



Online-Presskonferenz



Salzburger Gesamt- Verkehrsstrategie

Teilnehmer:

Bürgermeister-Stellvertreterin Barbara Unterkofler
Abteilungsvorstand Andreas Schmidbauer
Verkehrs-Dienststellenleiter Franz Schober

Salzburg, am 24. Jänner 2022

Zoom



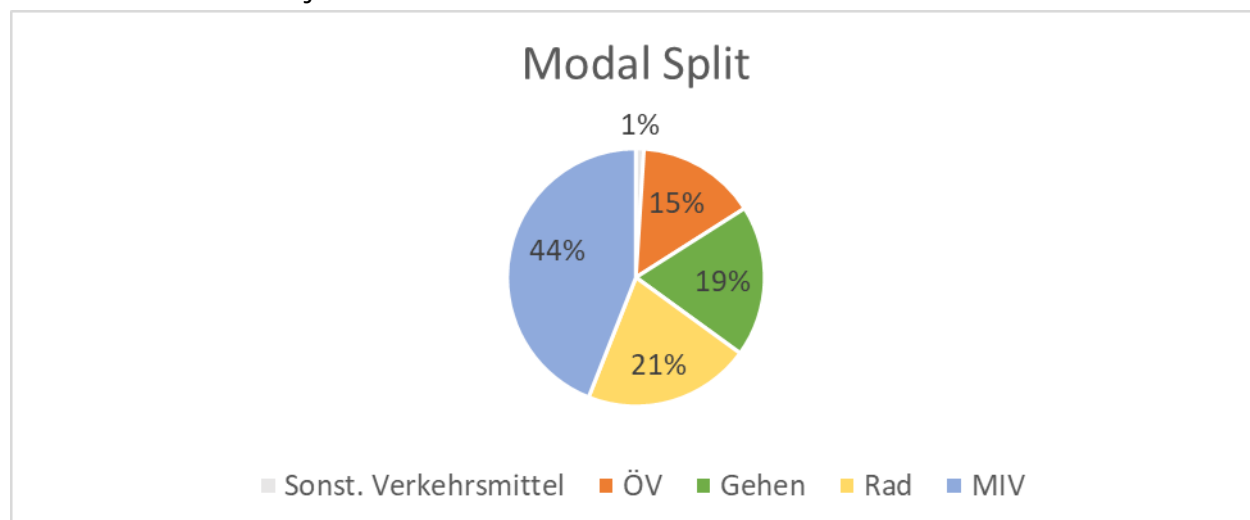
Information

Der Verkehr ist ein **komplexes Gesamtsystem**, das nicht nur enorme (volks-) wirtschaftliche Bedeutung hat, sondern auch für die Lebens- und Aufenthaltsqualität einer Stadt essentiell ist. Im Salzburger Zentralraum kam es in den vergangenen 20 Jahren zu einer extrem dynamischen Zunahme des Verkehrs, insbesondere des motorisierten Individualverkehrs. Damit einhergehende Überlastungserscheinungen und das zeitweise Erreichen und Überschreiten der Kapazitätsgrenzen der Verkehrsinfrastruktur sind daher keinesfalls überraschend.

„Für alle, die in Salzburg unterwegs sind, ist unser gesamtes Maßnahmenpaket ein Meilenstein, der den Verkehr zukünftig wieder zum Fließen bringt und den Menschen ihre Lebenszeit, die sie bislang im Stau verloren haben, zurückgibt“, macht die für Stadtplanung und Verkehr ressortzuständige Vizebürgermeisterin Barbara Unterkofler in diesem Zusammenhang deutlich.

Die Hauptzunahme des Verkehrs der vergangenen 20 Jahre hat seine Quelle im Umland des Stadtgebiets: Rund **57.000 Ein-Pendler:innen** sorgen täglich für **rund 114.000 Fahrten** in der Stadt. Dies entspricht rund **50% des Gesamtverkehrs im Stadtgebiet**. Daher ist klar, dass eine Verbesserung der Verkehrssituation nur durch einen **Blick auf den gesamten Zentralraum** und damit einhergehend durch enge Zusammenarbeit mit dem Land Salzburg gelingen kann.

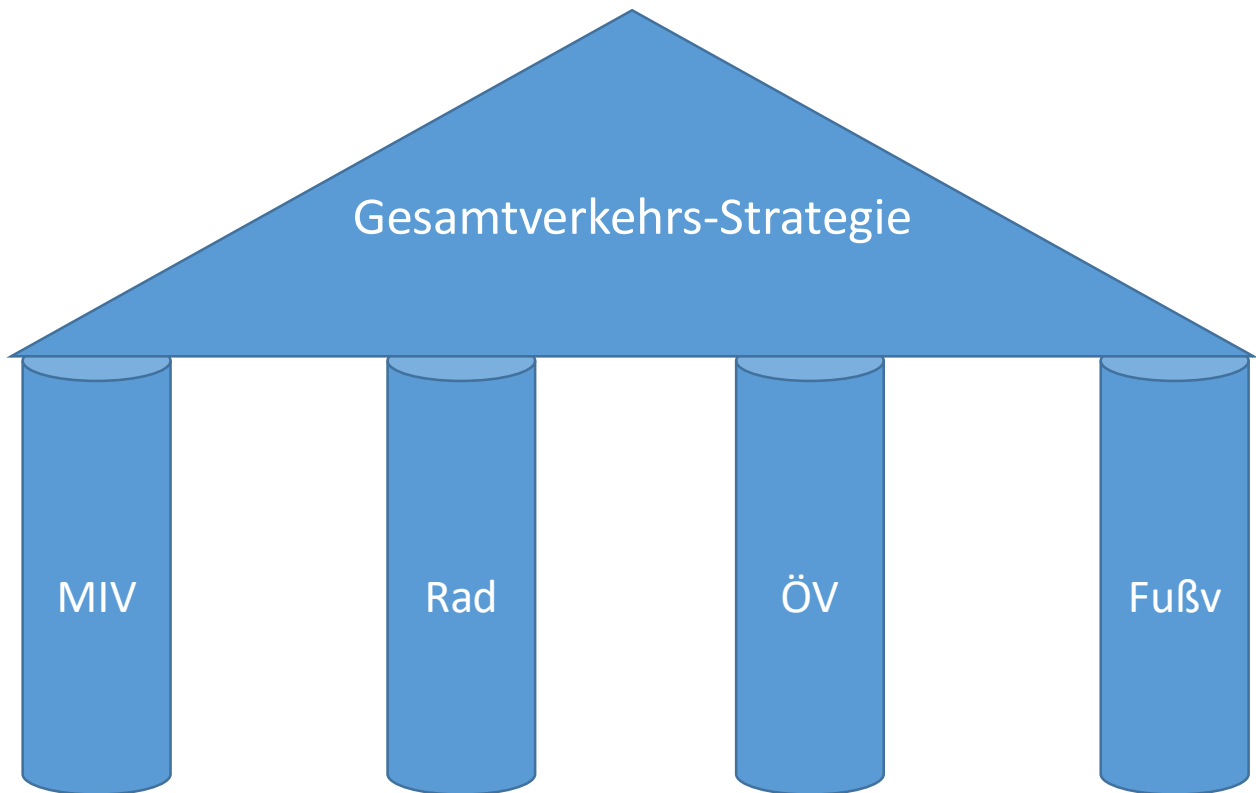
Die besondere Brisanz dieses hohen Anteils an Pendler:innen wird mit Blick auf den **Modal Split** deutlich. Dieser gibt die Aufteilung der Verkehrsmittelwahl an. Dabei fällt auf, dass die Stadt Salzburg im Bereich des Radverkehrs überdurchschnittlich gut, im Bereich des öffentlichen Verkehrs jedoch überdurchschnittlich schlecht abschneidet:



Der **Modal Split im Flach- und Tennengau liegt im MIV um nochmals 20 Prozentpunkte über dem der Stadt (MIV 64%, ÖV 12%)**, was unausweichlich zu einer enormen Mehrbelastung der städtischen Verkehrsinfrastruktur führt.

