche Handlungsmöglichkeiten und Spielräume sehen Sie hier für die Stadtregierung?

Bernhard Auinger (SPÖ): *Wir haben beim Essen in unseren Schulen einen starken Fokus auf biologische und regionale Produkte. Gerade bei der Ernährung kann jede und jeder einen wichtigen Beitrag leisten. Zu diesem Thema haben wir bereits zwei konkrete Projekte in unseren Schulen gestartet. Neben einem Frühstücksprojekt, das das gesunde und auch nachhaltige Frühstück fördern soll, setzen wir verstärkt auf Bewusstseinsbildung. In der Klimakochwerkstatt lernen die Kinder, welchen Einfluss ihre Ernährung auf das Klima hat, und wie man seinen CO₂-Abdruck verbessern kann. Ein Workshop, der allen Mittelschulen und vierten Klassen in den Volksschulen gratis angeboten wird.*

Kay-Michael Dankl (KPÖ+): *Hier drei Vorschläge, was die Stadt tun kann: Mittagstisch-Angebote für Mitarbeiter:innen fördern und damit lokale Wirte unterstützen; Förderung der regionalen und biologischen Landwirtschaft, sowie Förderung genossenschaftlicher Ansätze, um Landwirt:innen gegenüber Großbetrieben und Ketten zu stärken.*

Anna Schiester (Bürgerliste): *Weniger Fleischkonsum ist gut für die eigene Gesundheit, den Tier- und Klimaschutz. Laut Studien ist ein Großteil der Menschen zu weniger Fleischkonsum bereit. Die Stadt sollte hier mit gutem Beispiel voran gehen und in ihrem Einflussbereich fleischreduzierte bzw. fleischlose, regionale und saisonale Angebote fördern bzw. deutlich erhöhen, beispielsweise in den stadtteilweisen Kindergärten und Schulen, Senior:innenheimen und Kantinen usw., sowie Bewusstseinskampagnen wie gesunde Ernährung und fleischfreie Tage initiieren, um so Essgewohnheiten durch neue Angebote zu unterstützen.*

Florian Kreibich (ÖVP): *Wie bereits oben erwähnt halte ich nichts von einer Politik des erhobenen Zeigefingers. Darum sollten wir den Menschen auch nicht vorschreiben, wie ihre Ernährung auszusehen hat. Aber wir können unterstützend tätig sein, z.B. durch Projekt die „Gesunde Pause“ u.ä.*

Für die Scientists for Future zeichneten die Anfrage:

Univ. Prof. Dr. Jens Blechert, Gesundheitspsychologe, Sprecher von S4F Salzburg
Mag. Hans Holzinger, Transformationsexperte, Pressearbeit S4F Salzburg
Dr. Franz Kok, Politikwissenschaftler und Energieexperte
Univ. Prof. Dr. Andreas Tribsch, Biodiversitätsexperte

Erstellung der Fragen und Bearbeitung der Antworten: Mag. Hans Holzinger, Scientists for Future Salzburg. Rückfragen: <mailto:hansholzinger01@gmail.com>