

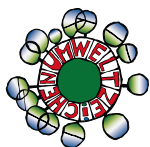


salzburg.mobil 2035

Salzburger
Landesmobilitäts-
konzept 2026-2035
Langfassung



**LAND
SALZBURG**



Gedruckt nach der Richtlinie „Druckerzeugnisse“
des Österreichischen Umweltzeichens, Druckerei
Land Salzburg, UW-Nr. 1271

Impressum

Medieninhaber: Land Salzburg | **Herausgeber:** Abteilung 6 - Infrastruktur und Verkehr vertreten durch Landes-
baudirektor Hofrat Dipl.-Ing. Dr. Daniel Burtscher | **Redaktion:** Dipl.-Ing. Ralf Kühn, Hofrat Dipl.-Ing. Dr. Friedrich
Wernsperger (alle Abteilung 6 - Infrastruktur und Verkehr) | **Umschlaggestaltung, Grafik:** Landes-Medienzentrum
Hersteller: Hausdruckerei Land Salzburg | **Alle:** Chiemseehof, 5010 Salzburg | **Foto:** Manuel Horn
Expertenkonzept: Dipl.-Ing.ⁱⁿ Andrea Weninger, Dipl.-Ing. Helmut Hiess, Dipl.-Ing.ⁱⁿ Birgit Grosse
(alle Rosinak & Partner ZT GmbH, Wien, Dornbirn) | **Stand:** August 2026

Rechtlicher Hinweis, Haftungsausschluss: Das Land Salzburg übernimmt keine Haftung für die Richtigkeit, Voll-
ständigkeit und Aktualität des Inhaltes, insbesondere wird keinerlei Haftung für eventuelle unmittelbare oder mit-
telbare Schäden, die durch die direkte oder indirekte Nutzung der angebotenen Inhalte entstehen, übernommen.
Eine Haftung der Autorinnen bzw. Autoren aus dem Inhalt dieses Werkes ist gleichfalls ausgeschlossen.

Inhalt

Vorwort	6
1 Ausgangslage.....	7
1.1 Rückblick: Wie sich im letzten Jahrzehnt die Mobilität verändert hat	7
1.1.1 Mehr Wege zu Fuß, mit dem Rad, mit Bus und Bahn	7
1.1.2 Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel hat zugenommen	9
1.1.3 Radverkehrsnetz wurde ausgebaut.....	10
1.1.4 Kfz-Verkehr hat zugenommen, in der Stadt Salzburg ist er gesunken	11
1.1.5 Der Pkw-Bestand stagniert	14
1.1.6 E-Mobilität auf dem Vormarsch.....	15
1.1.7 Erreichbarkeiten im Land Salzburg haben sich verbessert	16
1.1.8 Sehr gute Umsetzung der ÖV-Mindeststandards.....	18
1.1.9 Auch die ÖV-Erschließungsqualität hat sich verbessert	18
1.1.10 Die Verkehrssicherheit hat sich leicht verbessert	21
1.1.11 Wirtschafts- und Güterverkehr in Salzburg	23
1.1.12 Verbesserungen bei der Luftqualität	27
1.1.13 Verbesserungen beim Verkehrslärm	29
1.1.14 Treibhausgasemissionen auch aus dem Verkehr gesunken	29
1.2 Zusammenfassende Betrachtung	30
1.3 Ausblick: Was die Mobilität künftig beeinflusst	32
1.3.1 Mehr Einwohner und eine alternde Gesellschaft.....	32
1.3.2 Gesellschaftliche Trends	36
1.3.3 Einflussfaktoren und Trends im Wirtschafts- und Güterverkehr	39
1.3.4 Technologische Entwicklung der Antriebssysteme.....	44
1.3.5 Kostenentwicklung im Verkehr und im Energiesystem	44
1.3.6 Autonomisierung und Auswirkungen auf die Mobilität	45
1.4 Zusammenfassung, Schlussfolgerungen & Thesen	46
1.4.1 Zusammenfassung	46
1.4.2 Schlussfolgerungen & Thesen zur zukünftigen Entwicklung	47
2 Übergeordneter Rahmen	49
2.1 Internationale und nationale Rahmenbedingungen.....	49
2.2 Strategien und Konzepte des Bundeslandes Salzburg	52
3 Handlungsprinzipien, Ziele und Handlungsfelder.....	56
3.1 Handlungsprinzipien.....	56

3.2	Leitziele & Ziele	57
3.3	Handlungsfelder	60
4	Ziel: Den Anteil der Wege und der Verkehrsleistung auf Bus und Bahn verlagern.....	62
4.1	Handlungsfeld: Der Bahnverkehr - ein Qualitätsnetz mit attraktiven Verbindungen und Schnittstellen	64
4.2	Handlungsfeld: Optimierung des Busverkehrs	66
4.3	Handlungsfeld: Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit der ÖV-Erschließung.....	67
4.4	Handlungsfeld: Weiterentwicklung der Mobilität als Serviceleistung.....	69
5	Ziel: Die Wege und Fahrleistungen auf alternative Antriebsysteme umstellen.....	70
5.1	Handlungsfeld: Umrüstung auf emissionsfreie Fahrzeuge im eigenen Wirkungsbereich ...	70
5.2	Handlungsfeld: Umrüstung der Busflotten	71
6	Ziel: Den Anteil der Wege im Rad- und Fußverkehr erhöhen	71
6.1	Handlungsfeld: Verbesserung der Rahmenbedingungen im Rad- und Fußverkehr.....	73
6.2	Handlungsfeld: Ausbau der Radinfrastruktur auf Grundlage des Landesradroutennetzes .	74
7	Ziel: Den Anteil der Güterverkehrsleistung zugunsten der Schiene verändern	75
7.1	Handlungsfeld: Unterstützung von Politiken und Maßnahmen zur Verlagerung von der Straße auf die Schiene auf europäischer und nationaler Ebene	75
7.2	Handlungsfeld: Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene durch Planungs- und Unterstützungsmaßnahmen	76
8	Ziel: Die Erreichbarkeit in ländlichen Gebieten sicherstellen und verbessern	76
8.1	Handlungsfeld: Landesweite Ausrollung des Mikro-ÖV	78
8.2	Handlungsfeld: Umsetzung der ÖV-Bedienstandards	79
8.3	Handlungsfeld: Gewährleistung der Erreichbarkeiten im ländlichen Raum mit Pkw, kombiniertem Verkehr und Fahrrad	79
9	Ziel: Die Mobilität für alle zugänglich gestalten	80
9.1	Handlungsfeld: Barrierefreie und inklusive Gestaltung des Mobilitätsangebotes	80
9.2	Handlungsfeld: Fortsetzung der Aktivitäten zum Mobilitätsmanagement.....	81
10	Die Verkehrssicherheit weiter erhöhen	81
10.1	Handlungsfeld: Aktualisierung des Verkehrssicherheitsprogramms	81
10.2	Handlungsfeld: Einsatz moderner Technologien zur Verkehrsüberwachung	82
11	Ziel: Die Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes stärken und sicherstellen	83
11.1	Handlungsfeld: Sicherstellung und Verbesserung des internationalen und nationalen Wirtschaftsverkehrs	83
11.2	Handlungsfeld: Punktuelle Ausbaumaßnahmen im Landesstraßennetz zur Entlastung des nachrangigen Straßennetzes und von Ortsdurchfahrten	84
11.3	Handlungsfeld: Werterhaltung und Sanierung des Straßennetzes	85

11.4	Handlungsfeld: Verbesserung der Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen mit Bus, Bahn und mit dem Fahrrad.....	86
12	Ziel: Dem Wirtschaftsverkehr gute Rahmenbedingung bieten	86
12.1	Handlungsfeld: Stärkung bestehender Logistikstandorte und Strategie für den Logistikstandort.....	87
12.2	Handlungsfeld: Innovationen in der Logistik unterstützen	87
13	Die Freizeitmobilität nachhaltig gestalten.....	87
13.1	Handlungsfeld: Ausbau der Mobilitätsangebote für den Freizeitverkehr durch die Nutzung des Mobilitätsbeitrages	88
13.2	Handlungsfeld: Unterstützung der öffentlichen Anreise und der Mobilität vor Ort.....	88
14	Monitoring und Evaluierung.....	90
15	Prozess und Ablauf der Erarbeitung des Landesmobilitätskonzeptes	91
	Abkürzungsverzeichnis.....	94
	Glossar.....	96
	Verwendete Unterlagen.....	97

Vorwort



6

Mobilität ist eine der zentralen Zukunftsfragen für das Land Salzburg. Sie entscheidet mit darüber, wie lebenswert unsere Regionen bleiben, wie gut unsere Wirtschaft funktioniert und wie wir die Klimaziele erreichen können. Dieses neue Landesmobilitätskonzept 2026-2035 bildet den strategischen Rahmen, um Mobilität in Salzburg sicher, effizient und zukunftsfähig weiterzuentwickeln. Ein Konzept, das die Mobilitätswende vorantreibt und weitere Alternativen schafft, damit der Umstieg auf nachhaltige Mobilitätsformen gelingt.

Die Salzburger Landesregierung hat sich im Regierungsprogramm das Ziel gesetzt, die Mobilitätsangebote im ganzen Land auszubauen, klimafreundliche Verkehrsmittel weiter zu stärken und die Menschen dabei mitzunehmen. Wir wollen ein modernes, gut vernetztes Mobilitätssystem schaffen - eines, das den Alltag der Salzburgerinnen und Salzburger erleichtert, die Wirtschaftsagenden des Landes unterstützt und gleichzeitig unsere Umwelt schützt.

Das Landesmobilitätskonzept Salzburg setzt daher auf drei Leitziele: klimaneutral und umweltfreundlich, sichere Verkehrswege für alle und die Verkehrsinfrastruktur wohlstandsfördernd gestalten. Dazu braucht es ein Zusammenspiel vieler Maßnahmen: attraktive Alternativen zum Auto, eine stärkere Nutzung der Schiene im Personen- und Güterverkehr, eine intelligent gesteuerte Verkehrslenkung und Infrastrukturerhaltung sowie die Betriebssicherheit unserer Straßen. Weniger Staus bedeuten mehr Lebensqualität, weniger Emissionen und eine höhere Verkehrssicherheit.

Die Erreichbarkeit aller Regionen ist eine entscheidende Grundlage für den Erfolg unseres Landes. Wirtschaft, Tourismus, Bildung und Gesundheitsversorgung sind darauf angewiesen, dass Menschen und Güter rasch und verlässlich an ihr Ziel kommen. Die mit dem neuen Mobilitätskonzept ins Auge gefassten Maßnahmen stärken die Anbindung der Regionen an die Stadt Salzburg, verbessern die überregionalen Verbindungen und sorgen dafür, dass Arbeitsplätze, Ausbildungsstätten und Versorgungseinrichtungen besser erreichbar werden - mit Zug, Bus, Rad und Auto.

Mobilität der Zukunft bedeutet Wahlfreiheit und Verantwortung zugleich. Mit dem neuen Konzept schaffen wir die Grundlage, damit alle Regionen Salzburgs gleichwertig profitieren. Unser Ziel sind kurze Wege, starke Bus- und Bahnverbindungen und effiziente Infrastrukturen im ganzen Land.

Ich danke allen, die mit Expertise, Engagement und Weitblick an der Erstellung dieses Landesmobilitätskonzeptes Salzburg mitgewirkt haben. Gemeinsam gestalten wir Mobilität neu - modern, verlässlich und zukunftsorientiert.

