

Beantwortung der Anfrage

der Abg. Scheinast und Hofbauer an Landesrat Mayr (Nr. 437 der Beilagen der 3. Session der 15. Gesetzgebungsperiode) betreffend die Fahrgastzahlen im Öffentlichen Verkehr im Bundesland Salzburg

Hohes Haus!

Zur Beantwortung der Anfrage der Abg. Scheinast und Hofbauer betreffend die Fahrgastzahlen im Öffentlichen Verkehr im Bundesland Salzburg vom 17. Dezember 2014 erlaube ich mir, Folgendes zu berichten:

Zu Frage 1: Gibt es von Seiten des Landes Erhebungen über die Fahrgastzahlen im Öffentlichen Verkehr der letzten fünf Jahre?

Die Salzburger Verkehrsverbund Gesellschaft (SVG) hat an einzelnen Regionalbuslinien Fahrgastzählungen durchgeführt, die zur Vorbereitung von Ausschreibungen gedient haben und Rückschlüsse auf die Nachfrageentwicklung nur schwer zulassen. Die SVG hat aber zur Beurteilung der Nachfrageentwicklung im Jahr 2012 mit finanzieller Beteiligung des Landes eine Mobilitätserhebung durchgeführt.

Zu Frage 2: Wenn ja, bitte um Aufschlüsselung für S-Bahn, Regionalbahn, Regionalbusse und Stadtbusse.

Siehe Grafik aus der Studie:

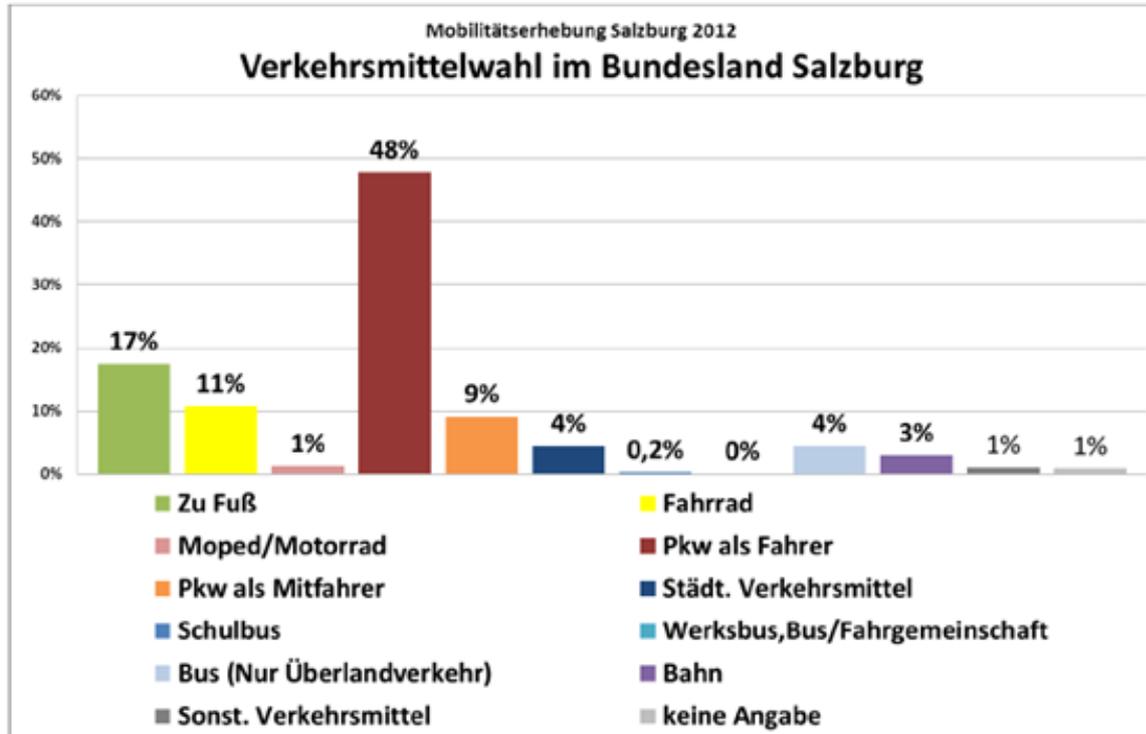


Abbildung 32: Hauptsächlich genutztes Verkehrsmittel (Verkehrsaufkommen) im Bundesland Salzburg

Zu Frage 3: Wie verhält sich der Anteil der ÖV-NutzerInnen prozentual im Vergleich zum Individualverkehr?

