



STADT : SALZBURG

Wir leben die Zukunft

Lösungsorientierte Strategien in der Umsetzung von Maßnahmen der aktiven Mobilität

Wie bringen wir Projekte auf die Straße und wo besteht die Gefahr, dass sie scheitern?



Grafikquelle: www.interreg.de

Viele Schlagworte mehrere gemeinsame Schwierigkeiten ...

- Wie bringen wir das Projekt auf die Straße?
- Wie nehmen wir die Bürger mit?
- Wie gehen wir mit den (Amts-)Sachverständigen um?



- Wie können wir die Politik begeistern?
- Wie gehen wir mit anderen Abteilungen um?

Ich hab auch nicht auf alles eine gute Antwort, möchte aber ein paar Lösungsmöglichkeiten aus Verwaltungssicht aufzeigen, welche zu einem besseren Ergebnis beitragen können.



STADT : SALZBURG

Wir leben die Zukunft

Wie können wir nun diesen Schwierigkeiten begegnen?



Am Anfang steht ein Plan ...

- grundsätzlich braucht jede Gemeinde einen Verkehrs- und Mobilitätsplan, welcher alle rund 10 Jahre an die aktuellen Gegebenheiten (politisch, gesellschaftlich udgl.) angepasst wird
- zur Erstellung eignet sich das SUMP – Konzept der Europäischen Union auf die jeweilige Gemeindegröße skaliert
- bildet die Grundlage für die gezielte verkehrliche Entwicklung des Ortes bei gleichzeitig möglichst geringem Ressourceneinsatz (Geld, Personal, usw.)



... den ohne Plan wird's nichts

- Ohne grundsätzlichem Plan besteht die Gefahr, dass relativ wahllos Projekte umgesetzt werden -> trotz hohem Ressourceneinsatz wenig messbare Veränderung
- ohne einen Plan fehlt die Grundlage für eine gezielte Planung der finanziellen Voraussetzungen
- Gefahr, dass Planung vor allem durch (Amts-)Sachverständige erledigt wird und nicht durch die Planung selbst

Die Bürger sollen mitreden ...

- möglichst frühzeitige Einbindung der Bürger:innen ist bei Verkehrsprojekten notwendig
- Einbindung besteht immer aus Information und Partizipation
 - Information ist über den gesamten Prozess bis zur Fertigstellung des Projekte intensiv durchzuführen
 - Partizipation ist vor allem in der Planungsphase durchzuführen (Achtung: nicht über alles dürfen die Bürger mitbestimmen)
- Bürger:innenbeteiligung ist immer eng mit der zuständigen Politik abzustimmen (Lead hat aber die Planung)



... aber nicht über alles!

- Bürger:innenbeteiligung bietet neben den vielfältigen Chancen auch zahlreiche Gefahren:
 - schlechte Kommunikation der Themen über welche geredet werden soll (klare durchgehende Kommunikation)
 - Fakten (politische Grundsatzbeschlüsse oder fachliche Vorgaben) müssen bereits am Beginn klar- und vor allem außerfragegestellt werden
 - Bürger:innen müssen im Partizipationsteil des Prozesses wirklich mitreden dürfen (z.B. Abstimmung über mehrere gleichwertige Varianten) -> keine Pseudobeteiligung aber auch nicht zu viel Beteiligung



Amtssachverständige ... Verbündete und Feinde gleichzeitig

- Frühzeitige Einbindung der zuständigen Amtssachverständigen als Schlüssel zum Erfolg
- Gute Aufbereitung der geplanten Maßnahme (Fakten statt politischer Emotionen)
- auf Sachverständigenkritik eingehen und sie in die Planung einfließen lassen
- guten Austausch pflegen (regelmäßige gemeinsame Abstimmungen, udgl.)
- *(StVO endlich an den Stand der Technik anpassen)*



Kommunikation zu andere Abteilungen ... Reden, Reden, Reden

- frühzeitige intensive Kommunikation mit anderen beteiligten Abteilungen (Projektidee vorstellen, Ablauf gemeinsam entwickeln, usw.)
- laufende Kommunikation während der gesamten Planungs- und Umsetzungsphase zwischen und innerhalb der Abteilungen (JourFixes udgl.)
- Aufbau eines gemeinsamen Projektteams bei größeren Projekten von Vorteil (sofern aufgrund der Strukturen möglich sollte das Team formell gebildet werden sonst auf alle Fälle informell)
- wichtige Informationen (Leitungsbau, Straßensanierungen usw.) sollten möglichst frühzeitig (am Besten am Anfang) eingeholt werden



Politik ... die große wichtige Unbekannte

- Verschneidung Fachebene – Politebene sehr schwierig aber notwendig -> Fachthemen müssen aber immer Fachthemen bleiben (Kommunikation an Bürger:innen)
- oftmals mehrere Beschlüsse für ein Projekt notwendig ... Gefahr von politischen Änderungen innerhalb der Projektlaufzeit
- kleine notwendige Maßnahmen nach Möglichkeit ohne Politik ... Gefahr von politischer Emotionalisierung statt fachlicher Herangehensweise

ABER: ohne die Politik geht nichts, daher ein gutes Miteinander zwischen Fachebene und Politik immer anstreben



STADT : SALZBURG

Wir leben die Zukunft

Schauen wir noch kurz in die Praxis ...