Mag. Stefan Schnöll

Landeshauptfrau-Stellvertreter

1 Ausgangslage

Das Land Salzburg hat im Jahr 2016 das Landesmobilitätskonzept „salzburg.mobil 2025“ beschlossen. Sowohl für das Land als auch für die Gemeinden lag es als Handlungsanleitung mit 85 Einzelmaßnahmen und mehreren Leitprojekten vor. Im Zuge der Neufassung des Landesmobilitätskonzeptes Salzburg wurden die Ziele, Handlungsfelder und Maßnahmen evaluiert.

Das Umfeld in der Mobilität hat sich in den letzten zehn Jahren durch äußere Rahmenbedingungen wie Veränderungen in der Arbeitswelt, die Teuerung, gestiegene Energiepreise und durch den demografischen Wandel verändert. Dazu kommen Anforderungen der Klima- und Energiepolitik, die in mehreren Beschlüssen auf europäischer und nationaler Ebene verbindlich gemacht wurden, die eine besondere Herausforderung für die Verkehrspolitik darstellen.

Eine umfassende Analyse der Ausgangslage, der externen Einflüsse und deren Wechselwirkungen sowie die Beschreibung der Herausforderungen unterstützen das Land, sich auf künftige Entwicklungen vorzubereiten.

1.1 Rückblick: Wie sich im letzten Jahrzehnt die Mobilität verändert hat

1.1.1 Mehr Wege zu Fuß, mit dem Rad, mit Bus und Bahn

Im Landesmobilitätskonzept Salzburg 2016-2025 wurden folgende Ziele zur Verkehrsmittelwahl als Formel „2+2“ beschlossen: Ein Mehr an Wegen mit dem Fahrrad (+ 2 %-Punkte) und mit Bus und Bahn (+ 2 %-Punkte) sollten den Pkw-Verkehrswegeanteil spürbar verringern (- 4 %-Punkte).

Die aktuelle Verkehrserhebung der Salzburger Bevölkerung zeigt, dass der Anteil der Pkw-Wege von 2012 bis 2022 um 3,5 %-Punkte abgenommen hat. Die Modal-Split-Ziele für den Radverkehr wurden erreicht, die Wege haben um 2,2 %-Punkte zugenommen. Beim Öffentlichen Verkehr konnte eine Zunahme von 0,3 %-Punkten erzielt werden. Der Anteil der Fußwege hat sogar um 1,4 %-Punkte zugenommen. Während der Pkw-Wegeanteil also etwa im erwünschten Ausmaß abgenommen hat, wurden die Ziele beim Rad- und Fußverkehr sogar übertroffen (vgl. Abbildung 1).

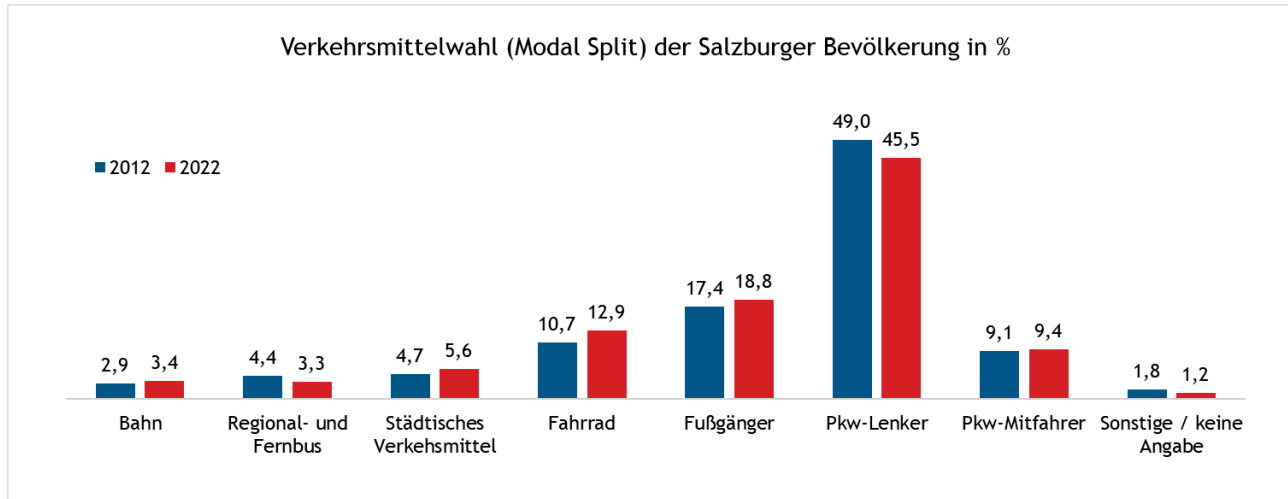
Die Mobilität hat insgesamt weiter zugenommen. Im Vergleich zum Jahr 2012 legen die Salzburgerinnen und Salzburger 50.000 mehr Radwege, 56.000 mehr Fußwege und 20.000 mehr Wege mit Bus und Bahn zurück. Die Verkehrsleistung ist im Öffentlichen Verkehr ebenso gestiegen, und zwar um 42 %, da bei Bahn und Bus mehr und längere Wege zurückgelegt werden. Im Radverkehr hat sich die Verkehrsleistung, also die zurückgelegten Kilometer, mit +92 % fast verdoppelt (vgl. Abbildung 2).

Allerdings haben auch die Pkw-Wege, obwohl ihr Anteil an allen Wegen gesunken ist, absolut um 30.000 Wege zugenommen und nicht wie vorgesehen um 60.000 abgenommen. Die Pkw-Verkehrsleistung, das sind Personenkilometer, ist um 14 % gestiegen. Dies ist auf das Bevölkerungswachstum und auf längere Wege je Einwohner zurückzuführen. Der Pkw ist also im Bundesland Salzburg trotz der Modal Split-Veränderungen weiterhin das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel und für fast 70 % der Verkehrsleistung verantwortlich. Ein Blick auf die Verkehrsleistung zeigt aber auch die Bedeutung des Öffentlichen Verkehrs bei längeren Wegen. Die Personenverkehrsleistung im Öffentlichen Verkehr ist von 2012 bis 2022 mit + 42 % sogar deutlich stärker gestiegen als die Pkw-Verkehrsleistung.

Im städtischen Raum ist seit längerem eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl weg vom Auto hin zum Fahrrad, Zu-Fuß-Gehen und zum Öffentlichen Verkehr erkennbar. So auch in der Stadt

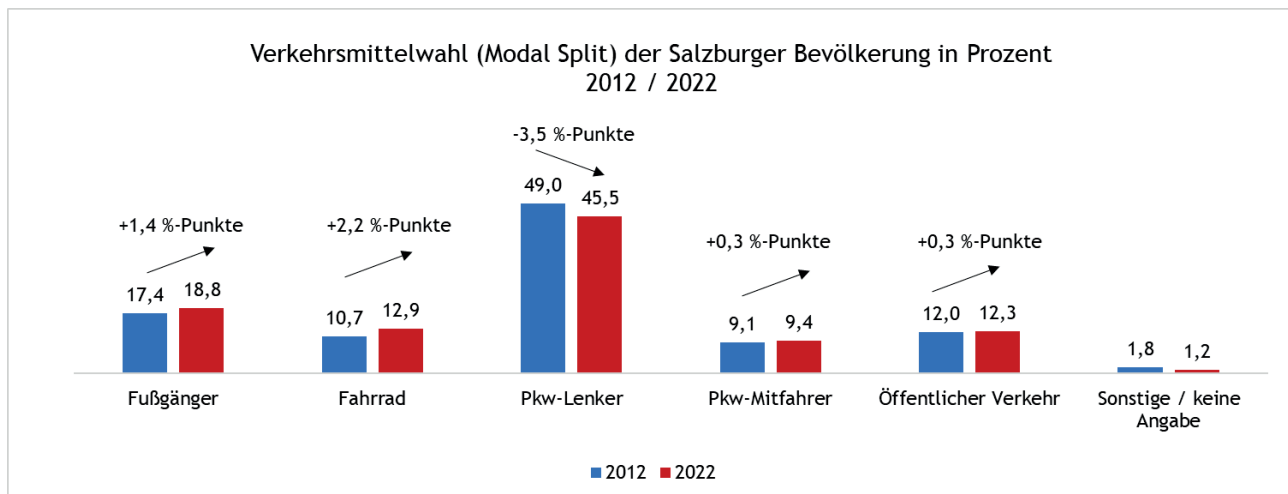
Salzburg. Der Radverkehrsanteil hat seit 2012 in der Stadt um nochmals 3,2 %-Punkte zugenommen, auch der Fußwegeanteil ist um 2 %-Punkte gestiegen und Bus und Bahn um 1,4 %-Punkte. Im Gegenzug ist der Pkw-Verkehrsanteil von 44 % auf 36,7 % um mehr als 7 %-Punkte gesunken.

Abbildung 1 Verkehrsmittelwahl der Salzburger Bevölkerung 2012-2022



Quelle: Herry Consult (2023) Verkehrserhebung Salzburg 2022 Ergebnisbericht

Abbildung 2 Veränderungen der Verkehrsmittelwahl der Salzburger Bevölkerung 2012-2022



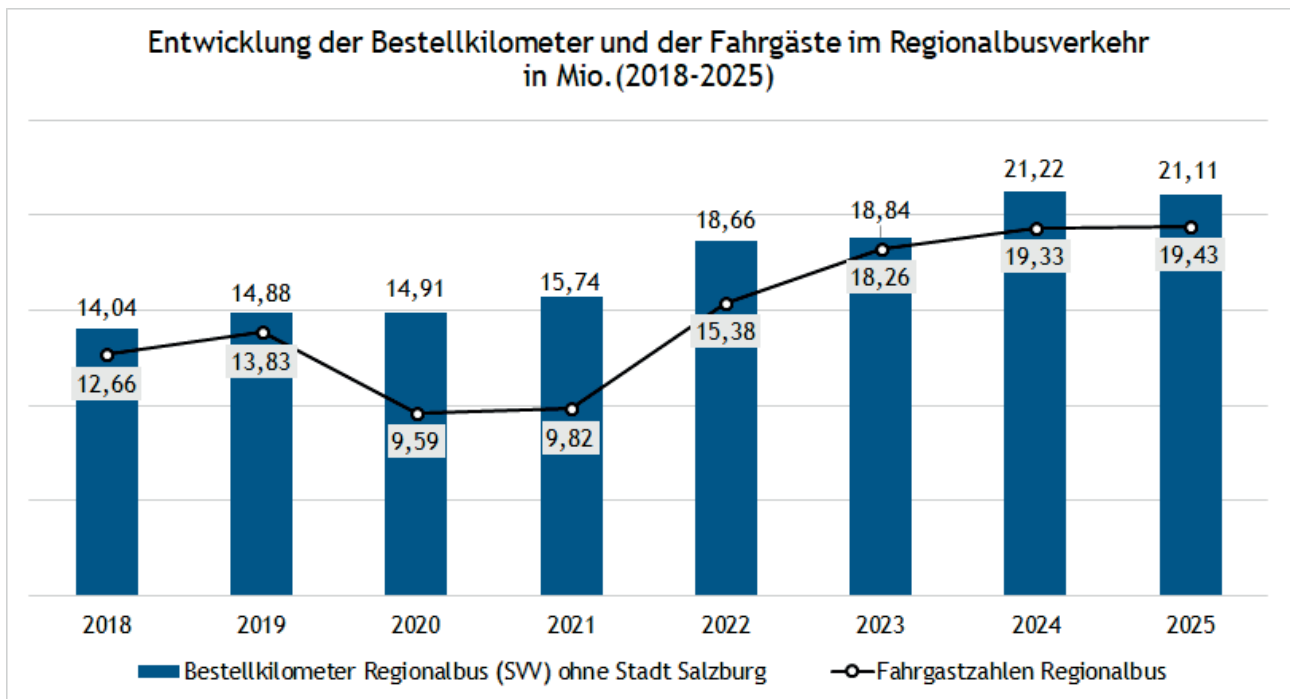
Quelle: Herry Consult (2023) Verkehrserhebung Salzburg 2022 Ergebnisbericht

Der Führerscheinbesitz im Land Salzburg stagniert bzw. hat sogar leicht abgenommen. Er ist von 76 % auf 75 % gesunken, dagegen ist der Fahrradbesitz von 78 % auf 88 % gestiegen und jede vierte Salzburgerin bzw. jeder vierte Salzburger besitzt eine Zeitkarte für den Öffentlichen Verkehr, knapp die Hälfte davon sind Klimatickets Salzburg (Verkehrserhebung Salzburg 2022).