Angesichts dieser Problematik hat Vizebürgermeisterin Barbara Unterkofler umgehend nach ihrem Amtsantritt im Mai 2019 gemeinsam mit der Abteilung begonnen, eine Gesamt-

Verkehrsstrategie auszuarbeiten. Diese betrachtet den Verkehr als Gesamtheit und ruht **auf mehreren Säulen**, die auf jede unterschiedliche Verkehrsart eingeht:



Um dies in Angriff nehmen zu können, wurde zunächst eine Bestandsaufnahme durchgeführt, um die Ausgangslage bewerten zu können. Da aus der Vergangenheit keinerlei Grundlagendaten vorlagen, musste zunächst diese (zeit- und ressourcen-) aufwendige **Grundlagenarbeit** durchgeführt werden. Dazu gehörten z.B. die Untersuchung der inner- und außerstädtischen Pendlerbeziehungen sowie eine Verkehrsstromanalyse des Zentralraums.

In der Vergangenheit wurde eine Verbesserung der Verkehrssituation durch ideologisch verhärtete Positionen verunmöglicht, da der Verkehr nie als Gesamtheit betrachtet wurde. Die nun vorliegende Strategie betrachtet erstmals alle Verkehrsarten, ohne sie gegeneinander auszuspielen.

„Verkehrspolitik muss immer einem multimodalen Ansatz folgen. Die Verkehrsarten stehen nicht im Gegensatz zueinander, sondern ergänzen sich. Deshalb ist die gesamtheitliche Betrachtung des Verkehrs besonders wichtig“, erklärt Unterkofler ihre Herangehensweise. Die Strategie fußt dementsprechend auf folgenden Säulen:

A. Motorisierter Individualverkehr

1. Pfortner-Ampeln und Busbeschleunigung im Umland

Die **Stadt** fungiert bei der großen Menge an täglich einpendelnden Fahrzeugen wie ein **Trichter**: Sobald die Blechlawine die durch die Platzverhältnisse teils beengte Verkehrsinfrastruktur der Stadt erreicht, staut sich der Verkehr an diesem Nadelöhr zurück. Das Ergebnis ist ein sehr langsamer Verkehrsfluss, der auch den aus dem Umland kommenden ÖV trifft und ihn daher nicht als Alternative attraktiv macht. Außerdem stockt dadurch zwangsläufig auch der Verkehr an den Einfallstraßen im Stadtgebiet.

Abhilfe schaffen hier stattdessen sog. „**Pfortner-Ampeln**“ im **Umland**, die den Zufluss des Verkehrs in die Stadt drosseln. **Damit einhergehen** muss dabei eine **Beschleunigung des ÖV durch Busspuren und eine Bevorrangung** an den entsprechenden **Signalanlagen**. Nur so ist ein Verflüssigen des Verkehrsflusses möglich.

Da die Anlagen in weiten Teilen bereits bestehen, allerdings aktuell nur rudimentär bedient werden, lässt sich diese Maßnahme relativ rasch und leicht umsetzen. Für das kontinuierliche Aktivieren der Ampeln ist das Land verantwortlich, der Austausch mit dem zuständigen Landesrat dazu ist positiv.

2. Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung/Kurzparkzonen

Seit Beginn der laufenden Funktionsperiode wurde die Ausweitung der Kurzparkzonen vorangetrieben. Damit wurden **seit Amtsantritt** der Vizebürgermeisterin **2019 rund 3.000 Stellplätze** in den neuen Kurzparkzonen **Schallmoos, Aigen, Parsch, Gnigl, Langwied** und **Itzling zusätzlich** reguliert. Dadurch liegen **aktuell rund 13.000 Stellplätze in Kurzparkzonen**.

Auch zukünftig werden die Kurzparkzonen entsprechend der Gremienbeschlüsse erweitert. Die nächsten anstehenden Kurzparkzonen in diesem Jahr sind **Lehen** und **Liefering**.

Ziel dieser Erweiterungen ist nicht nur, Pendler:innen zum **Umstieg auf den ÖV** zu bewegen, sondern auch die **Bewohner:innen vom Parkdruck der Pendler:innen zu befreien** und den Ausbau der Park & Ride-Plätze im Umland zu forcieren.

3. Park & Ride-Ausbau im Umland

Mit der Ausweitung der Kurzparkzonen und dem klaren Bekenntnis zur Stärkung des ÖV geht natürlich auch der **Ausbau von P&R-Angeboten im Umland** einher. Dieser bietet den Pendler:innen nicht nur einen alternativen Abstellplatz zu den bisher gewohnten Stellplätzen im Stadtgebiet, sondern fördert auch die Attraktivität des ÖV.

Damit die Angebote den gewünschten Effekt erzielen, müssen sie jedoch **möglichst nah an der „Quelle“ der Pendler:innen und damit weit außerhalb des Stadtgebiets angeboten werden**. Hier ist das Land Salzburg in regem Austausch mit den Gemeinden und um eine Forcierung des Ausbaus bemüht.

Des Weiteren wurde im Jahr 2019 der **Altstadt-Shuttle-Service** eingerichtet, der speziell (Tages-) Touristen anspricht: Zu einem sehr günstigen Tarif können die Personen ihre Fahrzeuge auf dem Messegelände abstellen und werden anschließend komfortabel in die

Altstadt gebracht. Das System wird gut angenommen, die Bewerbung weiter forciert und verbessert.

4. Maut-Befreiung A1 zwischen Staatsgrenze und ASt. Salzburg Nord

Ebenfalls vor allem auf Touristen, aber teils auch auf Pendler:innen aus dem deutschen Raum, zielt die **Maut-Befreiung der A1** zwischen Staatsgrenze und Salzburg Nord. Sie hat die **Nutzung des P&R-Angebots am Messeparkplatz deutlich attraktiver gemacht**, da es nun gerade für Fahrzeuglenker:innen, die aus Deutschland kommen, über die Autobahn kostenlos und einfach erreichbar ist.

Des Weiteren wird so der **„Vignetten-Ausweichverkehr“ durch das Stadtgebiet deutlich verringert**, was die Stadtteile entlang der A1 deutlich vom Verkehr befreit. Auf Grund der kurz nach der Vignettenbefreiung einsetzenden Corona-Pandemie und der damit verbundenen geringeren Reisetätigkeit der Menschen sind exakte Vergleichswerte aktuell jedoch noch nicht verfügbar.

5. Autobahn-Halbanschluss A1 Hagenau

Bereits der Viertelanschluss „Hagenau“ hat sowohl für das Stadtgebiet als auch das Umland auf Grund **wegfallender Umwegfahrten** deutliche Verbesserungen gebracht. **Fachliche Untersuchungen**, die von Stadt und Land in Auftrag gegeben wurden, zeigen, dass der Halbanschluss die Hauptverkehrsachsen im Norden (und somit vor allem die Stadtteile Elisabeth-Vorstadt, Lehen, Itzling und Schallmoos) **um rund 5 Millionen Kilometer (!) entlastet**.