Für das gesamte Bundesland Salzburg ergibt sich folgender Modal-Split (2012):

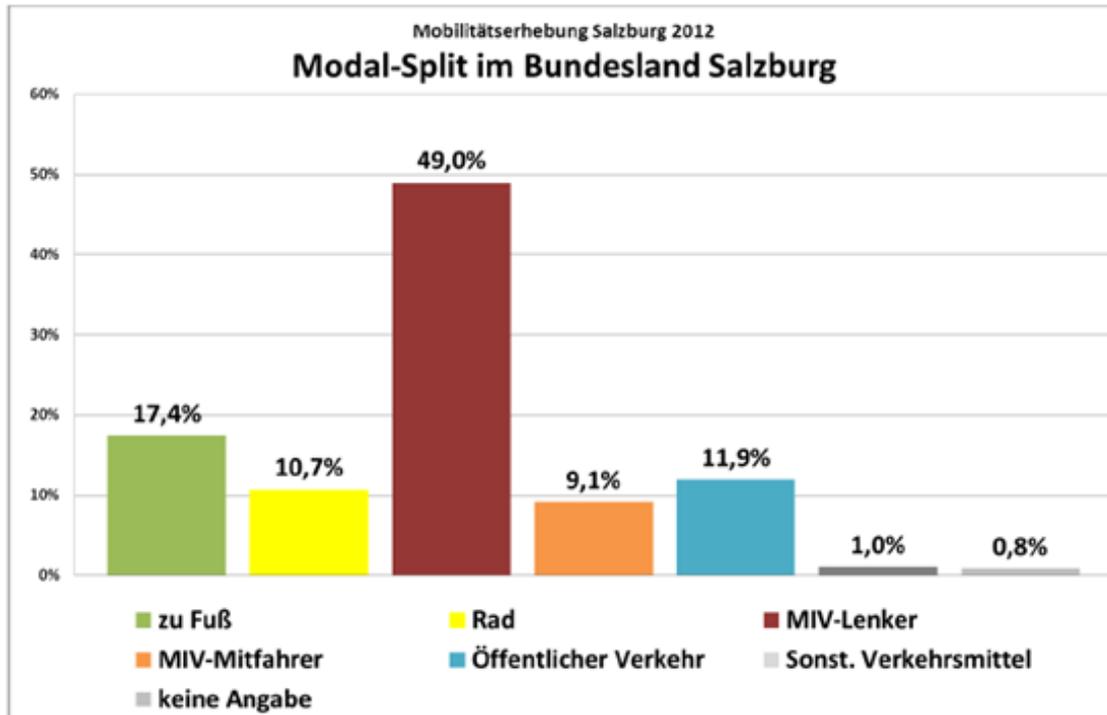


Abbildung 34: Modal-Split im Bundesland Salzburg (Verkehrsaufkommen)

In den einzelnen Regionen ergibt sich folgendes Bild:

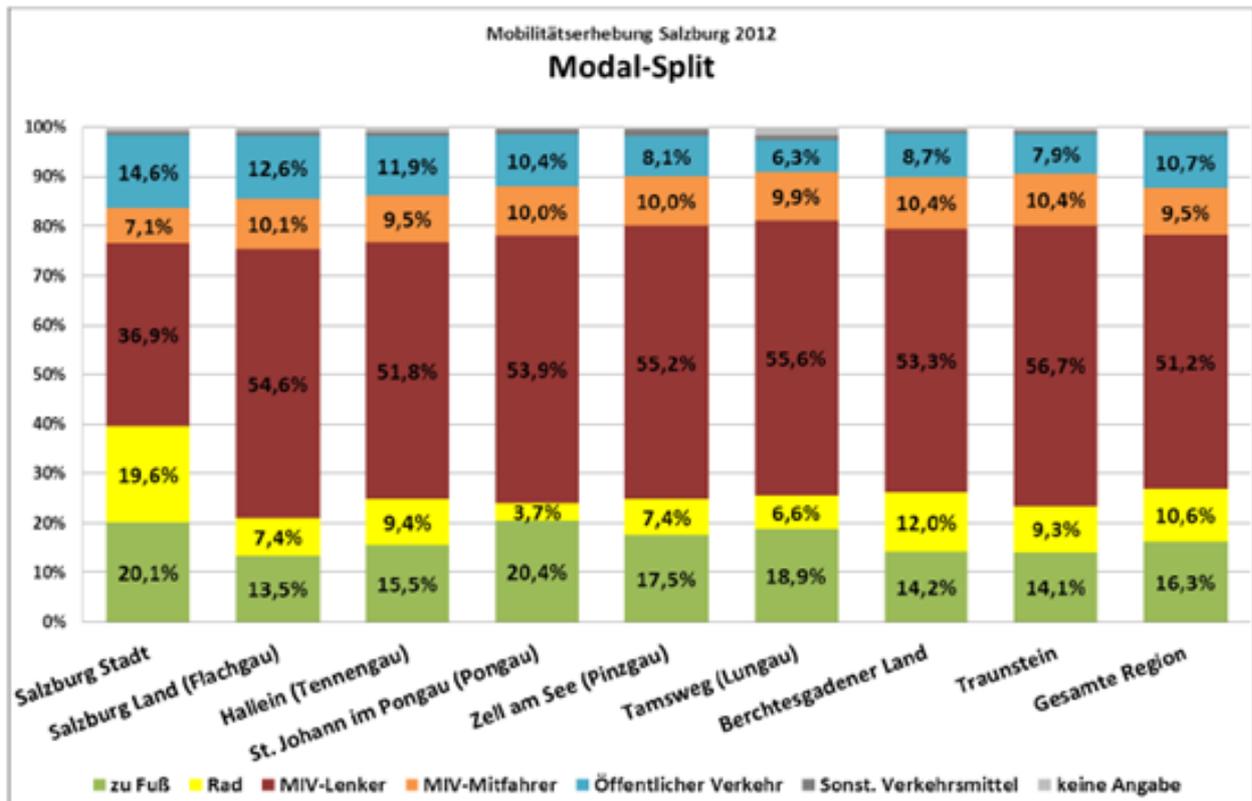


Abbildung 35: Modal-Split (Verkehrsaufkommen)

Da bei der Mobilitätsbefragung 2004 keine Ergebnisse für die Bezirke St. Johann, Zell am See und Tamsweg vorliegen, ist die Modal-Split Entwicklung von 2004 auf 2012 nur für die Bereiche Stadt Salzburg und die Gesamtregion Flachgau/Tennengau sowie dem Berchtesgadener Land möglich.

Der Anteil der einzelnen Verkehrsmittel hat sich wie folgt entwickelt:

| Verkehrsmittelanteile der Wege – hauptsächlich benutztes Verkehrsmittel | Stadt Salzburg | | Flachgau Tennengau | |
|---|----------------|--------|--------------------|--------|
| | 2004 | 2012 | 2004 | 2012 |
| Fuß | 22,20% | 20,10% | 14,10% | 14,00% |
| Rad | 16,00% | 19,60% | 6,50% | 8,00% |
| MIV Lenker (PKW, Motorrad) | 36,50% | 36,90% | 53,70% | 53,80% |
| MIV Mitfahrer | 8,30% | 7,10% | 11,30% | 9,90% |
| Städtische Verkehrsmittel (incl Schulbus) | 13,40% | 11,80% | 2,50% | 2,30% |
| Regionalbusse (Überlandverkehr) | 1,10% | 1,50% | 5,10% | 5,90% |
| Bahn | 1,10% | 1,30% | 3,80% | 4,10% |
| Sonst/keine Angabe | 1,40% | 1,70% | 3,00% | 1,90% |
| | | | | |
| Fuß+Rad | 38,20% | 39,70% | 20,60% | 22,00% |
| MIV | 44,80% | 44,00% | 65,00% | 63,70% |
| ÖV | 15,60% | 14,60% | 11,40% | 12,30% |