1.1.2 Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel hat zugenommen

Sowohl im Regionalbusverkehr als auch im Schienenpersonennahverkehr hält die in den letzten beiden Jahrzehnten verzeichnete Tendenz steigender Fahrgastzahlen an. In den Jahren 2023 und 2024 betrug die Zahl der Fahrgäste im Schienenpersonennahverkehr auf Salzburger Strecken rund 19 Millionen Personen. Der Regionalbusverkehr legte in Salzburg (ohne Salzburger Stadtbusse) im Jahr 2025 etwa 21 Millionen Linienkilometer zurück - mit einer kontinuierlichen Steigerung in den letzten Jahren (vgl. Abbildung 3). Die bestellten Linienkilometer im Schienenverkehr haben ebenso zugenommen.

Abbildung 3 Bestell-Kilometer im regionalen Busverkehr 2018 bis 2025

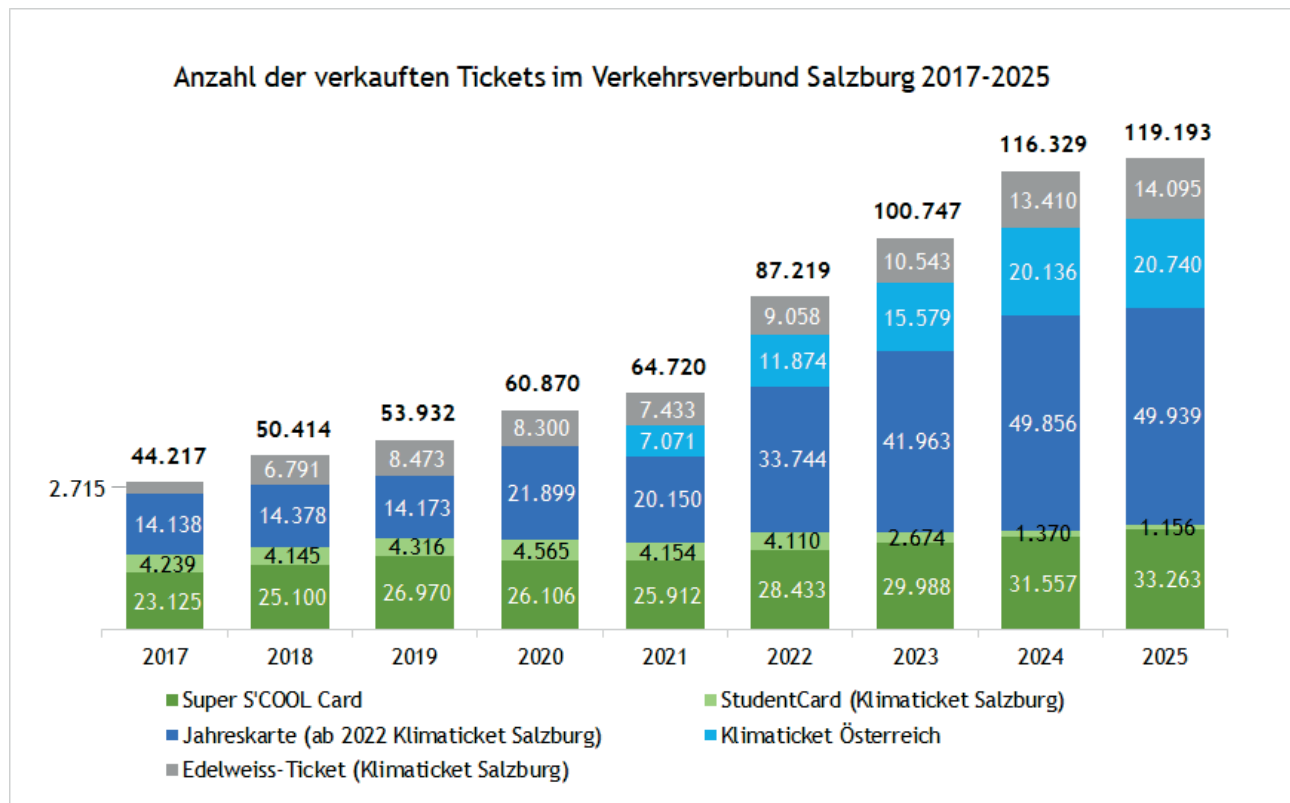


Quelle: Verkehrsverbund Salzburg (2026) Entwicklung der Bestellkilometer

Die Zunahme im Nah- und Regionalverkehr spiegelt sich auch in der Anzahl der verkauften Tickets wider. Seit 2022 gibt es das Klimaticket Salzburg, mit dem zu einem günstigen Preis alle öffentlichen Verkehrsmittel in Salzburg genutzt werden können. Salzburg hat in der Zwischenzeit das günstigste Bundesländer-Klimaticket in Österreich. Etwa 50.000 Salzburgerinnen und Salzburger haben ein Klimaticket Salzburg, zusätzliche 21.000 besitzen ein Klimaticket Österreich und 14.000 Personen das Edelweiss-Ticket. Rund 33.000 Schülerinnen und Schüler nutzen das Aufzahlungsmodell für die landesweit gültige Super S`COOL-CARD (vgl. Abbildung 4).

Die gesamte Entwicklung der Fahrgastzahlen und der Nachfrage nach ÖV-Tickets des Verkehrsverbundes kann auf die Verbesserung der ÖV-Angebote in den letzten zehn Jahren sowie der attraktiven und kostengünstigen Produktpalette bei den Tickets zurückgeführt werden.

Abbildung 4 Ticketverkäufe im Bundesland Salzburg 2014 bis 2025



Quelle: Verkehrsverbund Salzburg (2026) Statistik der Ticketverkäufe

1.1.3 Radverkehrsnetz wurde ausgebaut

Die Steigerungen beim Radverkehr können u.a. auch auf den Ausbau des Radwegenetzes zurückzuführen.

In den letzten Jahren wurden Radinfrastrukturprojekte in allen Bezirken des Landes umgesetzt: In der Stadt Salzburg sind vor allem der beidseitige Zweirichtungs-Geh- und Radweg an der Münchner Bundesstraße (Lieferinger Spitz bis Fischergasse), der Radweg in der Fürbergstraße und der Geh- und Radweg vom Kreisverkehr Itzling bis Bergheim zu erwähnen. Im Flachgau wurden u.a. der Radweg-Lückenschluss in Thalgau (Bärental) mit jetzt durchgängiger Radverbindung bis Mondsee erreicht. Auch an der B158 wurde die Verbindung von Koppl bis St. Gilgen verbessert, inklusive Unterführung Mühlbachsau. Zwischen Eugendorf und Seekirchen wurde ein Geh- und Radweg entlang der L102 errichtet, um diese beiden wichtigen Orte zu verbinden. Im Pongau wurde mit der Radverbindung Wagrain nach Kleinarl gestartet und im Pinzgau ein wichtiger Radweg-Lückenschluss in Taxenbach für den Salzachradweg gebaut. Die Radverbindung von Maishofen über Viehhofen nach Saalbach-Hinterglemm wurde inklusive Unterführung umgesetzt. Auch Hochwasserschutzprojekte wie in St. Andrä/Tamsweg, im Gasteinertal oder im Oberpinzgau werden zur Errichtung von Geh- und Radwegen genutzt.

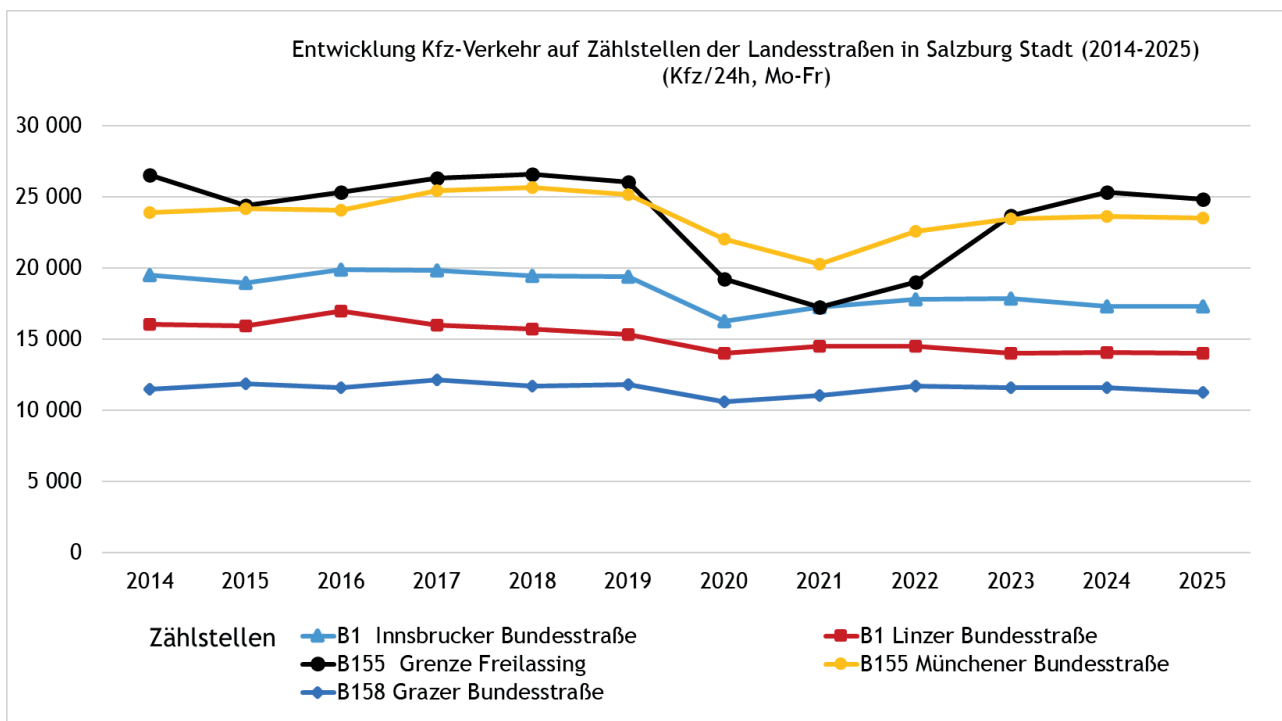
1.1.4 Kfz-Verkehr hat zugenommen, in der Stadt Salzburg ist er gesunken

Landesstraßen

Der werktägliche Kfz-Verkehr an den Zählstellen der Landesstraßen hat in den letzten zehn Jahren seit 2014 zugenommen, an den Zählstellen im Stadtgebiet von Salzburg stagniert er oder hat abgenommen - trotz Bevölkerungswachstum (vgl. Abbildung 5 und Abbildung 6). Ebenso wurde auf den Gemeindestraßen in Salzburg Stadt eine Reduktion des Verkehrsaufkommen verzeichnet (Salzburger Mobilitätsplan 2040, Grundlagen). Insgesamt sind die Kapazitäten der Straßen in der Stadt Salzburg bzw. im Zentralraum bereits seit Anfang der 2000er Jahre ausgeschöpft. Die Stagnation bzw. Reduktion auf den Landesstraßen in Salzburg Stadt kann zum Teil auf Kapazitätsgrenzen in neuralgischen Abschnitten zurückgeführt werden, weitere Gründe sind der Ausbau des ÖV-Angebotes und der Umstieg auf den Radverkehr.

