

Betrifft: Busterminal/Busgarage im Kapuzinerberg und Straßentunnel durch den Kapuzinerberg

Beilagen: 1. Busterminal/Busgarage im Kapuzinerberg- Machbarkeitsstudie 2002 (nur bei Original)
2. „Verkehrsuntersuchung City-Tunnel“ Salzburg, Band 1 und 2 (nur bei Original)

AMTSBERICHT

Inhaltsverzeichnis:

<u>1</u>	<u>VORBEMERKUNG</u>	- 0 -
<u>2</u>	<u>BUSTERMINAL / BUSGARAGE</u>	- 1 -
<u>3</u>	<u>KAPUZINERBERGTUNNEL</u>	- 3 -
<u>4</u>	<u>WEITERE VORGANGSWEISE</u>	- 8 -
<u>5</u>	<u>AMTSVORSCHLAG</u>	- 10 -

1 VORBEMERKUNG

Die Mag. Abt. 9/00 - Raumplanung und Verkehr hat sich im Amtsbericht vom 22.10.2001, Zahl:9/00/67862/90/149, betreffend Park & Ride-System und Reisebuslogistik intensiv mit den Schwächen des gegenwärtigen Bustourismus-Konzeptes auseinandergesetzt und darauf basierend Verbesserungsmaßnahmen formuliert. Weiters wurde die Aufgabe der Mag. Abt. 9/00 im Zusammenhang mit dem Reisebus-tourismus definiert. Diese wird darin gesehen, auf Basis politischer Vorgaben und Prioritäten für alle Beteiligten begreifbare und nach Möglichkeit akzeptable Lösungen für das Reisebusleitsystem zu finden, das zugleich integrierbarer Bestandteil eines Gesamtverkehrs- und Tourismuskonzeptes ist.

Niemals kann jedoch ein *Bustourismus*konzept ein Tourismuskonzept ersetzen.

Das gegenständliche Projekt eines zentralen Terminals mit angeschlossener Busgarage stellt einen vollkommen neuen Ansatz zur Regelung des Bustourismus dar.

Diese Planungsabsicht wird im Folgenden dem derzeitigen Reisebuskonzept mit seinen Terminals, Parkplätzen und diversen Sonderregelungen in Form eines Variantenvergleiches gegenübergestellt.

Das Terminal im Kapuzinerberg soll über die erforderliche Infrastruktur für die Busgäste verfügen und diese auf kurzem Wege ins Stadtzentrum bringen. Aufgeschlossen wird dieses Busterminal über einen zweistreifigen Straßentunnel durch den Kapuzinerberg bzw. setzen Terminal und Busgarage den Bau des Tunnels voraus. Das Tunnelprojekt wird so zur maßgeblichen technischen und ökonomischen Vorleistung für die unbestritten wichtige Lösung der Reisebusproblematik.

Im Gegensatz zu früheren Planungsüberlegungen stellt das aktuelle Tunnel-Projekt durch den Kapuzinerberg eine integrale Ergänzung zum städtischen Hauptstraßennetz dar.

Seinerzeit standen diverse Variationen von klassischen, großzügig dimensionierten „Entlastungsspannen“ mit niveaufreien Knotenanschlüssen zur Diskussion - ganz im Sinne der autogerechten Stadt - welche aber letztlich immer an der politischen Durchsetzbarkeit scheiterten.

Der Grundgedanke des neuen Planungskonzeptes basiert im Wesentlichen auf der niveaugleichen Anbindung der Tunnelachse an die beiden Kaistraßen, wodurch der Kapuzinerbergtunnel nicht nur Verbindungs- sondern verstärkt Erschließungsfunktionen für das Salzburger Stadtzentrum übernehmen kann. Die zu erwartenden Entlastungseffekte sollen unter anderem zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssituation im Altstadtbereich führen, wobei die das Tunnelprojekt begleitende Verkehrsorganisation im Sinne des Verkehrsleitbildes der Stadt noch zu konkretisieren ist. Diese Begleitmaßnahmen müssen integrativer Bestandteil des Projektes sein, um aus fachlicher Sicht die positiv-offene Haltung beibehalten zu können.