Die eingesparten Umwegfahrten leisten nicht nur einen Beitrag zum Umweltschutz (eingespartes CO₂ und NO_x), sondern vor allem zu einer besseren Flüssigkeit des Verkehrs in diesen aktuell schon besonders belasteten Gebieten. Dieser verbesserte Verkehrsfluss wiederum kommt auch dem ÖV zugute.

6. Kreisverkehr Franz-Josef-Kai # Museumsplatz (Rot-Kreuz-Parkplatz)

Im vergangenen Jahr wurde durch die Errichtung des Kreisverkehrs am Rot-Kreuz-Parkplatz nach langen Jahren das sog. **„Kranzfahren“ durch die Altstadt beendet und deutlich vom Verkehr** zwischen Salzach und Bürgerspitalplatz **entlastet**.

„Niemand hat verstanden, warum man am Museumsplatz abbiegen und einen halben Kilometer durch die Altstadt fahren muss, nur um danach wieder an exakt der gleichen Stelle herauszukommen“, erinnert Unterkofler an die früheren Umwegfahrten. Zudem werden durch den Kreisverkehr Umwegfahrt 63,5 g CO₂ und 0,225 g NO_x eingespart.

Im Zuge dieser neuen Verkehrslösung wurde zudem der **südliche Teil des Rot-Kreuz-Parkplatzes aufgelassen, entsiegelt** und somit zur **Aufenthaltsfläche** für die Menschen gemacht. Der weiterhin vorhandene Teil des Rot-Kreuz-Parkplatzes, der auf Grund der Überhöhen ihrer Fahrzeuge (wodurch ein Nutzen der Garage nicht möglich ist) besonders für Handwerker- und Zulieferbetriebe große Bedeutung hat, ist nun zudem, anders als früher, **aus allen Richtungen an- und abfahrbar**. Auch dadurch werden große Umwegfahrten eingespart, was sich nicht nur im Sinne der **Luftgüte**, sondern auch im Sinne der **Belastung der Verkehrsinfrastruktur positiv** auswirkt.

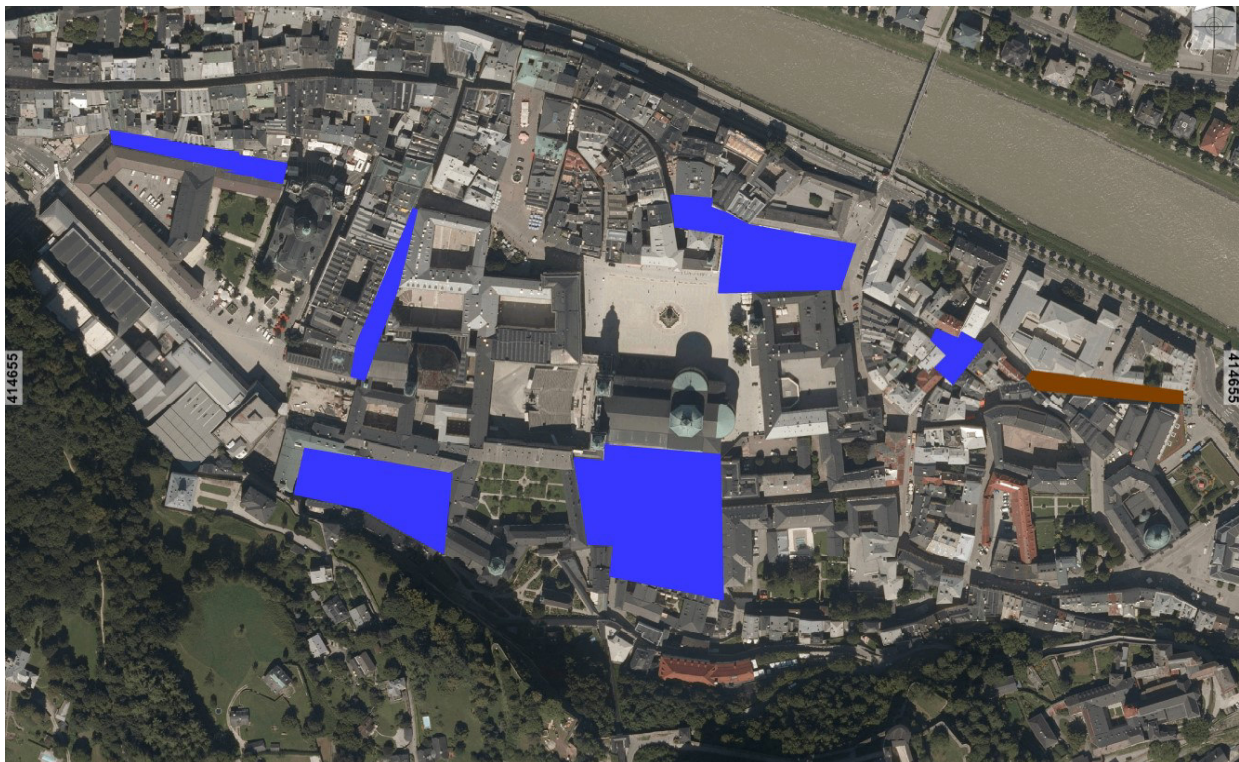
7. Verkehrsberuhigung Innenstadt

Im **Altstadtkern zwischen Neutor und Museumsplatz** ist eine **Begegnungszone geplant**. Dieser besonders sensible Bereich der Altstadt kann vor allem auf Grund des nun wegfallenden „Kranzlfahrens“ (siehe Abschnitt „Kreisverkehr Rot-Kreuz-Parkplatz“) neu gestaltet und damit aufgewertet werden.

Die detaillierte Gestaltung wird im Zuge einer **Bürger:innen-Einbindung** diskutiert und erarbeitet. Auf Grund der aktuellen Corona-Lage konnten die bereits anberaumten Veranstaltungen bislang leider nicht stattfinden. Dies wird jedoch, sobald es die Lage zulässt, selbstverständlich nachgeholt.

Des Weiteren werden als Begleitmaßnahme zur **Erweiterung der Mönchsberggarage die Plätze in der Altstadt von parkenden Autos befreit**: Insgesamt entfallen mit Inbetriebnahme des neuen Garagenteils **155 Oberflächenstellplätze** in der **linken Altstadt**. Diese teilen sich wie folgt auf:

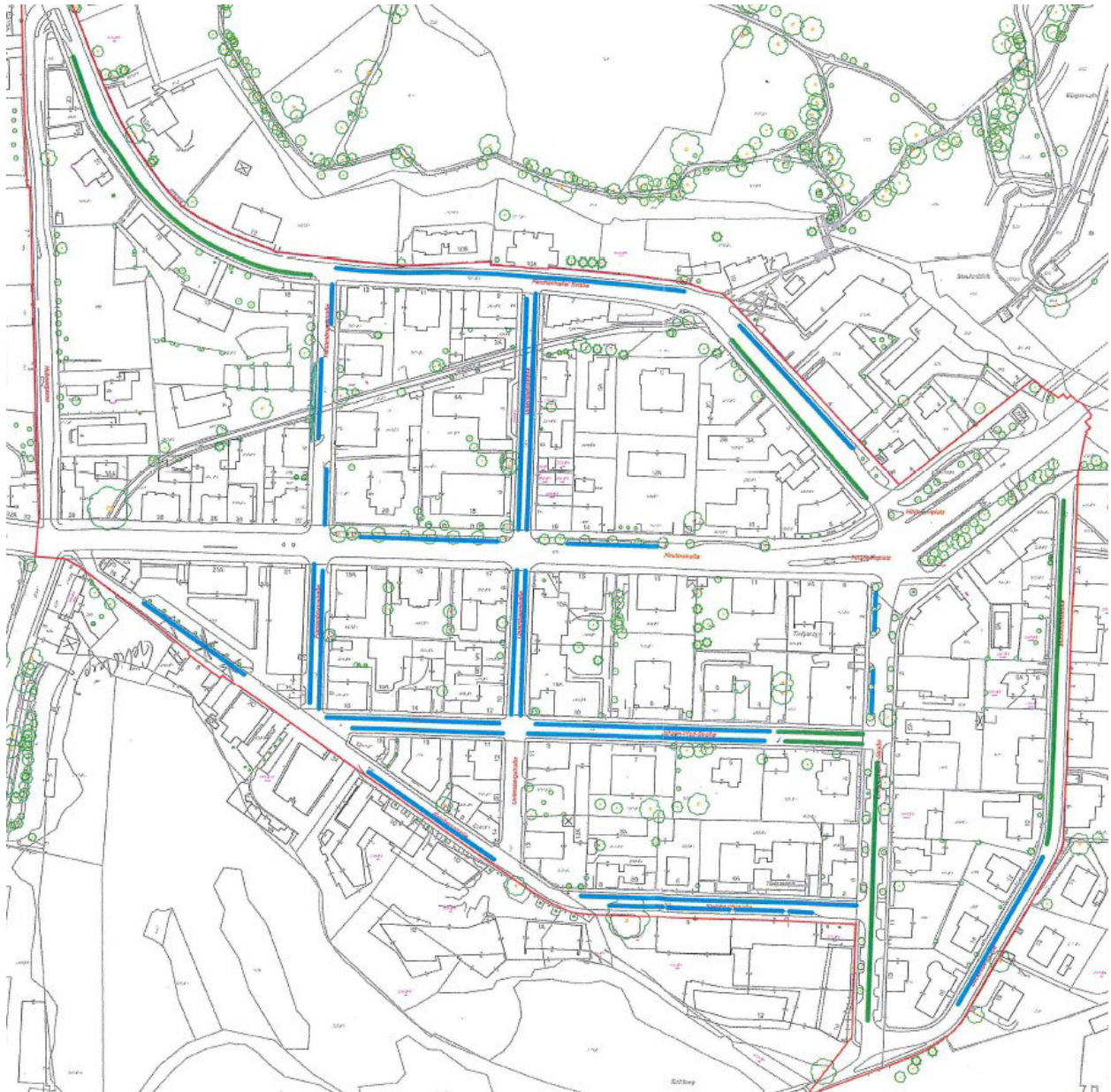
- Entfall von **70 Stellplätzen** im Innenhof **St. Peter**.
- Entfall von **85 Stellplätzen in der Fußgängerzone** der **linken Altstadt** (im ursprünglichen Beschluss waren lediglich 55 Stellplätze geplant), wodurch folgende Bereich **komplett autofrei** werden:
 - Sigmund-Haffner-Gasse
 - Kapitelplatz
 - Mozartplatz
 - Waagplatz
 - Universitätsplatz (Bereich Blaue Gans bis Grünmarkt)
 - Papagenoplatz



Blau: künftig autofrei | Braun: künftig Bewohnerparkplatz

Bereits erfolgt sind der **Entfall** von insgesamt **40 Oberflächenstellplätzen** im Zuge der Entsiegelung und Neugestaltung des **Rot-Kreuz-Parkplatzes** (28 STPL) und des **Kajetanerplatzes** (12 STPL).

Zudem werden insgesamt **137 Oberflächenstellplätze** in reine **Bewohnerstellplätze** umgewandelt. Diese teilen sich auf die **Innere Riedenburg** (100 STPL) und den **Basteigassenparkplatz** (37 STPL) auf.



Blau: künftig autofrei | Grün: künftig Bewohnerparkplatz

8. Kreisverkehr Hildmannplatz (Neutor)

Ein weiterer Kreisverkehr am Rand des Altstadtkerns ist am Hildmannplatz, direkt vor dem Neutor, geplant. Dadurch wird nicht nur die Übersichtlichkeit und Verkehrssicherheit vor Ort deutlich erhöht, sondern auch im Fall von Rückstau aus der Mönchsberggarage ein leichteres „Abfahren“ ermöglicht. Durch die Errichtung der beiden Altstadt-Kreisverkehre werden wird eine umwegfreie Erreichbarkeit der Altstadt sichergestellt.

9. Ausbau Münchner Bundesstraße

Durch den vollständig **vierspürigen Ausbau der Münchner Bundesstraße** wird ein Nadelöhr im Norden der Stadt beseitigt: Die Leistungsfähigkeit wird deutlich erhöht. Der **Verkehrsfluss**, der bislang in den Morgen- und Nachmittagsspitzen durch den Berufsverkehr bedingt ins Stocken geriet, wird dadurch **verbessert**. Dies **kommt vor allem auch dem ÖV zugute**, der dort bislang ebenfalls im Stau stand.

Zudem wird den **Bewohner:innen** in Lieferung deutlich **mehr Wohn- und Lebensqualität** gegeben, die unter der bisherigen Situation und dem dadurch bedingten **Schleichverkehr leiden**.

Begleitend zum Ausbau der Straße wird auch ein neuer **baulich getrennter Radweg** errichtet, welcher im Sinne der Radverkehrsstrategie den weiteren Ausbau des Radverkehrs unterstützt und forciert. Somit ist der Ausbau der Münchner Bundesstraße auch eine Maßnahme, die im Bereich des Radverkehrs Verbesserungen bringt.

B. Radverkehr

Die bereits 2017 beschlossene **Radverkehrsstrategie** inkl. des Radbudgets in Höhe von **jährlich 2 Mio. €** wird konsequent fortgeführt und die Maßnahmen priorisiert. Aus der während der Grundlagenarbeit durchgeführten **Pendlerstromanalyse** ging hervor, dass der größte Hebel zur Erreichung des Ziels der Radverkehrsstrategie, nämlich einem **Anstieg des Modal Split-Anteils im Radverkehr auf 24%**, eindeutig die „**Ost-West-Achse**“ ist.

Das **größte Potential** entlang dieser Achse bildet dabei die **Innsbrucker Bundesstraße**. Diese wird täglich von insgesamt rund **30.000 Ein- und Auspendlern in beide Richtungen** genutzt. Zugleich ist die Radinfrastruktur in diesem Bereich schlecht bis gar nicht ausgebaut. Daher wird in Zusammenarbeit mit dem Land ein baulich getrennter Geh- und Radweg errichtet.