Beispiel „Begegnungszone Nonntal“

Eine ewige Geschichte mit vielen Learnings



Visualisierungen: 3:0 Landschaftsarchitektur





- Projektdauer von mittlerweile über sechs Jahren (bislang nur bedingter Beschluss durch die politischen Gremien)
- Bestens aufbereitete Daten als Entscheidungsgrundlage für die Politik und als Information für die Bevölkerung
- drei Bürgerbeteiligungstermine im Verlauf des Projekts (Randparameter wurden schlecht kommuniziert, Diskussion über verkehrstechnische Fragestellungen, politisch teilweise keine Mitsprache gewünscht)

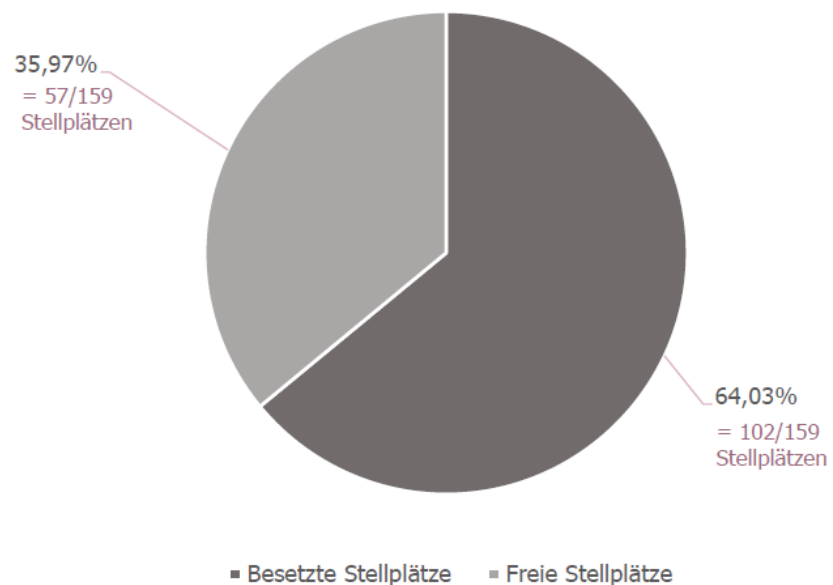
Tagesganglinien im Vergleich Nonntaler Hauptstraße, Höhe Brunnhausgasse



Tagesganglinien im Vergleich Nonntaler Hauptstraße, Höhe Erhardplatz

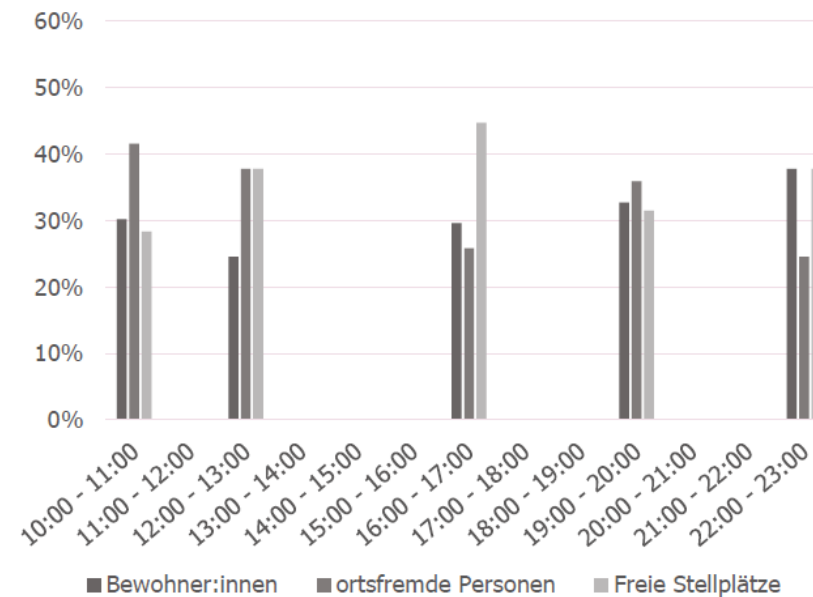


Verhältnis von besetzten und freien Stellplätzen im Tagesdurchschnitt



36 % der Stellplätze sind frei
 33 % werden von ortsfremden Personen genutzt
31 % werden von den Bewohner:innen genutzt

Verhältnis zwischen Bewohner:innen, ortsfremden Personen und freien Stellplätzen im Tagesverlauf





- Längere Lähmung durch „politische Angst“ aufgrund von Widerstand einer kleinen aber lauten Gruppe
- Daten wurden nicht anerkannt bzw. als unwahr von einzelnen Beteiligten abgetan
- Aktuell wieder in der Wartschleife, wird aber in den „Salzburger Mobilitätsplan 2040“ aufgenommen



Michael Schwifcz, MSc

Stadt: Salzburg

Verkehrs- und Mobilitätsplanung

Amt für Stadtplanung und Verkehr

michael.schwifcz@stadt-salzburg.at