2 BUSTERMINAL / BUSGARAGE

2.1 PROJEKTSBESCHREIBUNG

Das Projekt Busterminal im Kapuzinerberg (Machbarkeitsstudie 2002 / TCE Verkehrsplan GesmbH.) soll die provisorisch errichteten Terminals in Nonntal und in der Paris-Lodron-Straße ersetzen. Angedacht wurde weiters eine Variante Terminal plus Busgarage für 100 Busse im Berg. Bei dieser Variante sollte entsprechend den Intentionen der beauftragten Planer der Busparkplatz Alpenstraße nur mehr als Überlaufparkplatz fungieren.

Ausgänge der Terminals sind in die Steingasse (Ausgang Steingasse/Steintor, Ausgang Mozartsteg) und eventuell in die Linzergasse vorgesehen. Damit könnten auf kurzem Wege die bedeutendsten touristischen Ziele erreicht werden.

Im Kapuzinerberg befinden sich insgesamt ein allgemeiner Wartebereich, das Busterminal mit 2 x 9 Halteplätzen sowie fakultativ eine 100 Stellplätze umfassende Busgarage.

Die Ein- und Ausfahrt wird über Schranken mit Ticketgebern geregelt.

Für die Anbindung von Busterminal und Busgarage an den Kapuzinerbergtunnel wurden 2 Varianten entwickelt, wobei sich diese im Wesentlichen in der Knotenform unterscheiden (T-Knoten und niveau- bzw. kreuzungsfreien Lösung).

Zu den einzelnen Varianten wurden auch Kosten ermittelt. Diese variieren zwischen 12,3 und 24,7 Mio. Euro bei den Herstellungskosten und 1,4 bis 2,4 Mio. Euro bei den Planungs- und Bauleitungskosten. Als jährliche Betriebskosten für die Garage wird eine Nettosumme von 240.000,-- Euro angegeben, wobei diese Kosten in die reinen Betriebskosten, Überwachungskosten und die Kosten für Parkkartenabwicklung aufgliedert werden.

Terminal, Garage und Zugänge liegen zum Großteil auf Stadtgrund, daneben wären noch 3 weitere Grundbesitzer von der geplanten Baumaßnahme betroffen.

2.2 VARIANTENVERGLEICH BESTAND/PLANUNG

Auf Basis der vorliegenden Projektunterlagen kann nur eine generelle Beurteilung im Hinblick auf die Ansprüche der Stadt, Busunternehmer und Reisenden abgegeben werden.

Für den Vergleich des Busterminal- bzw. Garagenprojektes mit dem bestehenden System wird davon ausgegangen, dass die vorhandene innere Sperrzone und das gesamtstädtische Busparkverbot aufrechterhalten bleiben. Außerdem werden die reinen Terminalvarianten der Studie ausgeschieden.

Vorteile Planung:

- Kein Anrainerproblem am Zielstandort : infolge Situierung von Busgarage und Terminal im Kapuzinerberg werden vorhandene Anrainerprobleme vor allem im Bereich Paris-Lodron-Straße und Erzabt-Klotz-Straße ausgeschalten.
- Durch Entfall der beiden Innenstadtterminals Paris-Lodron-Straße und Erzabt-Klotz-Straße sind dort anderwertige Nutzungen möglich (z.B. Kurzparkzone in der Paris-Lodron-Straße; Terminalflächen im Nonntal werden für Unipark-Projekt benötigt).
- Entlastung der innerstädtischen Zufahrtsrouten (Friedensstraße - Hofhaymer-Allee, Karl-Weiser-Platz/Schulzentrum und Paris-Lodron-Straße/Mirabellplatz. Dadurch weniger Verkehrsbehinderungen dieser z.T. hoch belasteten, innerstädtischen Verkehrsbereiche.
- Durch Zusammenfassung von Terminal und Garage fallen für einen Großteil der Busse geringere Transportwege und damit -kosten an.
- Günstige Erreichbarkeit der touristischen Ziele links und rechts der Salzach entlang attraktiver Zugangswege.
- Eine entsprechende Infrastruktur vorausgesetzt (Restaurant, sanitäre Einrichtungen, Telekommunikationseinrichtungen, Ruheraum, Entsorgungsmöglichkeiten für Müll und Bustoiletten,..) auch insofern Verbesserungen gegenüber Bestand möglich. Kein Fahrertransfer zwischen Parkplatz und Terminal bzw. Innenstadt mehr erforderlich (Kostensparnis für Stadtgemeinde).