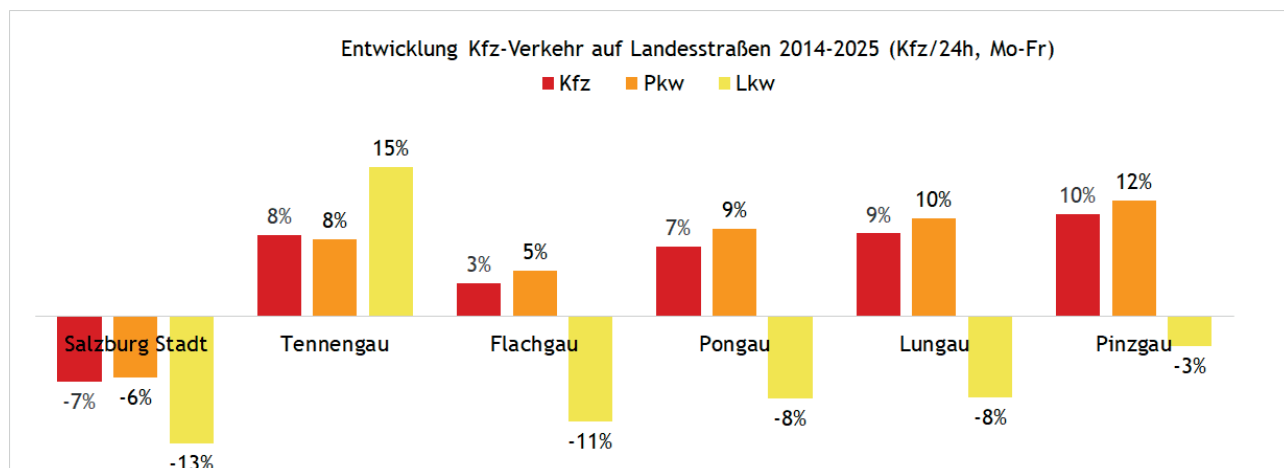
11

Abbildung 5 Entwicklung des Kfz-Verkehrs in der Stadt Salzburg 2014-2025



Quelle: Amt der Salzburger Landesregierung Automatische Zählstellen 2014-2025

Abbildung 6 Entwicklung des Kfz-Verkehrs auf Salzburger Landesstraßen 2014-2025



Quelle: Amt der Salzburger Landesregierung, verfügbare automatische Zählstellen

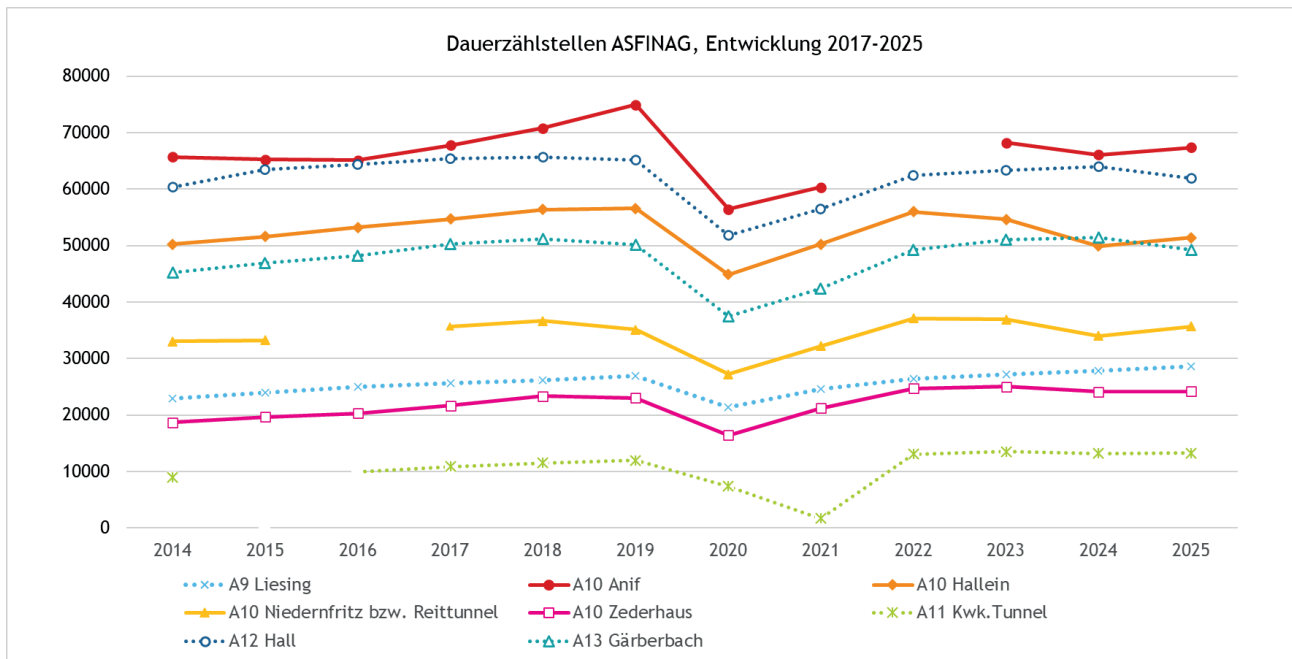
Betrachtet man die Entwicklungen des Kfz-Verkehrs auf den Landesstraßen nach Regionen, so ist dieser von 2014 bis 2025 an den Zählstellen in allen Bezirken (außer in der Stadt Salzburg) gestiegen (vgl. Abbildung 6). Im Flachgau hat der Kfz-Verkehr um etwa 3 % zugenommen im Tennengau, Pongau, Lungau und Pinzgau zwischen 8 und 10 % - allerdings ausgehend von teilweise deutlich niedrigeren Absolutwerten. An den verfügbaren Zählstellen hat das Lkw-Verkehrsaufkommen in allen Bezirken außer dem Tennengau abgenommen. Dies ist kann zum Teil auf die Verhängung von Lkw-Fahrverboten für den Durchgangsverkehr auf Landesstraßen in den letzten zehn Jahren zurückgeführt werden, z.B. an der B 95 Turracher Straße, B 96 Murtal Straße, B 99 Katschberg Straße, B 156 Lamprechtshausener Straße, L 101 Mattseer Landesstraße.

Autobahn

Auf der Autobahn A 10 gab es seit 2014 stärkere Zunahmen. Die Zuwächse gab es vor allem auf den südlichen Abschnitten. Die Zählstelle Zederhaus hat Steigerungen um etwa ein Drittel beim Kfz-Verkehr erfahren, die Zählstellen Anif und Hallein seit 2014 nur etwa 2-3 %. Die Zunahmen sind gleichermaßen vom Pkw- und Lkw-Verkehr getrieben und können auf die Wirkung der 2011 fertig gestellten zweiten Tauerntunnelröhre, auf die Autobahn-Ausfahrtssperren ab 2019, auf Lkw-Fahrverbote sowie ggf. auf die höheren Pkw-Wegeanteile im Pongau und im Lungau zurückzuführen sein. Zusätzlich gibt es Verlagerungen von der Brennerachse auf die Tauernachse und insgesamt Verlagerungen von internationalen Güterverkehren von der Schweiz auf österreichische Nord-Süd-Korridore (Brenner, Tauern) - als Wirkung der Bemaatung des Schweizer Straßennetzes. 2024 kam es vermutlich baustellenbedingt und aufgrund der Wirtschaftskrise zu einem Rückgang um 6 %.

Auf der Autobahn A 1 ist der Kfz-Verkehr und die Kfz-Verkehrsleistung seit 2014 insgesamt etwa stabil geblieben (2015-2025: +0,2 % bei der Verkehrsleistung).

Abbildung 7 Entwicklung des jahresdurchschnittlichen Kfz-Verkehrs (Montag bis Sonntag) an Autobahnzählstellen der A10 in Salzburg von 2014 bis 2025 (und an Vergleichszählstellen in Nachbarbundesländern)



Quelle: ASFINAG (2026)

Schwerverkehr

Der Schwerververkehrsanteil liegt auf der A 1 bei etwa 10 %, auf der A 10 bei 15 %. Auf den Landesstraßen liegen die Schwerververkehrsanteile ebenfalls bei etwa 10 % - die Anteile haben sich in den letzten zehn Jahren nur leicht verändert, wenngleich die absoluten Werte an einzelnen Zählstellen stark gestiegen sind.

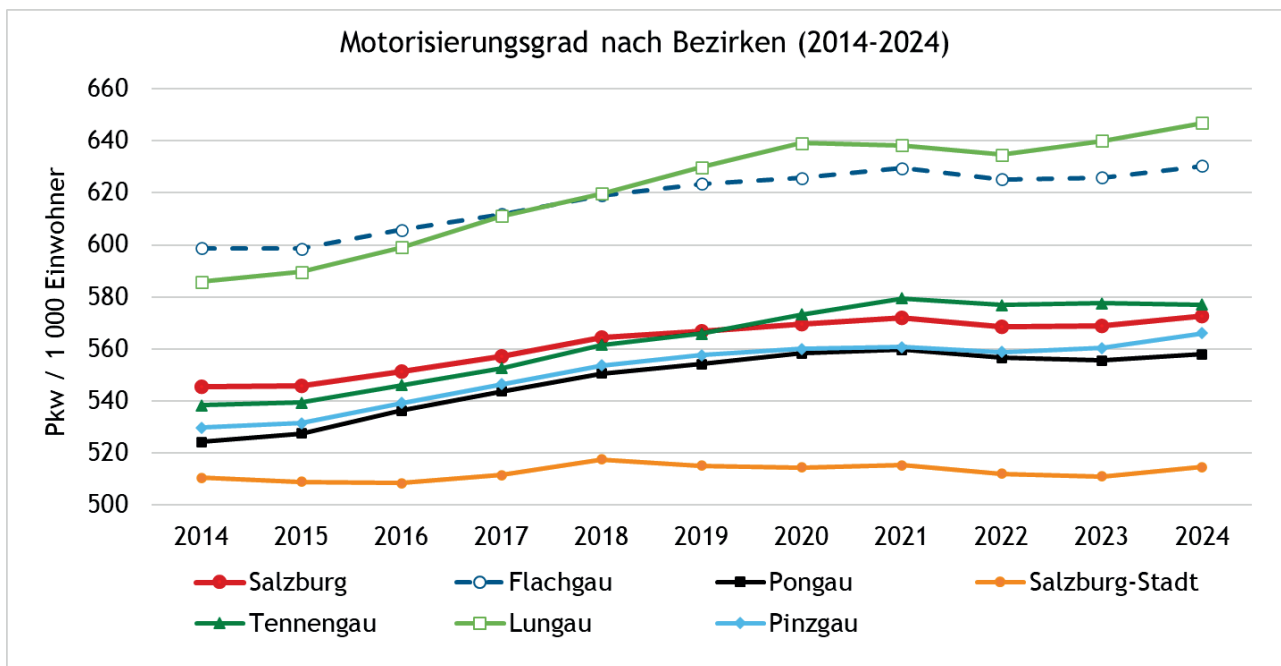
Das Güteraufkommen auf der Straße hat sich seit 1999 mehr als verdoppelt. Die höchsten Schwerververkehrsanteile traten 2025 auf der B 178 Loferer Straße und auf der B 311 Pinzgauer Straße auf.