Es zeigt sich also, dass sich der Anteil des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Zeitraum 2004 bis 2012 gesunken ist. Gleichzeitig ist im Flachgau/Tennengau sowohl der ÖV-Anteil als auch der Radanteil gestiegen. In der Stadt Salzburg ist es vor allem zu einer Verlagerung zum Radverkehr gekommen während im Öffentlichen Verkehr leichte Verluste im Modal split zu verzeichnen waren.

Die grafische Darstellung der Ergebnisse:

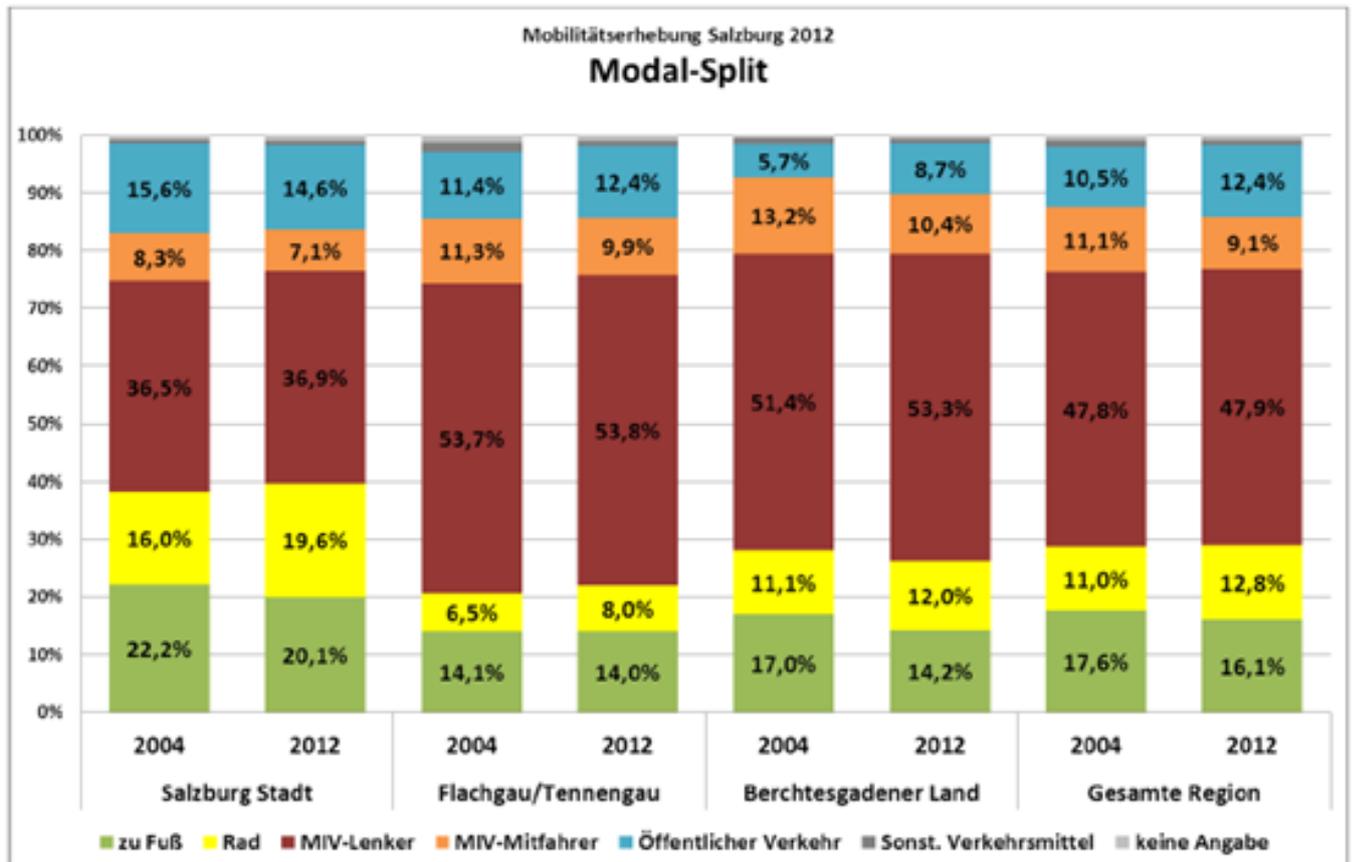


Abbildung 66: Modal-Split im Vergleich zw. 2004 und 2012

Zu Frage 4: Gab es in den letzten fünf Jahren eine Veränderung der Nutzung des Öffentlichen Verkehrs?

Siehe Beantwortung der Frage Nr. 3.

Zu Frage 5: Wie erklären Sie sich diese Entwicklung der Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr der letzten Jahre?

Im Zentralraum Salzburg (Flachgau/Tennengau, Berchtesgadener Land) hat der Anteil des öffentlichen Verkehrs zugenommen. Dies ist auf den Ausbau des Angebotes zurückzuführen. So wurde das System der S-Bahn Salzburg erfolgreich implementiert und das Angebot im Regionalbusbereich wurde attraktiviert. In der Stadt Salzburg ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs leicht rückgängig. Der Individualverkehr nimmt nur noch sehr wenig zu. Der Anteil der Fahrradbenützer ist dagegen deutlich gestiegen. Eine schlüssige Interpretation lautet, dass im Straßenraum sowohl für den Individualverkehr wie auch für den Obus, welcher vom Verkehrsfluss auf den Straßen abhängig ist, wegen Staus kein Wachstum mehr möglich ist und sowohl