Nachteile Planung:

- Zufahrt vom Süden (Alpenstraße) kommend verläuft über die neuralgischen Verkehrsknoten Rudolfs- und Rehrplatz.
- Überlaufparkplätze in Abhängigkeit von Dimensionierung der Kapuzinerberg-Busgarage nach wie vor erforderlich (damit 4-maliges Befahren der Zufahrtsrouten).
- Hohe Investitionskosten und voraussichtlich auch Erhöhung der laufenden Kosten.
- Höhere Benützungsentgelte für Bustouristen (Busunternehmer).

3 KAPUZINERBERGTUNNEL

Ähnlich wie der Mönchsberg stellt auch der Kapuzinerberg seit jeher eine natürliche Barriere für die strukturelle Entwicklung des zentralen Stadtraumes von Salzburg dar. Planerische Überlegungen auch den Kapuzinerberg zu untertunneln reichen vor 1900 zurück. Auch nach dem 2. Weltkrieg findet sich die Kapuzinerberg – Untertunnelung in allen Planungskonzepten der Stadt. Im Zuge der intensiven Diskussion zum Gesamtverkehrsplan 1976 wurde der Kapuzinerbergtunnel noch einmal vom Gemeinderat beschlossen. Im Jahre 1982 wurde die Gesamtverkehrsplanung ohne nähere Festlegung von neuen Planungszielen beschlussmäßig ausgesetzt.

Die Motivation für diesen Schritt lag vornehmlich in der verkehrspolitischen Erkenntnis, dass die Verwirklichung der „autogerechten Stadt“ in einem historisch über Jahrhunderte gewachsenem Siedlungskörper weder aus gestalterischen, ökologischen noch aus Gründen der Lebensqualität durchsetzbar ist.

Als Konsequenz aus dieser unregelmäßigen Verkehrsplanungssituation wurde 1986 das „Verkehrspolitische Ziel- u. Maßnahmenkonzept vom Gemeinderat verabschiedet. Dieses Regelwerk hat die eindeutige Schwerpunktsetzung zu Gunsten des Umweltverbundes. Im Abschnitt „Für eine erträgliche Abwicklung des Individualverkehrs“ werden allerdings auch die planerischen Rahmenbedingungen für Straßenneu- und -ausbauten festgelegt. Unter der Bedingung, dass ein verkehrsorganisatorisches Gutachten die Zweckmäßigkeit eines Straßenneubaus bestätigt, werden neue Verkehrsinfrastrukturbauten nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Auf eine eigene graphische Darstellung des IV Netzes – Bestand/Planung (mit/ohne Kapuzinerbergtunnel) wurde bewusst verzichtet.

Die Idee einer Tunnelführung durch den Kapuzinerberg wurde seither von verschiedenen Seiten immer wieder zur Diskussion gestellt, wobei die ausschließliche Verbesserung der Situation für den motorisierten Individualverkehr im Vordergrund stand und damit den verkehrspolitischen Zielsetzungen der Stadt eindeutig widersprach.

Das nunmehr auch von Wirtschafts- und Arbeiterkammer getragene Projekt eröffnet mit den integrativen Begleitmaßnahmen die Durchsetzung langjährig verfolgter verkehrsplanerischer Planungsziele im inneren und äußeren Altstadtbereich.

Mit dem Projekt geht aber auch die Gefahr einher, dass unter geänderten politischen Rahmenbedingungen die erforderlichen Begleitmaßnahmen vom baulichen Projekt entkoppelt werden und dadurch sich das Schwergewicht auf der Erhöhung der IV-Kapazität zulasten der an den Zulaufstrecken wohnenden Bevölkerung verschiebt.

Ein weiteres Gefahrenpotential, das mit dieser Infrastrukturmaßnahme in Verbindung steht, ist die Forderung weiterer Ausbauschnitte im übrigen Straßennetz als direkte Konsequenz des Tunnelbaus.