1.1.5 Der Pkw-Bestand stagniert

Die Entwicklung des Pkw-Bestandes zeigt in Richtung einer Stagnation. Auf 1.000 Einwohner Salzburgs kamen im Jahr 2024 573 Pkw. Salzburg liegt damit im österreichischen Durchschnitt. Der Motorisierungsgrad ist seit 2018 etwa auf demselben Niveau (vgl. Abbildung 8). Dies ist darauf zurückzuführen, dass mehr als die Hälfte der Salzburgerinnen und Salzburger im Zentralraum leben und hier aufgrund eines guten Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln und eines gut ausgebauten Radwegenetzes vor allem in der Stadt Salzburg der Motorisierungsgrad sogar leicht sinkt. Nur noch im Lungau und im Tennengau ist der Motorisierungsgrad seit 2014 stärker angestiegen (vgl. Abbildung 9).

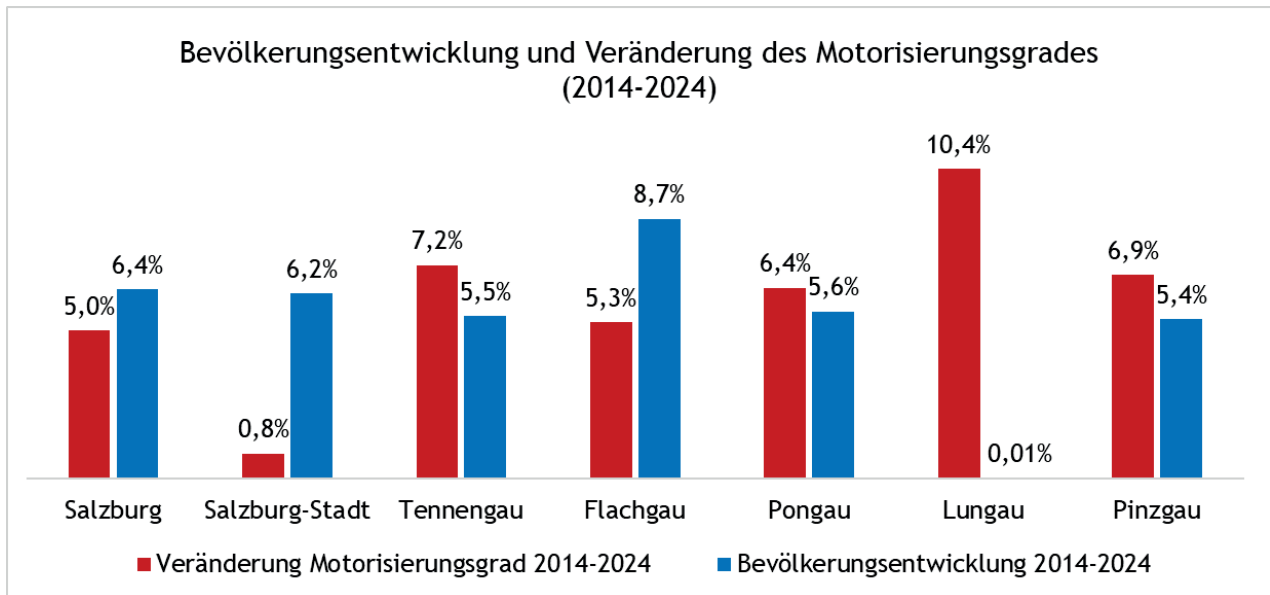
Abbildung 8 Motorisierungsgrad in Salzburg 2014 bis 2024

14



Quelle: Statistik Austria (2024)

Abbildung 9 Veränderung des Motorisierungsgrads in Salzburg 2014 bis 2024 und Bevölkerungsentwicklung nach Bezirken



15

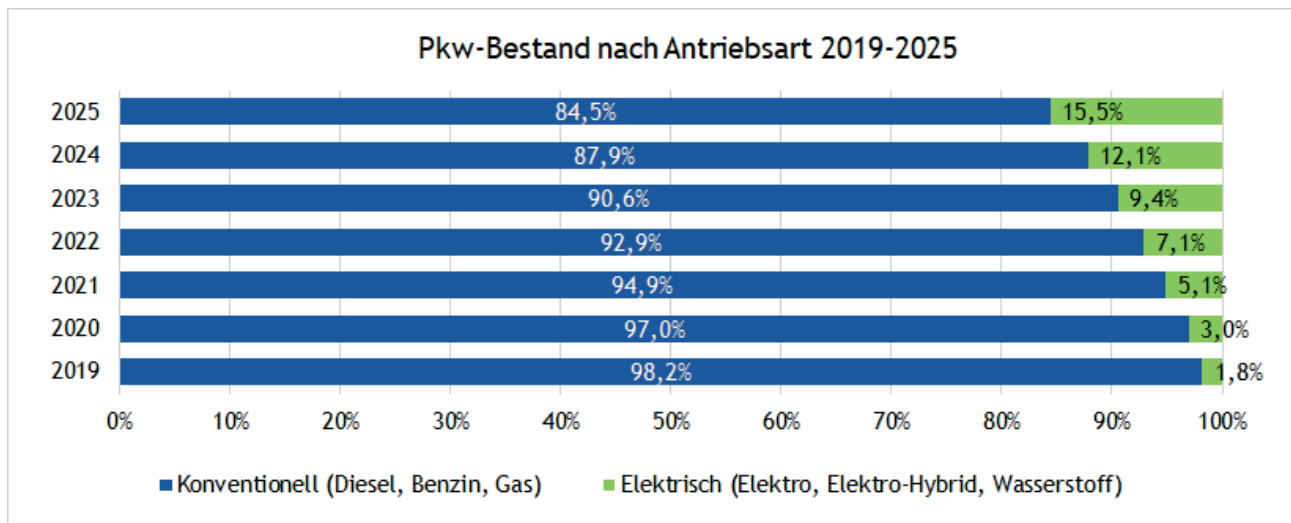
Quelle: Statistik Austria (2024)

1.1.6 E-Mobilität auf dem Vormarsch

Die E-Mobilität hat sich beim Radverkehr bereits durchgesetzt - 57 % der neu verkauften Fahrräder in Österreich sind E-Fahrräder (VSSÖ, 2024). Etwa 19 % der Salzburger Haushalte besaßen im Jahr 2022 laut Mobilitätserhebung Salzburg ein E-Fahrrad. Steuerliche Vergünstigungen haben den Verkauf von höherpreisigen Dienstfahrrädern in Österreich insgesamt verstärkt. Auch (E-)Transporträder werden beliebter, österreichweit hat sich die Nachfrage von 2019 auf 2024 verzehnfacht (VSSÖ, 2024).

Die E-Pkw (inkl. Hybridfahrzeuge) haben hohe Steigerungsraten bei den Neuverkäufen. Waren im Jahr 2024 noch 53 % der in Salzburg neu zugelassenen Fahrzeuge elektrisch und hybrid betrieben, sind es 2025 bereits 62 %. Die absolute Zahl der E-Pkw wächst daher kontinuierlich an, sie ist von 1.200 (2014) auf knapp 51.000 inkl. Hybrid im Jahr 2025 angestiegen und liegt bei 16% Anteil am gesamten Pkw-Fahrzeugkollektiv. Der Anteil „reiner“ E-Pkw lag 2025 bei knapp 6 % des Pkw-Bestandes. Die öffentliche Hand hat durch Förderungen den E-Mobilitätsmarkt im Sektor Pkw angetrieben, E-Pkw-Fahrzeuge wurden vor allem für betriebliche Fahrzeugflotten angeschafft. In Österreich entfallen von allen E-Pkw-Neuzulassungen knapp 80 % auf juristische Personen, Firmen und Gebietskörperschaften und nur 20% auf private Fahrzeughalter.

Abbildung 10 Entwicklung des Pkw-Bestandes nach Antriebsart in Salzburg 2019-2025



Quelle: Statistik Austria (2025) Kfz-Bestandsstatistik 2019-2025

1.1.7 Erreichbarkeiten im Land Salzburg haben sich verbessert

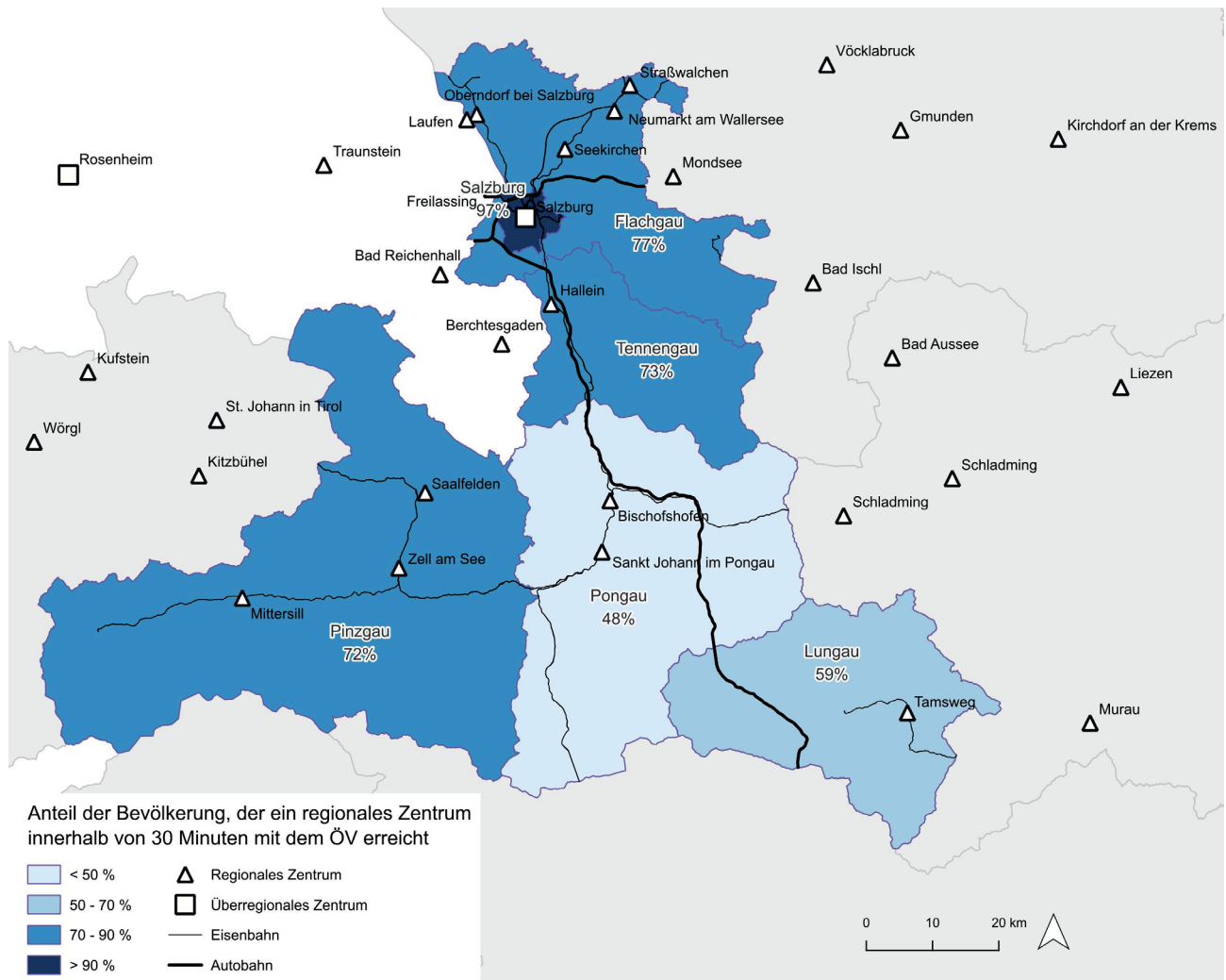
Die Erreichbarkeiten im Land Salzburg sind stark durch die Topografie und die Siedlungsstruktur geprägt. Dabei wirken sich die Lage der Stadt Salzburg als einziges überregionales Zentrum und die alpine Struktur im Süden und Westen des Landes besonders aus.