der städtische Busverkehr wie auch der Individualverkehr auf einem für Autofahrer wie Busbenützer nicht zufriedenstellender Qualitätsniveau stagnieren. Die Menschen steigen deshalb vermehrt auf das Fahrrad um. Die Zunahme des Fahrradanteils zeigt auch, dass die umfassenden Investitionen von Stadt und Land Salzburg in den Ausbau der Radwege ihre gewünschte Wirkung zeigen!

Zu Frage 6: Wie schätzen Sie die Entwicklung der Fahrgastzahlen in der Zukunft ein?

Dort, wo der öffentliche Verkehr kundenfreundlich gestaltet wird, wird es weiterhin eine Zunahme an Fahrgästen geben.

Zu Frage 7: Welche Maßnahmen zur Attraktivierung und zum Ausbau des Öffentlichen Verkehrs sind seitens des Landes in den nächsten Jahren geplant?

In Hinblick auf Umwelt- und Klimaschutz sowie zur Stärkung des Wirtschafts- und Tourismusstandorts Salzburg setzt das Land Salzburg weiter auf den Ausbau und die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs. Derzeit wird an der Erstellung des neuen Landesmobilitätskonzeptes Salzburg mobil 2025 gearbeitet, um die richtigen Weichenstellungen für die Verkehrszukunft im Land Salzburg treffen zu können.

Eine wichtige Basis für das Landesmobilitätskonzept werden die Ergebnisse der Studie EuRegio Bahnen Salzburg-Bayern-Oberösterreich bilden.

Derzeit wird geprüft, inwieweit eine Verbesserung des Fahrplanangebotes im Bahnverkehr im nördlichen Flachgau aber auch Innergebirg möglich ist. Außerdem verhandelt das Land derzeit mit den ÖBB die Errichtung einer neuen Haltestelle in Zell am See/Schüttdorf. Die landeseigene Salzburger Verkehrsverbundgesellschaft arbeitet darüber hinaus laufend an der Verbesserung des Fahrplangebotes im Bereich der Regionalbusse und weiterer Maßnahmen (z. B. Park und Ride).

Ich ersuche das Hohe Haus um Kenntnisnahme dieser Anfragebeantwortung.

Salzburg, am 28. Jänner 2015

Mayr eh.