Neben den verkehrspolitischen und –planerischen Auswirkungen stellen sich generell Fragen zur Stadtgestaltung, insbesondere was die architektonische Ausbildung der beiden Tunnelportale betrifft. Aber auch die Entscheidung über die Ausformung der Anschlussknoten (Dr. Franz-Rehrl-Platz und Vogelweiderstraße/Schallmooser Hauptstraße) trifft zwei städtebaulich besonders sensible Bereiche.

Der vorliegende Amtsbericht versteht sich daher ausdrücklich nicht als eine endgültige Entscheidungsgrundlage für oder gegen eine Straßentunnellösung. Die Intension liegt viel mehr darin, transparente und verbindliche Rahmenbedingungen für die weitere Bearbeitung dieser für die Stadt wichtigen Planungsaufgabe zu schaffen. Neben sämtlichen verkehrlichen Fachfragen muss deshalb die langfristige verbindliche Sicherstellung der Begleitmaßnahmen (vgl. auch Punkt 4.2.) eine zentrale Rolle im Planungsprozess spielen, da diese untrennbar mit der fachlichen Gesamteinschätzung des Projektes zusammenhängen.

3.1 PROJEKTDESCHEIBUNG

Der ca. 750m lange zweistreifige Straßentunnel verbindet die Vogelweiderstraße (nördliches Tunnelportal auf Höhe der Drei Kreuze) direkt mit dem Dr. Franz Rehrl Platz (südliches Tunnelportal beim Unfallkrankenhaus) und stellt somit eine für den KFZ – Verkehr attraktive Alternative zum derzeitigen Straßenverlauf der Landesstraße B156 Fürberg-, Eberhard Fugger-, Gaisberg- und Bürglsteinstraße aber auch für die Reaktionen aus Norden über die Neustadt und die beiden im Einbahnring geführten Innenstadtkaistraßen (Rudolfskai und Imbergstraße) dar.

Genau für diese Straßenzüge wird im Fall der Realisierung des Tunnels mit deutlichen Entlastungswirkungen gerechnet. Die Möglichkeiten, die sich aus diesen Verkehrsreduktionen für das Stadtzentrum eröffnen, wären auf Basis des städtischen Verkehrsleitbildes visionär abzustecken und entsprechend zu valorisieren.

Eine weitere Option aus dem Tunnelprojekt ergibt sich wie oben bereits erwähnt für die Realisierung eines unterirdischen Reisebusterminals inklusive Busgarage als Ersatz für die derzeit praktizierte im alltäglichen Betrieb äußerst unbefriedigende (Leerfahrten) Reisebuslogistik.

Die im Auftrag des Amtes der Salzburger Landesregierung Abteilung 6/7 – Verkehrsplanung von der Ziviltechnikergesellschaft Sammer & Partner durchgeführte Verkehrsuntersuchung zum Kapuzinerbergtunnel erfolgte unter folgenden Rahmenbedingungen, welche in Abstimmung mit der projektbegleitenden Arbeitsgruppe mit Vertretern des Gemeinderates, des Landes, der Stadt, der Arbeiter- u. Wirtschafts-

kammer, der Salzburg AG StadtBus und der Plattform der Verkehrsinitiativen, formuliert wurden:

- Keine Verkehrszunahmen im Ost West Schnitt
- Entlastung der genannten Straßenzüge
- Deutliche Verbesserungen für den ÖPNV
- Spürbare Verbesserungen für die Nichtmotorisierten im Innenstadtbereich
- Verbesserung der Erreichbarkeit des Zentrums für alle Verkehrsarten
- Städtebaulich verträgliche Knotenlösungen im sensiblen Innenstadtbereich
- Möglichste Flächenschonung
- Funktionale Anbindung des UKH

Diese Zieldefinitionen sollten anhand von 3 Szenarien und für zwei Zeithorizonte (2002 und 2015) mittels Modellrechnung überprüft werden.