Die Lage der Stadt ist der Grund dafür, dass trotz eines sehr guten überregionalen Verkehrsangebotes von und zur Stadt Salzburg sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene nur knapp 70 % der Bevölkerung mit dem Pkw das überregionale Zentrum Stadt Salzburg innerhalb einer Fahrzeit von 50 Minuten erreichen kann. Das ist der niedrigste Bundesländerwert in Österreich. Im Öffentlichen Verkehr liegt die Erreichbarkeit der Stadt Salzburg als überregionales Zentrum über dem Durchschnitt Österreichs (ohne Wien), die durchschnittlichen Reisezeiten sind im Österreich-Vergleich aber ebenfalls überdurchschnittlich hoch (ÖROK, 2024).

Wesentlich besser ist die Erreichbarkeit regionaler Zentren. Fast die gesamte Salzburger Bevölkerung kann ein regionales Zentrum innerhalb von 30 Minuten mit dem Pkw erreichen - bedingt durch die günstige Verteilung dieser elf regionalen Zentren wie z.B. St. Johann im Pongau, Zell am See, Tamsweg, Oberndorf oder Saalfelden. Dazu kommen regionale Zentren in anderen Bundesländern oder in Deutschland, die gut erreichbar sind: Schladming, Bad Ischl, Mondsee oder Bad Reichenhall. Die durchschnittliche Reisezeit ist mit 12,5 Minuten im Bundesländervergleich (ohne Wien) am günstigsten. Auch die ÖV-Erreichbarkeit regionaler Zentren ist im Bundesländervergleich sehr gut. Nach Vorarlberg weist Salzburg die beste ÖV-Erreichbarkeit regionaler Zentren in Österreich (ohne Wien) auf. Die mittlere Reisezeit ist im Vergleich sogar am niedrigsten.

Gegenüber 2016 haben sich die Erreichbarkeiten im Öffentlichen Verkehr sowohl bei der Stadt Salzburg als auch bei den regionalen Zentren in Salzburg insgesamt leicht verbessert (+2 %-Punkte). Markante Verbesserungen wurden bei der ÖV-Erreichbarkeit der Stadt Salzburg in den Bezirken Hallein und Salzburg-Umgebung, bei der ÖV-Erreichbarkeit der regionalen Zentren in Salzburg-Umgebung und im Bezirk Tamsweg erreicht. Die umgesetzten Verbesserungen in der ÖV-Erschließung der letzten Jahre haben die ÖV-Erreichbarkeitsverhältnisse somit generell verbessert, in einigen Region sogar erheblich (ÖROK, 2018 und 2024).

Abbildung 11 Erreichbarkeit des jeweils nächstgelegenen regionalen Zentrums im Öffentlichen Verkehr (schulfreie Werktage (7:00 bis 11:00 Uhr), innerhalb von 30 Minuten (2023)



17

Quelle: Österreichische Raumordnungskonferenz (2024): ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse 2024. Analysen zum ÖV und MIV

Fast drei Viertel der Salzburger Bevölkerung haben eine Bushaltestelle, die zu Fuß erreicht werden kann. Die meisten Einrichtungen des täglichen Bedarfs (z.B. Nahversorger, Geldinstitute, Post) können im Schnitt von 60 % der Bevölkerung fußläufig erreicht werden, allerdings hat sich in den letzten zehn Jahren die fußläufige Erreichbarkeit und damit die Versorgung insgesamt verschlechtert, vor allem bei der Nahversorgung, dort ist sie von 75 % auf 71 % gesunken (Verkehrserhebung Salzburg 2022).

1.1.8 Sehr gute Umsetzung der ÖV-Mindeststandards

2014 haben sich die Landesverkehrsreferenten und das Verkehrsministerium auf bundesweite ÖV-Mindeststandards verständigt. Die Mindestbedienqualitäten im Linienbusverkehr sind in der Kompetenz der Länder umzusetzen und zu erhalten. Folgende Qualitäten wurden für Siedlungskerne nach ihrer Größe festgelegt:

Abbildung 12 ÖV-Mindestangebote für Siedlungskerne

	Mindestangebot an Kurspaaren pro Werktag zum nächsten ÖV-Knoten bzw. Zentrum		
	ÖV-Knoten	Regionales Zentrum	Überregionales Zentrum
ab 501 Einwohner	4	6	-
ab 1.001 Einwohner		8	-
ab 2.501 Einwohner			13

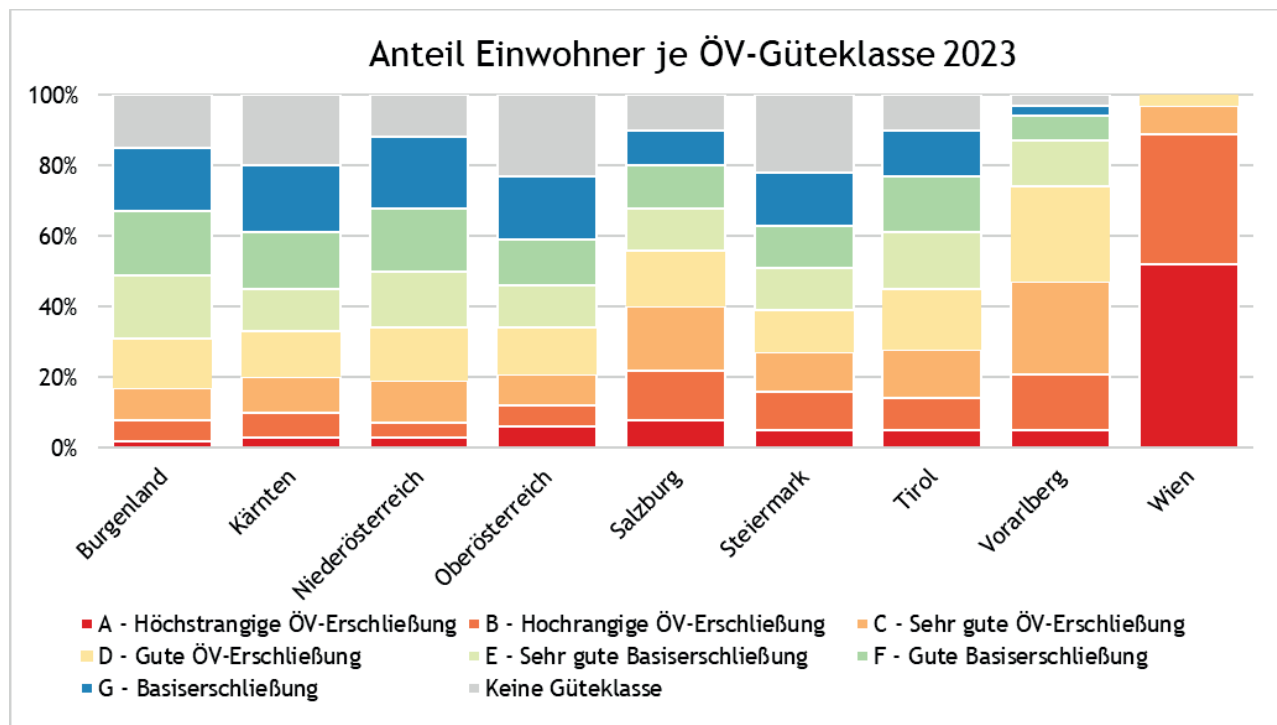
Die Mindeststandards werden im Bundesland Salzburg bei 98 % aller Siedlungskerne erreicht.

1.1.9 Auch die ÖV-Erschließungsqualität hat sich verbessert

Mit dem Instrument der ÖV-Güteklassen - 2017 im Auftrag der Landesverkehrsreferentenkonferenz und des Verkehrsministeriums entwickelt - kann Siedlungsentwicklung mit der ÖV-Erschließungsqualität abgestimmt und in bisher ungünstig erschlossenen Siedlungsgebieten können gezielte Verbesserungen des Öffentlichen Verkehrs vorgenommen werden. Die ÖV-Güteklassen werden jährlich aktualisiert, sodass auch die zeitliche Entwicklung dargestellt werden kann.

Salzburg weist im Bundesländervergleich eine gute ÖV-Erschließungsqualität auf. Abgesehen von Wien leben nur in Vorarlberg mehr Personen in Siedlungsgebieten mit einer guten ÖV-Erschließung. Auch der Anteil der Personen ohne zumutbare ÖV-Erschließung oder mit einer eingeschränkten Basiserschließung ist vergleichsweise gering (vgl. Abbildung 13).