„Für die Salzburgerinnen und Salzburger, die im Bereich der Innsbucker Bundesstraße unterwegs sind, ist der baulich getrennte Radweg ein Meilenstein, der das Radfahren auf dieser Radhauptroute deutlich sicherer und attraktiver macht. Mit dieser Maßnahme setzen wir eines der größten Radwegprojekte der Stadt um und kommen dem Erreichen der Ziele der Radverkehrsstrategie einen großen Schritt näher“, kommentiert Unterkofler das Projekt, welches **zusätzlich** zum üblichen Radbudget von 2 Mio. € mit einem **Sonderbudget** ausgestattet wurde.

Im Sinne des Radverkehrs und der Radverkehrsstrategie besonders relevant sind die **großen Lückenschlüsse** entlang des Radhauptnetzes. Kleinere Verbesserungen, wie z.B. reine Sanierungen udgl., tragen zwar zum Erhalt der Attraktivität des Radverkehrs bei, erhöhen den Anteil des Modal Split jedoch nicht.

Neben den baulich getrennten Radwegen entlang der **Münchner und der Innsbrucker Bundesstraße**, gibt es für die kommenden Jahre folgende größere Radverkehrsprojekte:

Umsetzung/Baubeginn 2022:

- **Gaisbergstraße**
 - Ringroute R1
 - baulich getrennter Geh- und Radweg

Umsetzung/Baubeginn 2023 geplant:

- **Morzger Straße**
 - Radhauptroute H5
 - zwei baulich getrennte Geh- und Radwege sowie zusätzliche sichere Querungsmöglichkeit.
- **Fürbergstraße**
 - Ringroute R1
 - baulich getrennter Geh- und Radweg
 - Baubeginn in Abhängigkeit von Baufortschritt des Wohnbaus.

Perspektivisch, über die Funktionsperiode hinaus:

- **Radgarage Toscaninihof/Mönchsberggarage**
 - Zentrale und sichere Abstellmöglichkeit im Zentrum der Altstadt
 - Platz für 200 Fahrräder
 - Umsetzung gemeinsam mit Erweiterung Mönchsberggarage
- **Unterführung Lokalbahn Itzling/Techno-Z**
 - Ringroute R3 / Erschließungsrouten U1 / Salzachroute S2
 - Unterführung der Lokalbahnstrecke, gemeinsam mit Verlegung Lokalbahnhaltestelle Itzling. Führt zu direkter Anbindung von Itzling und Science City an Salzachkai (S2)
 - aktuell in Konzeptphase (Ausschreibung Ziviltechniker)
- **Berchtesgadner Straße/Dossenweg**
 - Radhauptroute H6 / Ringroute R3
 - baulich getrennter Geh- und Radweg
 - Baubeginn in Abhängigkeit von Baufortschritt des Wohnbaus.

C. Fußverkehr

Im Auftrag von Vizebürgermeisterin Unterkofler erarbeitete das *Amt für Stadtplanung und Verkehr* den **Masterplan Gehen**, der im Sommer vergangenen Jahres vom Gemeinderat **einstimmig beschlossen** wurde. Damit ist Salzburg **österreichweit die erste Stadt**, die einen solchen Masterplan erarbeitet und verabschiedet hat.

„Der Fußverkehr ist eine oft unterschätzte Mobilitätsform. Ihm kommt gerade in Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr eine große Bedeutung zu“, legt Vizebürgermeisterin Unterkofler die Wichtigkeit des Masterplans dar.

Gerade in Anbetracht des **in der Vergangenheit stark sinkenden Anteils des Fußverkehrs** am Modal Split (1995: 25%, aktuell: 19%) ist ein **Gegensteuern** in diesem Bereich besonders wichtig. Dennoch darf nicht unerwähnt bleiben, dass die Stadt Salzburg im aktuellen **Greenpeace Städteranking** in der Kategorie **„Gehen“ auf Platz 1** liegt. Diese Spitzenposition soll selbstverständlich gehalten und möglichst ausgebaut werden.

Ziel des Masterplans Gehen ist, die Attraktivität des Fußverkehrs zu steigern, damit den Anteil des Fußverkehrs am Modal Split zu erhöhen und die Erreichbarkeit des ÖV zu verbessern.

Dabei werden ganz im Sinne der gesamtheitlichen und multimodalen Betrachtung des Verkehrs **Begegnungszonen** bevorzugt, in denen ein Tempolimit von 20 km/h gilt und alle **Verkehrsteilnehmer** die Verkehrsfläche **gleichberechtigt** nutzen. Die Einrichtung von Begegnungszonen ermöglicht darüber hinaus auch eine **Neugestaltung** der entsprechenden Flächen, die die Aufenthaltsqualität vor Ort deutlich steigern.

Die nächste in diesem Sinne zur Umsetzung geplante Begegnungszone befindet sich in der inneren **Nonntaler Hauptstraße**, die durch ihre beengten Straßenverhältnisse aktuell für keinen Verkehrsteilnehmer eine zufriedenstellende Situation bietet. Im Rahmen eines breit angelegten Stakeholder-Prozesses wurden vor Ort die Ideen und Bedürfnisse der Anrainer:innen und Geschäftsleute besprochen.



Planungsgebiet Begegnungszone Nonntaler Hauptstr.

© Con:sens

Eine **weitere geplante Begegnungszone** befindet sich im **Altstadtkern zwischen Neutor und Museumsplatz** (siehe dazu Kapitel „Verkehrsberuhigung Innenstadt“).

Eine bereits umgesetzte Begegnungszone ist z.B. die **Begegnungszone in der Neuen Mitte Lehen**, die aus einer Asphaltwüste inmitten eines der am dichtesten besiedelten Stadtteile eine begrünte Aufenthaltsfläche mit insgesamt elf Bäumen.

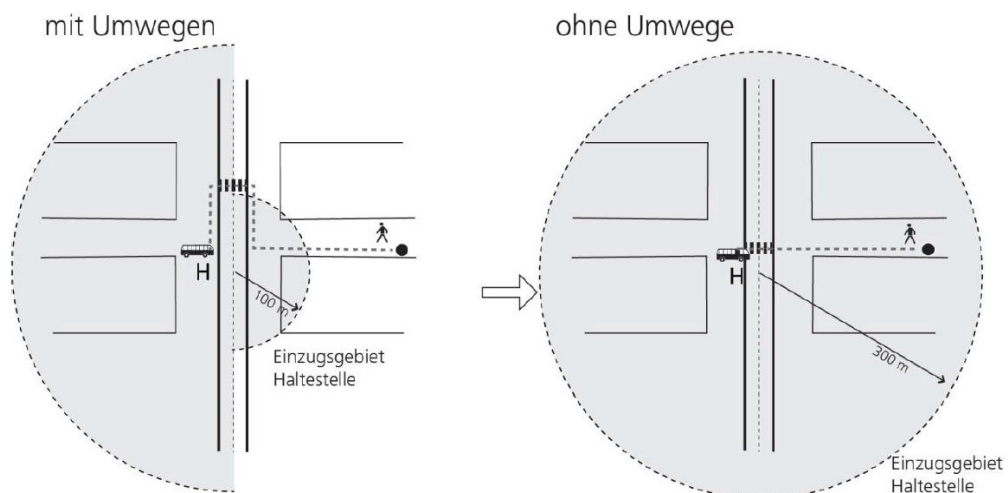


Neue Mitte Lehen

© Stadt Salzburg/Landschaftsarchitekt Peter Aicher

Ebenfalls eine Maßnahme im Sinne der Attraktivierung und Stärkung des Fußverkehrs ist die geplante Verbreiterung des Gehsteigs am Rudolfskai, deren Detailplanung aktuell im Aufgabenbereich des *Straßen- und Brückenamts* liegt.