Beschreibung der 3 Szenarien

Szenario 1

Zusätzlich zu den allgemeinen Maßnahmen für alle Szenarien enthält das Szenario 1 Einschränkungen der Leistungsfähigkeit für den KFZ-Verkehr im Bereich der Kreuzungen

- Schwarzstraße – Makartplatz,
- Schwarzstraße – Staatsbrücke – Imbergstraße,
- Staatsbrücke – Rudolfskai,
- Fugger Straße und Gaisbergstraße sowie
- Bürgelsteinstraße und Imbergstraße im Kreuzungsbereich Dr. –Franz-Rehrl Platz, die durch Veränderungen der Grünzeit oder, wenn die Leistungsfähigkeit ausreichend ist, durch Wegnahme eines KFZ-Fahstreifen z.B. zu Gunsten eines Busfahstreifen umgesetzt wird. Die Verkehrsführung der Imbergstraße und des Rudolfskais als Einbahnen bleibt wie im Bestand bestehen. Die Einschränkungen der KFZ-Leistungsfähigkeit sollen die zusätzlich durch den Kapuzinerbergtunnel bereitgestellte KFZ-Leistungsfähigkeit kompensieren (Vorgabe des Auftraggebers und der begleitenden Arbeitsgruppe).

Szenario 2

Das Szenario 2 sieht zur Beschränkung der KFZ-Leistungsfähigkeit eine Änderung der KFZ-Verkehrsführung am Rudolfskai und in der Imbergstraße vor. Die Imbergstraße soll im Zweirichtungsverkehr geführt werden. Dadurch wird die Leistungsfähigkeit an den Kreuzungen eingeschränkt. Die Rudolfsstraße soll als ÖV-Straße im Zweirichtungsverkehr befahren werden. Der KFZ-Lieferverkehr ist in Einbahnrichtung von der Staatsbrücke zum Rudolfsplatz gestattet und wird im Mischverkehr mit den Linienbussen in dieser Richtung geführt. Alle Linienbusse, die derzeit über die Imbergstraße in Richtung Nordosten fahren, werden bei Szenario 2 in beiden Richtungen über den Rudolfskai geführt. Dadurch soll die Altstadt besser an das ÖV-Liniennetz angebunden werden. Zusätzlich zu diesen Maßnahmen wird die KFZ-Leistungsfähigkeit in der Fugger Straße und Gaisbergstraße gegenüber dem Bestand durch Grünzeitveränderungen eingeschränkt, um die Leistungserweiterung durch den Bau des Kapuzinerbergtunnels zu kompensieren.

Szenario 3

Das Szenario 3 sieht folgende neue KFZ- und ÖV-Verkehrsführung in der Innenstadt vor:

- Die Imbergstraße und der Rudolfskai werden sowohl von KFZ als auch von Linienbussen in beiden Fahrrichtungen befahren. Dadurch wird die Leistungsfähigkeit für den KFZ-Verkehr auf diesen Straßen (Knotenpunkte) eingeschränkt.
- Zusätzlich wird die Leistungsfähigkeit der Fugger Straße und der Gaisbergstraße eingeschränkt, um gemeinsam mit der Neuorganisation der Kaistraßen eine Kompensation der Leistungsausweitung durch den Kapuzinerbergtunnel zu erreichen (Vorgabe des Auftraggebers und der Arbeitsgruppe).

3.2 INTERPRETATION DER ERGEBNISSE

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung stellen sich zum einen als Zahlenwerte statistischer Rechenmodellansätze dar, welche je nach Eingabeparameter (Verkehrsprognose, Netzqualität, Ausformung der Knotenpunkte, Verkehrsorganisation der Zulaufstrecken etc.) maßgeblich nach oben und unten variieren können. In der Folge leiten sich konkrete Maßnahmen für die bauliche Veränderung verschiedener Straßenräume bzw. deren Verkehrsorganisation ab. Sie sind damit die mögliche Konsequenz eben dieser Verkehrsreduktionen bzw. Verkehrszunahmen.

Wichtig in diesem Zusammenhang erscheint die Betonung, dass es sich bei den ermittelten Zahlenwerten um keine unveränderbaren gleichsam naturgegebenen Größen handelt, sondern diese vielmehr von der Gestaltung der variablen Rahmenbedingungen beeinflusst werden können.

Die drei untersuchten Szenarien variieren vordergründig nur in Bezug auf die Verkehrsorganisation der beiden Kaistraßen – die prognostizierten Verkehrszunahmen insgesamt gehen beispielsweise ohne weiteren Kommentar - als unveränderbare Fixwerte - in das jeweilige Rechenmodell ein und schränken so das Spektrum der Möglichkeiten ein.