Abbildung 13 Einwohneranteile je ÖV-Güteklasse im Bundesländervergleich

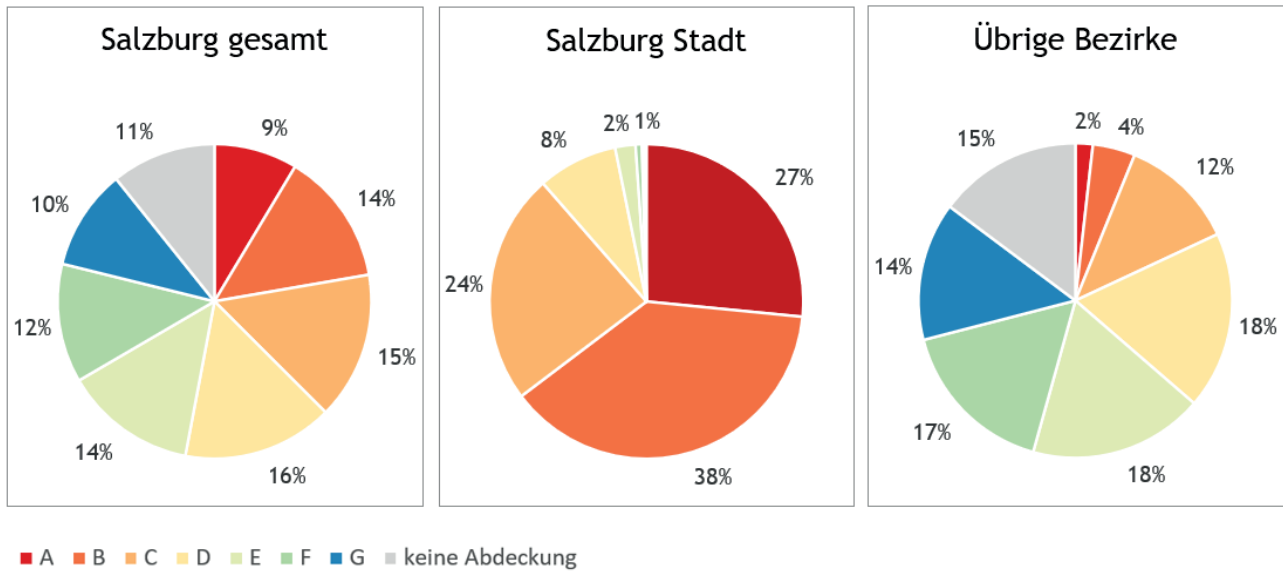


19

Quelle: Eigene Darstellung auf Basis Austria Tech 2023, Statistik Austria 2023, Aggelos Soteropoulos, Florian Pühringer, Robert Kalasek 2024 (Maps and Minds)

Es gibt aber große regionale Unterschiede (vgl. Abbildung 14). Während in der Stadt Salzburg im Jahr 2024 97 % der Bevölkerung eine sehr gut bis gute ÖV-Erschließung aufweisen (ÖV-Güteklassen A-D), trifft das in den übrigen Bezirken nur für 36 % der Bevölkerung zu. In diesen Bezirken verfügen 15 % der Bevölkerung über gar keine zumutbare ÖV-Erschließung und fast 50 % nur über eine Basiserschließung (ÖV-Güteklassen E-G), die aber im Vergleich zum Pkw nicht konkurrenzfähig ist und daher nur für den nicht motorisierten Anteil der Bevölkerung ein Mobilitätsangebot bildet. Im Lungau und Pongau ist die ÖV-Erschließung besonders ungünstig, dort haben 29 bzw. 18 % der Bevölkerung keinen zumutbaren fußläufigen Zugang zum Öffentlichen Verkehr. Im Tennengau hat sich das Angebot dem Fahrplanwechsel 2023 auf 2024 deutlich verbessert. Außerdem wurden Mikro-ÖV-Angebote eingeführt, die sich als Bedarfsverkehre aber nicht in der ÖV-Güteklasse widerspiegeln.

Abbildung 14 Einwohneranteile nach ÖV-Güteklassen 2024 in Salzburg

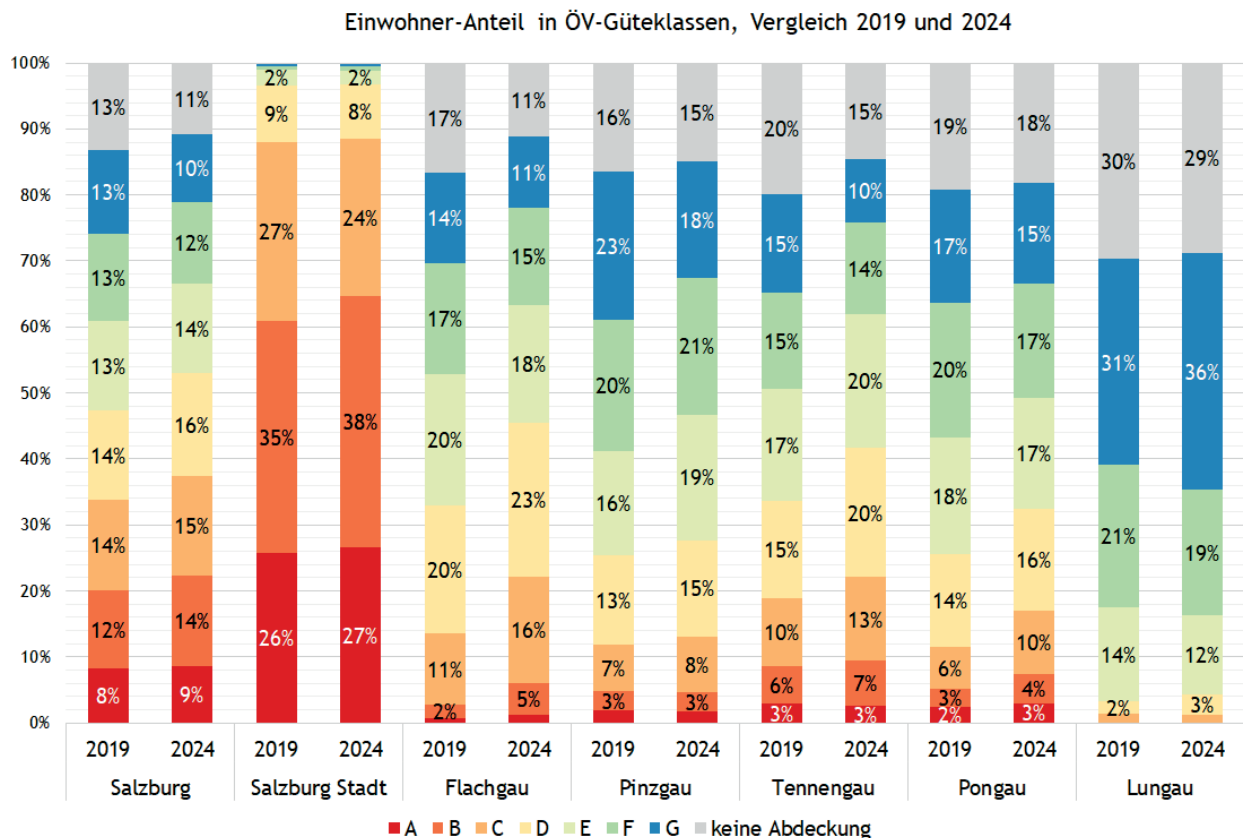


Quelle: AustriaTech (2025), eigene Darstellung

In den letzten Jahren konnte die ÖV-Erschließungsqualität im Bundesland Salzburg also insgesamt noch weiter verbessert werden. Der Anteil der Personen ohne ÖV-Erschließung konnte von 13 % auf 11 % verringert werden, der Anteil der Personen mit einer zumindest guten ÖV-Erschließung hat sich im Zeitraum 2019 bis 2024 von 48 % auf 54 % erhöht (vgl. Abbildung 15). Das deutet darauf hin, dass es gelungen ist, Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung besser abzustimmen. Das gilt besonders für den Bezirk Flachgau und Tennengau.

Allerdings besteht in einigen alpinen Seitentälern, die außerhalb der Tourismusregionen liegen, eine Gefährdung zur "Mobilitätsarmut". Das sind Gebiete, in denen sich ein überdurchschnittlich hoher Anteil armutsgefährdeter Haushalte mit einem überdurchschnittlich hohen Bevölkerungsanteil mit einer ÖV-Güteklasse F oder niedriger überlagern (AIT, ÖIR, 2024).

Abbildung 15 ÖV-Güteklassen im Bundesland Salzburg 2019-2024

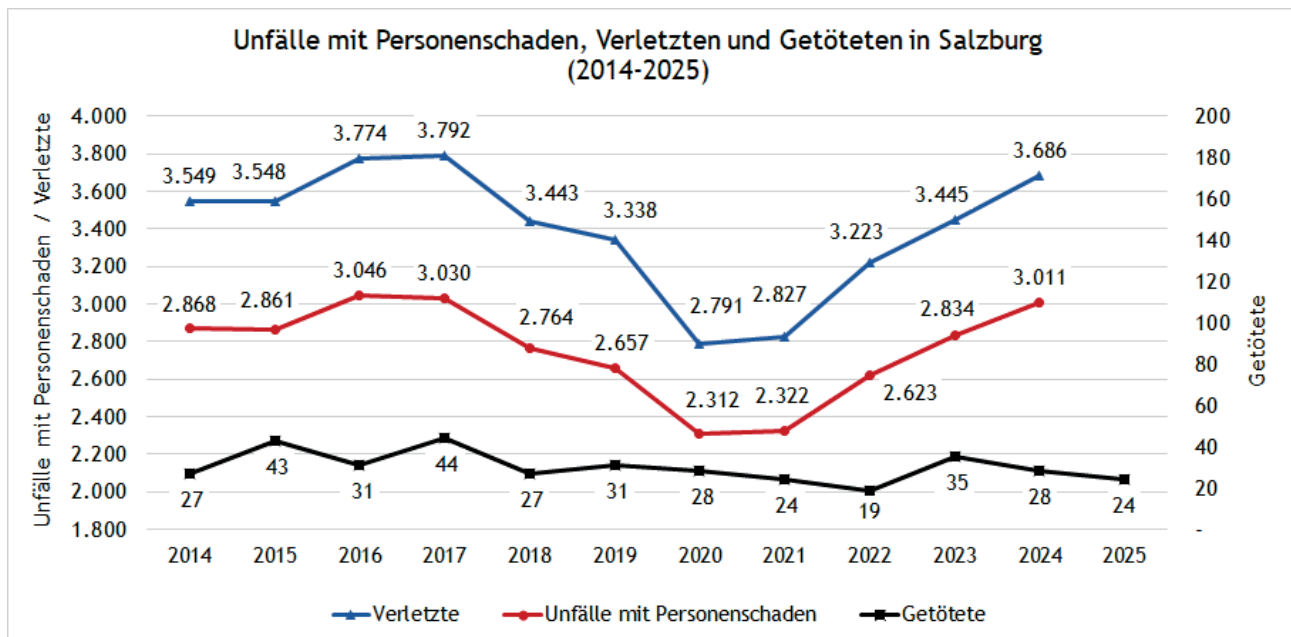


Quelle: AustriaTech (2025) Eigene Darstellung

1.1.10 Die Verkehrssicherheit hat sich leicht verbessert

Die Verkehrssicherheit hat sich in den letzten Jahren insbesondere im Pkw-Verkehr erhöht. Die Zahl der Verletzten insgesamt hat sich von 2014 bis 2024 von 3.549 auf 3.686 Personen leicht erhöht, die Zahl der Getöteten ist seit 2024 gesunken, schwankt aber stark und lag 2025 bei 24 Getöteten. Im jahresdurchschnittlichen Vergleich 2014-2017 und 2018-2019 & 2022-2024 sind die Unfälle mit Personenschaden um 174 gesunken, die verletzten Personen um 239 und die Getöteten durchschnittlich um -8.