Im Sinne der bereits angesprochenen wichtigen Zubringerfunktion des Fußverkehrs zum ÖV wird zudem untersucht, inwieweit die direkte Zugänglichkeit der Haltestellen, möglichst ohne Umwege, verbessert werden kann.



D. Öffentlicher Verkehr

„Der öffentliche Verkehr ist das Rückgrat unseres strategischen Maßnahmenpakets. Wir beheben die aktuell bestehenden Defizite und leisten damit einen wesentlichen Beitrag für mehr Lebensqualität und eine bessere Erreichbarkeit der Stadt und ihrer Umlandgemeinden mit einem hochwertigen öffentlichen Verkehr. Die Neukonzeptionierung greift dabei die wichtigsten Parameter zur Attraktivität und Qualität des öffentlichen Verkehrs an: Reisezeit, Verlässlichkeit, Takt und Kundenfreundlichkeit“, stellt Unterkofler klar.

Der ÖV als flächeneffizientes und umweltfreundliches Verkehrsmittel bildet das Rückgrat der Gesamt-Verkehrsstrategie. Zugleich sind mit ihm sowohl die höchsten Kosten als auch die aufwendigsten Maßnahmen verbunden.

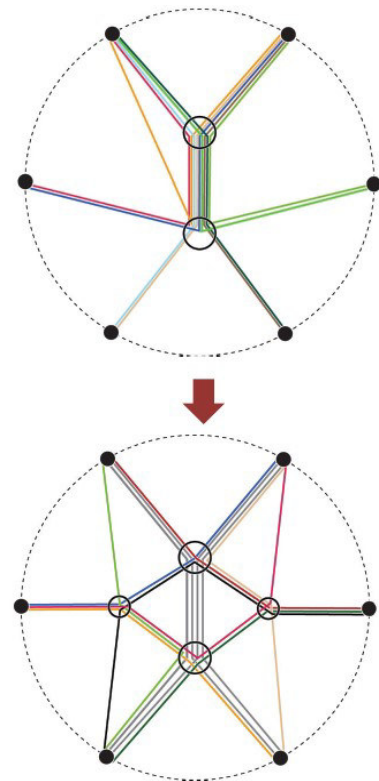
Bei der eingangs angesprochenen Bestandsanalyse ergaben sich eindeutige Erkenntnisse, weshalb der **ÖV in Salzburg seit Jahren nicht konkurrenzfähig** und daher für die meisten Menschen keine echte Alternative zu anderen Verkehrsmitteln ist. Diese Defizite werden durch die Neukonzeptionierung des ÖV in Salzburg behoben.

1. Bedarfsorientierte Netzstruktur

Bislang war das städtische Netz **sternförmig** aufgebaut. Dadurch bedienten die meisten Linien den Bahnhof und die Altstadt. Die so entstehende Bündelung der ÖV-Leistungen zwischen Bahnhof und Altstadt war **nicht bedarfsorientiert**, führte zu **zahlreichen Eigenbehinderungen des ÖV** und zu großen **Reisezeitverlusten**, da keine direkte Linienführung erfolgte.

Die **Neukonzeptionierung** sieht nun eine **bedarfsorientierte Netzstruktur** vor. Dabei **teilen** sich die Linien der Ost- und Westrichtungen auf und führen **entweder zum Hauptknoten Bahnhof oder zum Hauptknoten „Mirabellplatz“**.

Bei den Gabelungen entstehen somit **Verknüpfungspunkte** (wie z.B. an der **Schwabenwirtsbrücke** und **Aighof**), an denen umgestiegen werden kann. Zudem ergeben sich **neue Ring- und Tangentiallinien**, die die innerstädtischen Querbeziehungen bedienen.



schematische Darstellung

Das **Liniennetz folgt** dabei nun **dem Bedarf**, der aus der Verkehrsstromanalyse deutlich wurde. Somit muss nicht mehr jede Linie die beiden Zentren „Bahnhof“ und „Mirabellplatz“ bedienen, was folgende Vorteile mit sich bringt:

- **Direkte** und **bedarfsorientierte Linienführung**.
- Deutlich **kürzere Reisezeiten**.
- **Entflechtung der Linien** und somit **weniger Eigenbehinderungen**.
- **Minimierung des Umsteigezwangs** und **Optimierung der Umsteigebedingungen**.
- Schaffung **neuer ÖV-Drehkreuze**.
- Bedienung der **innerstädtischen Querbeziehungen**.
- **Stärkung** der **Ost-West-** und **Nord-Süd-Verbindung**.

2. Abstimmung der Takte, einheitliche Taktfamilien und gleichbleibende Takte im Tagesverlauf

Um die Verknüpfungspunkte im Sinne optimaler Umsteigebedingungen zu schaffen, werden sowohl die innerstädtischen Takte untereinander als auch die mit den Regionalbussen aufeinander abgestimmt.

Bislang passen die Linienangebote auf Grund **unterschiedlicher Taktfamilien** teils nur jede halbe Stunde (z.B. 10- und 15-Minuten-Takte) oder sogar nur jede Stunde (z.B. 20- und 30-Minuten-Takte) zusammen. Die **Folge** sind teils **lange Wartezeiten** an Umsteigepunkten (die gerade an Schlechtwettertagen und im Winter ausgesprochen unangenehm sein können) und damit verbunden **große Reisezeitverluste**. **Erschwerend** kommt dabei hinzu, dass sich die Takte im Tagesverlauf ändern und sich somit ein **unregelmäßiges Angebot** ergibt.

Als Folge wird der ÖV von den Menschen als **unkomfortabel** und **unzuverlässig** empfunden. Zudem wird die **Verfügbarkeit** des ÖV durch solche Fahrplan-Planungen unnötig **eingeschränkt**.

Um dies zu ändern und die **Umsteigebedingungen** zu **optimieren**, werden die Linien der einzelnen Korridore in **einheitliche Taktfamilien** eingebettet und **im Tagesverlauf einheitlich beibehalten**. Der gut merkbare und regelmäßige Takt folgt dabei dem Schema **7,5-/15-/30-/60-Minuten**.

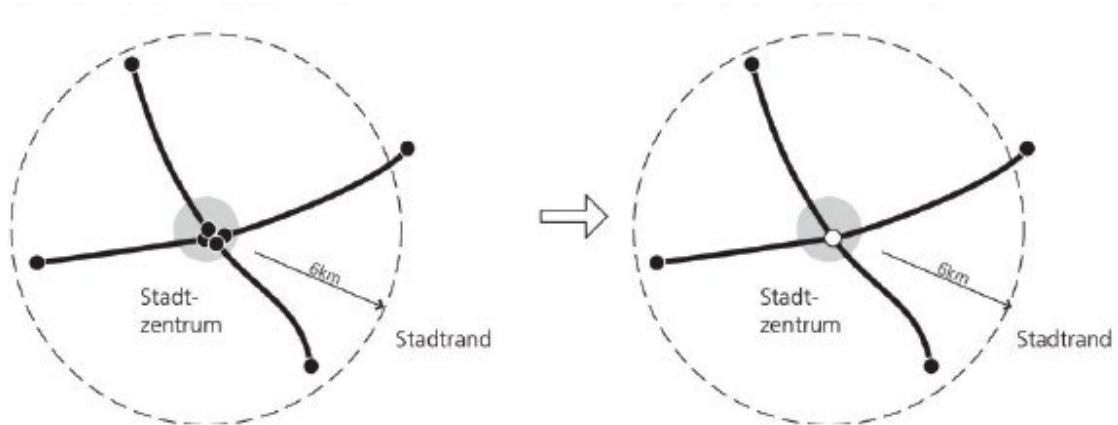
Dieser Takt ergibt sich auch durch die Durchbindung der Regionalbuslinien, die das innerstädtische Netz auf bestimmten Linien ergänzen. Dafür erforderlich ist selbstverständlich auch die entsprechende **Einbindung der Regionalbuslinien in die neuen Takte und Taktfamilien**. Die Wichtigkeit dieser Maßnahme wird durch das o.a. extrem hohe Verkehrsaufkommen von Pendler:innen aus dem Umland unterstrichen.