Unter dem planerischen Gesichtspunkt betrachtet, dass das Tunnelprojekt nicht zuletzt auch den konkreten stadtentwicklungspolitischen Handlungsspielraum so umfassend wie möglich erweitern sollte, wären die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung weiter zu vertiefen und wesentlich präziser zu formulieren; sie zeigen aber bereits jetzt sehr deutlich die Veränderungspotentiale der Verkehrsbelastung in den einzelnen Straßenzügen.

Eine zentrale Aussage der Studie besteht auch in der Feststellung, dass ohne konsequente begleitende Leistungseinschränkungen (z.B. durch Änderung der VLSA Regelungen, Knotenumbauten, Busspuren etc.) erfahrungsgemäß ein großer Teil der Entlastungseffekte durch zusätzliches KFZ-Verkehrsaufkommen wieder aufgefüllt würde.

Um kein unerwünschtes Verschieben des Modal Split in Richtung höheren MIV-Anteil auszulösen, sind für den Fall der Realisierung des Kapuzinerbergtunnels die erforderlichen leistungsbeschränkenden Maßnahmen exakt zu definieren und verbindlich umzusetzen.

Die Ergebnisse für ausgewählte Querschnitte in tabellarischer Form:

Tabelle 3.1: KFZ-Verkehrsbelastungen im Tunnelquerschnitt in den Szenarien 1-3 für die Jahre 2002 u. 2015

	Sz1 ₂₀₀₂	Sz2 ₂₀₀₂	Sz3 ₂₀₀₂	Sz1 ₂₀₁₅	Sz2 ₂₀₁₅	Sz3 ₂₀₁₅
Tunnelquerschnitt [KFZ/24h]	23.700	19.500	19.700	26.700	21.500	22.700

Sz1₂₀₀₂.....Szenario 1 im Jahr 2002

Tabelle 3.1: KFZ-Verkehrsab/zunahmen in den Szenarien 1-3 für die Jahre 2002 u. 2015 in [%]

	Sz1 ₂₀₀₂	Sz2 ₂₀₀₂	Sz3 ₂₀₀₂	Sz1 ₂₀₁₅	Sz2 ₂₀₁₅	Sz3 ₂₀₁₅
Staatsbrücke	-13	-27	-22	-9	-26	-21
Rudolfskai	-39	-81	-25	-39	-81	-22
Imbergstraße	-30	-6	-31	-30	-4	-29
E. Fuggerstraße	-27	-10	-13	-32	-11	-15
Karolinenbrücke	+12	+/-0	-9	+9	+1	-8
Voglweiderstraße	+8	+4	+5	+23	+26	+17

Sz1₂₀₀₂.....Szenario 1 im Jahr 2002

Die Verkehrsreduktionen in den beschriebenen Relationen erreichen Werte um 30%. Dies führt laut Untersuchung letztendlich dazu, dass keine Verkehrsflächen für alternative Nutzungen, wie z.B. für eine großzügige und attraktive Lösung für den Fußgänger- u. Radverkehr zwischen der Bar Bazillus und der Staatsbrücke, zur Verfügung stehen werden.

Naturgemäß stehen den Entlastungseffekten auch Verkehrszunahmen in einigen nördlichen Zulaufstrecken und im Querschnitt der Nonntaler Brücke gegenüber. Gerade in diesen Bereichen müssen konkrete Schritte zur Beschleunigung des ÖPNV ausgearbeitet und umgesetzt werden, um mögliche Behinderungen des Öffentlichen Verkehrs auszuschließen. Die zukünftige Knotenausformung etwa am Dr. Franz Rehr Platz - ob Kreisverkehr oder konventionelle Kreuzung – ist aufgrund der erforderlichen Leistungsfähigkeit (Anzahl der Fahrstreifen) bezüglich der städtebaulichen Einfügung besonders sensibel zu entwickeln, ein rein straßenbautechnischer Ansatz wird hier vermutlich zu keinen konsensfähigen Lösungen führen. Ebenso erscheint die Frage der Erschließung des UKH - zumindest derzeit - nicht befriedigend gelöst. Mit umfangreichen Umbaumaßnahmen im Bereich der Tiefgarage muss bei einigen geprüften Varianten gerechnet werden.

Aufgrund der entschiedenen Ablehnung des Szenarios 3 und der klaren Favorisierung des Szenarios 1 und damit der bestehenden Verkehrsorganisation im Bereich der beiden Kaistraßen wird dem Argument einer verbesserten Erreichbarkeit der Innenstadt durch den ÖPNV nicht im gewünschten Ausmaß Rechnung getragen.

Im Sinne einer konstruktiven Fortsetzung des bisher eingeschlagenen Weges empfiehlt die Fachabteilung die unstrittigen Projektteile einer politischen Zwischenabsicherung zu unterziehen, um eine konsequente Weiterbearbeitung zu gewährleisten. Die noch offenen Fragen sollten entsprechend der im folgenden Punkt beschriebenen weiteren Vorgangsweise einer Klärung zugeführt werden.

4 WEITERE VORGANGSWEISE

4.1 BUSTERMINAL / BUSGARAGE

Rahmenbedingungen für Detailplanung:

Sollte das Projekt einer Busgarage im Kapuzinerberg weiterverfolgt werden, müssten insbesondere folgende Punkte Berücksichtigung finden:

- Leistungsfähigkeit- und Sicherheitsnachweis für Anschluss an den Kapuzinerbergtunnel : Die Anbindung an den Kapuzinerbergtunnel in Form eines T-Knotens hat insbesondere den verkehrstechnischen und verkehrssicherheitstechnischen Anforderungen zu genügen. Ein niveaufreier Knoten wäre diesbezüglich die beste Lösung.
- Durchgängiges Verkehrsleitsystem von den Autobahnanschlussstellen Salzburg-Süd und Nord bis zur Kapuzinerberggarage und retour: Durch Bündelung des Verkehrs auf diese beiden leistungsfähigen Zufahrtsrouten sollen innerstädtische, verkehrsbehindernde Suchfahrten vermieden werden.
- Das gesamtstädtische Busparkverbot und die innere Sperrzone für Reisebusse sollen beibehalten, sowie entsprechend überwacht werden.
- Miteinbeziehung der Stadtrandparkplätze und des Busparkplatzes Hellbrunn in die Gebührenregelung.
- Lösung für Restaurant- und Hotelbusse
- Ausreichende Dimensionierung der Zugangsbereiche zu den touristischen Zielen, insbesondere im Bereich Imbergstraße/Mozartsteg; kreuzungsfreie Führung von Fußgängern und Radfahrern am Giselakai (mögliche Lösung : Radwegunterführung rechte Seite Mozartsteg)
- Ausreichende Dimensionierung der Warte- und Aufenthaltsbereiche.
- PkW-Garage / Erweiterung Busterminal : Der Bereich Äußerer Stein bis zur Linzergasse weist vor allem für Bewohner nur wenige öffentliche und private Stellplätze auf. Die vorhandene Lokalszene verschärft in den Abendstunden zusätzlich diese Situation. Günstig erreichbare Stellplätze im Kapuzinerberg (z.B. im Nahbereich der Ausgänge der geplanten Busgarage in die Steingasse) könnten wesentlich zur Verbesserung dieser Situation beitragen. Es sollte deshalb geprüft werden, ob nicht durch Erweiterung oder Anschluss an die Busgarage ein derartiges Angebot geschaffen werden könnte.

4.2 KAPUZINERBERGTUNNEL

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung werden grundsätzlich zur Kenntnis genommen und dienen als Basis für die weitere Bearbeitung.

Seitens des Landes erfolgt die Erstellung von Vorentwürfen mit Kostenschätzungen für den Tunnel und die beiden Anschlussknoten im Norden und Süden des Kapuzinerberges gemäß Vorschlag des Gutachters. Darüber hinaus sind die Knotenpunkte

- Rudolfsplatz
- Staatsbrückenköpfe links/rechts
- Schwarzstraße/Makartplatz
- Bürglsteinstraße/Aigner Straße
- Gaisbergstraße/E. Fugger Straße
- Sterneckstraße/Linzer Bundesstraße
- Sterneckstraße/Voglweiderstraße

hinsichtlich der Kriterien

- Verkehrserfassung
- Bodenmarkierung, Fahrstreifenaufteilung
- Phasenschema und VLSA Steuerung (Leistungsermittlung)
- Priorisierung ÖPNV

zu entwerfen und die Kosten abzuschätzen.