3. Durchgebundene regionale Linien

Bislang steuern fast **alle regionalen Linien** den **Bahnhof** an. Dies führt zwangsläufig zu großen **Umfahrten** und somit **Reisezeitverluste** für Pendler:innen, die den Regionalbus nutzen. Zudem entstehen dadurch erneut zahlreiche **Eigenbehinderungen** des ÖV und teils chaotische Szenen an den Haltestellen am Hauptbahnhof.

Für ein erfolgreiches ÖV-System erforderlich ist dagegen die **Durchbindung der Regionalbusse**. Diese sog. **„Durchmesserlinien“** erhöhen die Anzahl an **Direktverbindungen** sowohl für die Salzburger:innen als auch für Pendler:innen. Nur so können die **Expresslinien möglichst schnell** dorthin, wo sie gebraucht werden. Diese

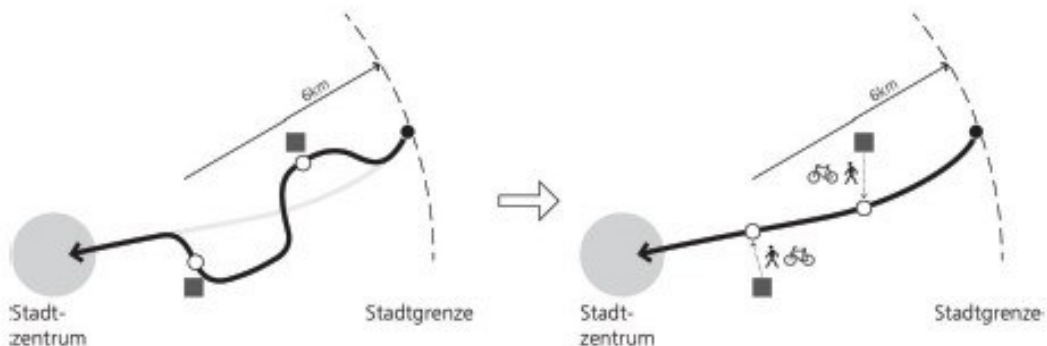
Maßnahme hilft zudem, die Takte zu verkürzen und stützt somit das innerstädtische ÖV-Angebot.



Die bisher noch eingesetzten Dieselsebusse sind dabei nicht zukunftsweisend. Im Sinne der **Nachhaltigkeit** und der innerstädtisch bereits eingesetzten elektrischen Obusse sollten auch die Regionalbusse eine **neue Antriebsform** erhalten. Die vor wenigen Monaten am Salzburgring durchgeführte *Fachmesse für innovative Zukunftsmobilität (IMFS)* hat gezeigt, dass auch Regionalbusse inzwischen elektrisch betrieben fahren können. Der diesbezügliche Austausch mit dem zuständigen Landesrat verläuft sehr positiv.

4. Hierarchisiertes Liniennetz ohne Schleifen-/Umwegfahrten

Bislang gibt es auf vielen Linien auf Grund **fehlender Hierarchisierung** der Linien zahlreiche Schleifen- und Umwegfahrten. Dadurch ist die Linienführung teilweise unlogisch, unübersichtlich und es kommt zu unnötigen Reisezeitverlusten.



Künftig werden die Linien **klar hierarchisiert und priorisiert**. Eine Hauptlinie kann und soll nicht jeden Punkt entlang eines Korridors bedienen. Diese Maßnahme unterstützt auch die **direkten Linienführungen** und **erleichtert** die **Orientierung**. Entsprechende Maßnahmen sind im ÖV **weltweiter Standard**.

5. S-LINK

Seit 2018 hat die Stadt Salzburg, allen voran **Bürgermeister Harald Preuner**, die **Verlängerung der Lokalbahn bis zum Mirabellplatz vorangetrieben**, wo sich durch das neu konzipierte Busangebot auch ein neuer Hauptknoten ergibt.

Dabei hat sich die Stadt **stets** für eine **50 prozentige Bundesfinanzierung eingesetzt** und zugleich in der mittelfristigen Finanzplanung budgetäre Vorsorge getroffen. Zuletzt konnte auf Grund großen **politischen Drucks der Stadt** die **Finanzierungszusicherung des Bundes** in Höhe von **50%** in der diesbezüglichen Rahmenvereinbarung **vertraglich fixiert** werden.

Der S-LINK als „**regionale Durchbindung auf Schienen**“ kommt vor allem den Einpendler:innen aus dem Umland zugute, während das **neu konzipierte Busangebot** vor allem große innerstädtische Bedeutung hat. **Sämtliche Maßnahmen sind selbstverständlich aufeinander abgestimmt.**

E. Weiteres Vorgehen zur Umsetzung der Neukonzeptionierung

1. Nahverkehrskomitee

Eine solch große Änderung in einem bestehenden System voranzubringen ist für alle Beteiligten in jeder Hinsicht ein Kraftakt. Aus diesem Grund **beschloss** die **parteiübergreifende politische Steuerungsgruppe zur Umstrukturierung des ÖV im Zentralraum** (insgesamt neun Vertreter von ÖVP, SPÖ, Grüne, FPÖ und NEOS) in seiner Sitzung am **26. März 2021 einstimmig**, dass für die entsprechende Verkehrsplanung ein aus Fachleuten der Gebietskörperschaften bestehendes **Planungskomitee für den öffentlichen Verkehr (Nahverkehrskomitee) eingerichtet** wird.

Auf Grundlage der oben dargelegten Erkenntnisse zu den drastischen Defiziten des ÖV im Zentralraum werden vom Komitee auf Grundlage von Entwürfen eines von Stadt, Land und Salzburger Verkehrsverbund beauftragten ÖV-Planungsbüros **Vorschläge zur konkreten Behebung der Probleme** gemacht. In die Erstellung dieser Vorschläge war neben den genannten Auftraggebern auch die Salzburg AG eingebunden.

2. Umsetzungs-Schritte

Die klare Empfehlung lautet, die **Maßnahmen schrittweise** im Liniennetz **umzusetzen**. Zu diesem Zweck erarbeiten die im Komitee vertretenen Fachleute eine **Prioritätensetzung**. Nur durch ein solch **behutsames Vorgehen** im Umsetzen der Neukonzeption kann dieser **Kraftakt** in einem gemeinsamen Schulterschluss **gelingen**.