Parallel dazu leitet die Stadt unter Beteiligung des Landes einen moderierten Planungsprozess ein, wobei unter Beauftragung externer Experten aus den Wissensgebieten Verkehrsplanung und Städtebau visionäre und gesamthafte Lösungsansätze weiterentwickelt werden sollen. Auch dieser Planungsprozess wird von Vertretern aus Politik, Interessensvertretungen und Beamtenschaft begleitet.

Aufgabenschwerpunkte bilden Antworten auf die noch offenen Fragen zu folgenden Themen:

- Konfiguration der beiden Tunnelportale unter Einbeziehung der Anrainer
- Weiterentwicklung, Diskussion und Valorisierung der drei Szenarien für eine zukünftige Verkehrsorganisation der Innenstadt auf der Basis des neuen Verkehrsleitbildes der Stadt und unter Einbeziehung der Möglichkeiten des VERMAN
- Flankierende stadtteilbezogene Verkehrskonzepte als leistungsbeschränkende Gegenmaßnahme zum möglichen Auffüllungseffekt des Tunnels (z.B. im Verlauf Minnesheim Str. – Fürberg Str. – Aigner Str.)
- Verkehrliche Neuorganisation Makartplatz, Mirabellplatz und Umfeld
- Entwicklung von Lösungsansätzen für eine städtebaulich verträgliche Integration der Verkehrsinfrastruktur - insbesondere der beiden Tunnelportale.
- Städtebauliche Rahmenbedingungen für die Freifläche Salzburger Sparkasse
- Erschließung Unfallkrankenhaus

In einem dritten Schritt werden die Bearbeitungsergebnisse des Landes und des moderierten Planungsprozesses zusammengeführt und abgestimmt und dem Gemeinderat als Empfehlung der Stadt an das Land vorgelegt.

5 AMTSVORSCHLAG

Aufgrund des vorstehenden Amtsberichtes ergeht somit folgender

AMTSVORSCHLAG

Der Gemeinderat der Landeshauptstadt Salzburg möge beschließen:

- 1. Die Realisierung des Busterminals mit angeschlossener Busgarage im Kapuzinerberg ist ein wichtiger Baustein zur Lösung der Reisebusproblematik und liegt grundsätzlich im Interesse der Stadt. Als nächster Schritt soll eine Detaillierung der Planungsinhalte unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen aus Punkt 4.1 des vorliegenden Amtsberichtes erfolgen.*
- 2. Der Kapuzinerbergtunnel in der oben beschriebenen Form stellt grundsätzlich eine sinnvolle Option für das städtische Straßennetz dar. Es liegt im Interesse der Stadt, sie weiter zu verfolgen.
Die detaillierten verkehrlichen und städtebaulichen Rahmenbedingungen für das Tunnelprojekt sind gemäß Punkt 4.2. des vorliegenden Amtsberichtes in Abstimmung mit dem Land Salzburg weiter zu entwickeln und dem Gemeinderat neuerlich zur Beschlussfassung vorzulegen.*

Die Sachbearbeiter: (Dipl.-Ing. Franz Schober e.h.)

(Dipl.-Ing. Martin Eckschlager e.h.)

Der rechtskundige Sachbearbeiter,
Mag. Abt. 9/00 - Raumplanung: (Mag. Hermann Steiner e.h.)

Der Abteilungsvorstand: (Dipl.-Ing. Dr. G. Doblhamer e.h.)

Gesehen: Der Stadtrat: (Johann Padutsch e.h.)

Ergeht an:
Magistratsdirektion/ Gemeinderatskanzlei (4-fach)

Verteiler:

MD/05 - Informationszentrum
MD/05 – Wirtschaftsservice
Mag. Abt. 6/00 - Baudirektion

zu Amtsbericht
9/00/34861/03/4
vom 04.06.2003