Eine **sofortige Implementierung wäre finanziell, technisch und personell nicht umsetzbar**. Zudem wäre dies ein unsensibler Eingriff in die Gewohnheiten der **Salzburgerinnen und Salzburger**, der **kaum zumutbar** wäre.

a. Umsetzungs-Schritt 1

Nach Prüfung des Entwurfs des Planungsbüros wurden als **erster Schritt** zur konkreten Umsetzung **folgende Maßnahmen** empfohlen:

Innerstädtisch

- Taktharmonisierung/-verdichtung und Ausweitung der Randzeiten
 - Linie 2
- Taktverdichtung
 - Linie 9
- Tages-Durchgängiger Betrieb der Ost-West-Verbindung (Tangentiale)
 - Linie 12
- Schaffung einer **neuen Ringlinie** zur Bedienung der innerstädtischen Querbeziehungen durch **Linien-Umlegung**
 - Linie 8

Regionalbus

- Anbindung Wals-Siezenheim im 15-Minuten-Takt
 - Linie 180
 - Linie 181
- Tangentiallinie Wals-Siezenheim über A1
 - Linie 36

b. Umsetzungs-Schritt 2

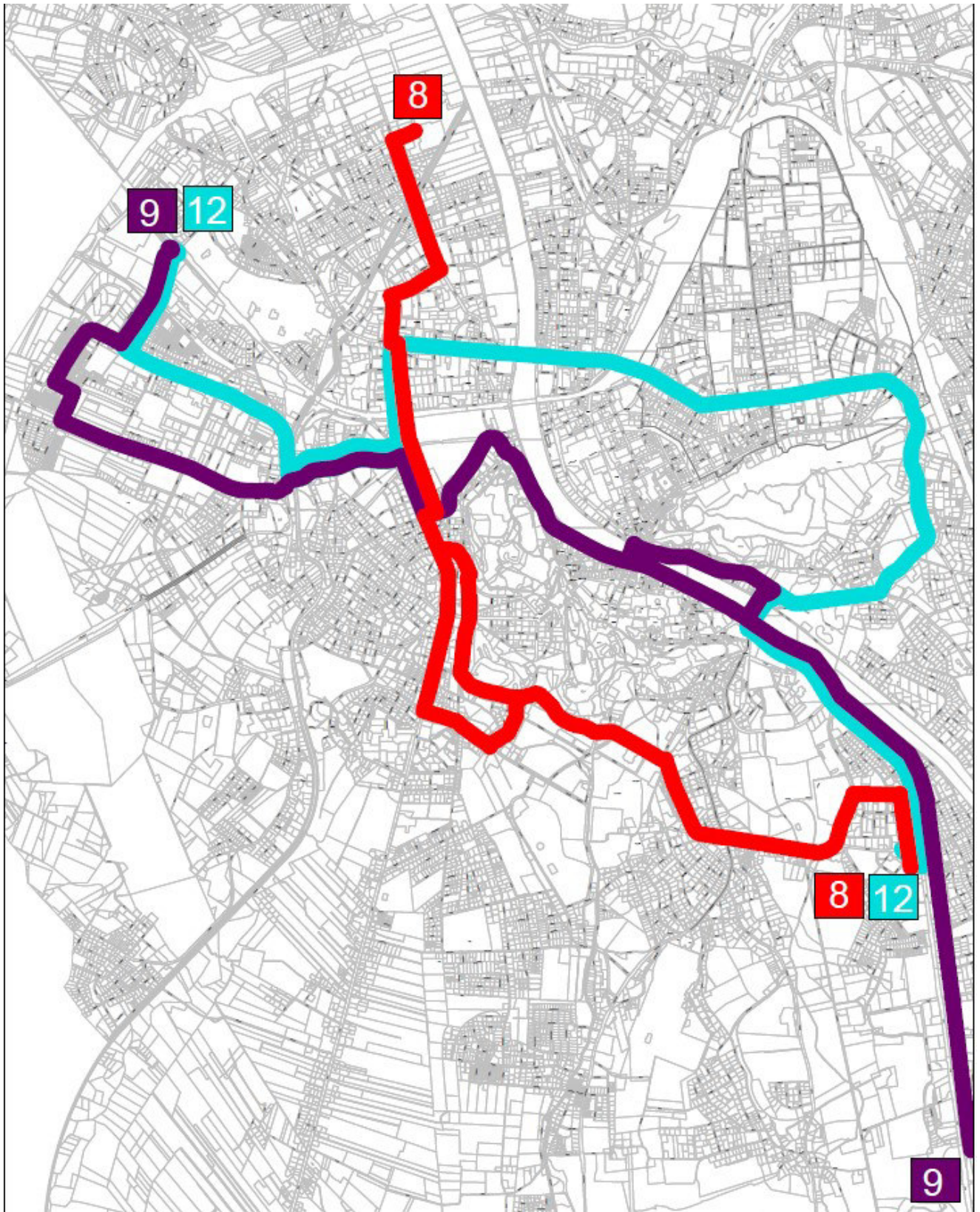
In weiterer Folge sind als **zweiter Schritt folgende Maßnahmen** zur konkreten Umsetzung empfohlen:

Innerstädtisch

- Taktharmonisierung/-verdichtung und Ausweitung der Randzeiten
 - Linie 1
 - Linien 3-8
- Taktverdichtung
 - Linie 10

Die einzelnen Umsetzungsschritte werden im Idealfall stets zum Fahrplanwechsel im Dezember durchgeführt und die damit verbundenen **Änderungen im Vorfeld selbstverständlich stets frühzeitig und offen kommuniziert.**

Nach Abschluss der ersten beiden Umsetzungsschritte wird das Nahverkehrskomitee die **Ergebnisse evaluieren** und über die weiteren, **darauf aufbauenden Maßnahmen** entscheiden. Sollte sich zeigen, dass bereits umgesetzte Maßnahmen nicht den gewünschten Erfolg erzielten, sind **Adaptierungen** selbstverständlich **möglich.**



Ringlinien-Schluss durch Umlegung der Linie 8 im Umsetzungs-Schritt 1

3. Finanzierung

Aktuell befinden sich Stadt und Land Salzburg in der finalen Phase zu den Verhandlungen einer 50/50-Kostenteilung zwischen den beiden Gebietskörperschaften.

4. Befassung der politischen Gremien

Auf Grund der durch die Maßnahmen entstehenden Mehrkosten sind selbstverständlich auch die Kollegialorgane in der Stadt Salzburg zu befassen. Auf Grundlage der oben beschriebenen Empfehlungen wird ein Amtsbericht ausgearbeitet, welcher zur Beschlussfassung vorgelegt wird. Vor der Vorlage des Amtsberichtes wird Bürgermeister-Stellvertreterin Barbara Unterkofler die Verkehrssprecher aller Fraktionen nochmals informieren und die einzelnen Maßnahmen und deren Wirkungen erklären.

„Um die Verkehrssituation in Salzburg nachhaltig zu verbessern, ist ein Blick auf den gesamten Zentralraum nötig. Erstmalig wird der öffentliche Verkehr in Salzburg nicht mehr aus politischem Kalkül und auf Zuruf geplant, sondern auf Grundlage des tatsächlichen Bedarfs. Wir betrachten den Verkehr als Gesamtheit und spielen einzelne Verkehrsarten nicht gegeneinander aus. Deshalb ist unser strategisches Maßnahmenpaket ein Meilenstein, der den Verkehr zukünftig wieder zum Fließen bringt und den Menschen ihre Lebenszeit, die sie bislang im Stau verloren haben, zurückgibt“, so Bürgermeister-Stellvertreterin Unterkofler abschließend.