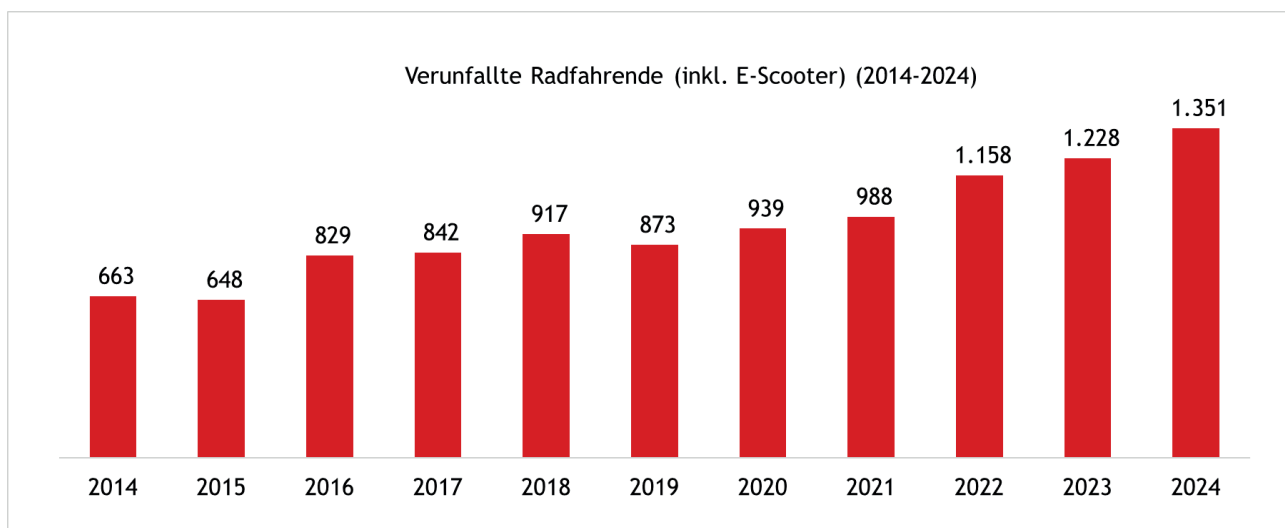
Abbildung 16 Entwicklung der Unfälle und Verunfallten in Salzburg 2014-2025



Quelle: Statistik Austria (2025, Getötete: 2026)

Besonders stark gestiegen sind seit 2014 die Unfälle und die Verunfallten im Radverkehr. Etwa die Hälfte der Rad-Unfälle sind Alleinunfälle. Der Anstieg und die Alleinunfälle sind auf den stärkeren Einsatz von E-Bikes und auf die größere Gruppe der älteren Radfahrenden zurückzuführen. Im Verhältnis zu der verdoppelten Radverkehrsleistung in Salzburg hat jedoch die Zahl der Verunfallten pro Kilometer leicht abgenommen.

Abbildung 17 Entwicklung der verunfallten Radfahrenden 2014-2024



Quelle: Statistik Austria (2025)

1.1.11 Wirtschafts- und Güterverkehr in Salzburg

Der Wirtschafts- und Güterverkehr in Salzburg umfasst Personenwirtschaftsverkehre, also geschäftliche und betriebliche Erledigungen, Lieferverkehre mit Pkw, Klein-Lkw, Lkw und Transportfahrrad, Güterverkehr auf der Straße und der Schiene und Logistikterminals und Logistikeinrichtungen. Im Wirtschaftsverkehr nicht enthalten ist der Einkaufsverkehr. Allerdings hat in den letzten Jahren durch die Zunahme von Online-Shopping eine Verlagerung von individuellen Einkaufswegen zum Wirtschaftsverkehr durch die Zunahme von Paketzustellungen und Abholung von Retouren stattgefunden.

Personenwirtschaftsverkehr

Etwa 8 % aller Wege in Salzburg werden für dienstliche/geschäftliche Zwecke zurückgelegt. Dieser Anteil hat sich zwischen 2012 und 2022 nicht verändert. Allerdings ist die Gesamtzahl der Wege im Personenwirtschaftsverkehr aufgrund des insgesamt höheren Wegeaufkommens um 13 % gestiegen. 72 % dieser Wege werden mit dem Pkw zurückgelegt, je 9 % mit dem ÖV, dem Rad oder zu Fuß. Durch die Digitalisierung kann ein Teil dieser Wege durch virtuelle Kommunikation ersetzt werden.

23

Güterverkehrsaufkommen in Österreich und in Salzburg

Für die Entwicklung des Gütertransportaufkommens liegen konsistente und vergleichbare Daten für alle Verkehrsträger erst seit 2017 vor. Dies ist auf Umstellungen in den Erhebungsverfahren und der Harmonisierung auf gesamteuropäischer Ebene zurückzuführen. Für diesen Zeitraum stellt sich die Entwicklung folgendermaßen dar:

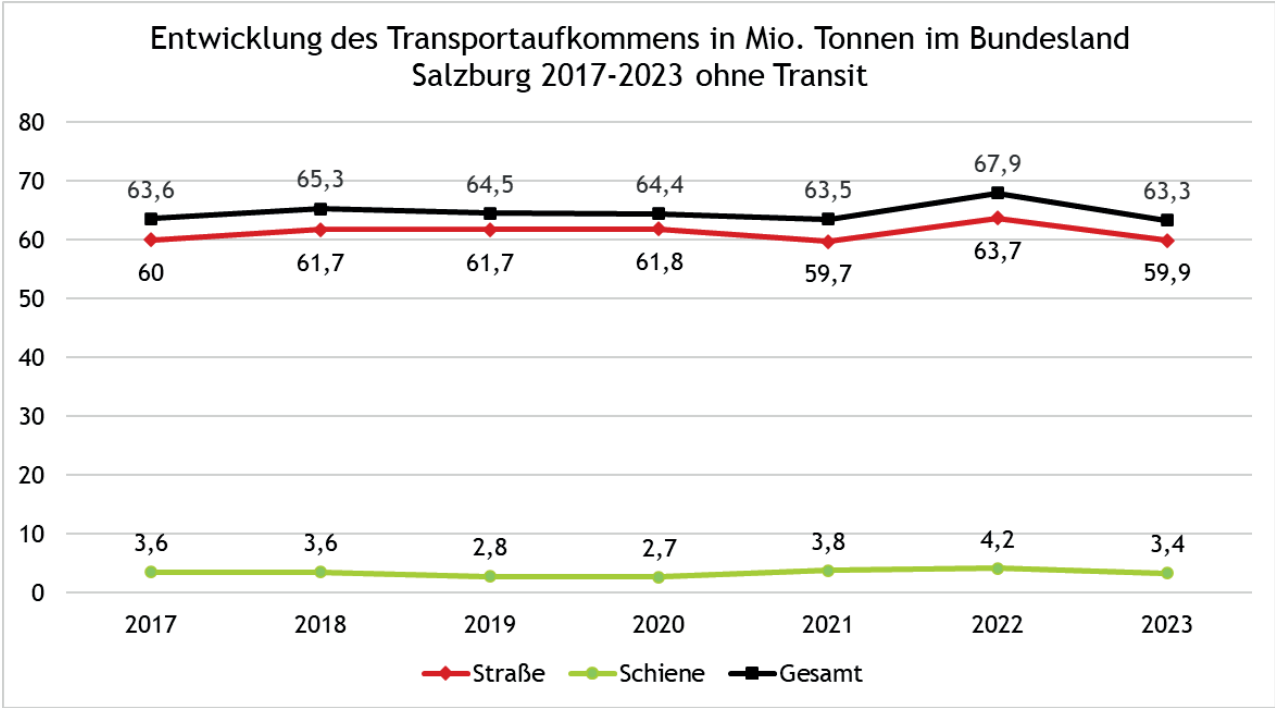
Abbildung 18 Veränderung des Transportaufkommens (inklusive ausländische Lkw) in Österreich und in Salzburg in Millionen Tonnen 2017-2023

Verkehrsträger	Österreich		Salzburg	
	absolut	%	absolut	%
Straße	+12,0	+2,2	-0,1	-0,2
Schiene	-15,2	-14,1	-0,2	-5,9
Schiff	-3,6	-40,0	-	-
Gesamt	-6,8	-1,0	-0,3	-0,5

Quelle: Statistik Austria: Verkehrsstatistik 2017-2023

Im Betrachtungszeitraum ist das Güterverkehrsaufkommen sowohl in Österreich insgesamt als auch im Bundesland Salzburg nicht gewachsen. Bei den einzelnen Verkehrsträgern hat es in diesem Zeitraum aber erheblich Schwankungen gegeben.

Abbildung 19 Entwicklung des Transportaufkommens im Bundesland Salzburg 2017-2023 ohne Transit



Quelle: Statistik Austria: Verkehrstatistik 2017-2023

Diese Entwicklung bildet sich auch im Landesstraßennetz und im Salzburger Autobahnnetz ab (vgl. Kapitel 1.1.3). Nach Jahrzehnten mit Zunahmen der Lkw-Fahrleistung (über 3,5t Gesamtgewicht) ist dieser Trend ab 2017 beendet. Von 2017 bis 2024 ist die Lkw-Fahrleistung auf der A1 und der A10 um gesamt 0,9 % gesunken - seit 2019 hat sie sogar um 4,7 % abgenommen.

Abbildung 20 Entwicklung der Fahrleistung von Fahrzeugen mit >3,5 t Gesamtgewicht im Autobahnnetz im Bundesland Salzburg, DTV_w in 1.000 Lkw-Kilometer

	2017-2024		2019-2024	
	abs.	%	abs.	%
A 1	+9,7	+2,8	-15,9	-4,3
A 10	-17,6	-3,3	-27,4	-5,1
Gesamt	-7,9	-0,9	-43,3	-4,7

Quelle: ASFINAG: Automatische Verkehrszählungen 2015-2024

Modal Split des Transportaufkommens - Aufteilung auf die Verkehrsträger

Während in Österreich der Marktanteil der Straße entgegen allen europäischen und nationalen Zielsetzungen in den letzten Jahren weiter gestiegen ist, ist er in Salzburg konstant geblieben. Allerdings liegt der Schienenanteil mit 5,1 % deutlich unter dem gesamtösterreichischen Anteil.

Abbildung 21 Entwicklung des Modal Splits im Gütertransportaufkommen 2017-2024 in Prozent

Verkehrsträger	Österreich		Salzburg	
	2017	2024	2017	2024
Straße	82,6 %	84,8 %	94,4 %	94,9 %
Schiene	16,0 %	14,2 %	5,6 %	5,1 %
Wasserstraße	1,4 %	1,0 %	-	-
Gesamt	100 %	100 %	100 %	100 %

Quelle: Statistik Austria (2025): Verkehrsstatistik 2017-2024

Das Bundesland Salzburg hat im österreichweiten Vergleich eine hohe Anschlussbahndichte. Das Land reagiert seit 2008 mit Trassensicherungen und gezielten Förderungen (Bau/Modernisierung), um Reaktivierungen und Mehrnutzungen zu erreichen.

Gütertransportleistung

Für die Gütertransportleistung liegen nur Zahlen für Gesamtösterreich vor. Die Güterverkehrsleistung in Österreich ist insgesamt seit 2015 um etwa 10 % gewachsen, allerdings ist auch bei der Güterverkehrsleistung eine Stagnation mit Schwankungen in den einzelnen Jahren zu erkennen. Diese Schwankungen lassen sich durch die Wirtschaftsentwicklung erklären. Beim Modal Split der Güterverkehrsleistung ist seit 2015 der Anteil der Straße kontinuierlich von knapp 65 % auf 71 % gestiegen, der Anteil der Schiene von 32 % auf 27 % gefallen. Auch bei der Güterverkehrsleistung entspricht die Entwicklung nicht den europäischen und nationalen Zielsetzungen.

Abbildung 22 Gütertransportleistung in Österreich im Inland inklusive Transitverkehr in Mrd. Tonnenkilometer 2015-2024

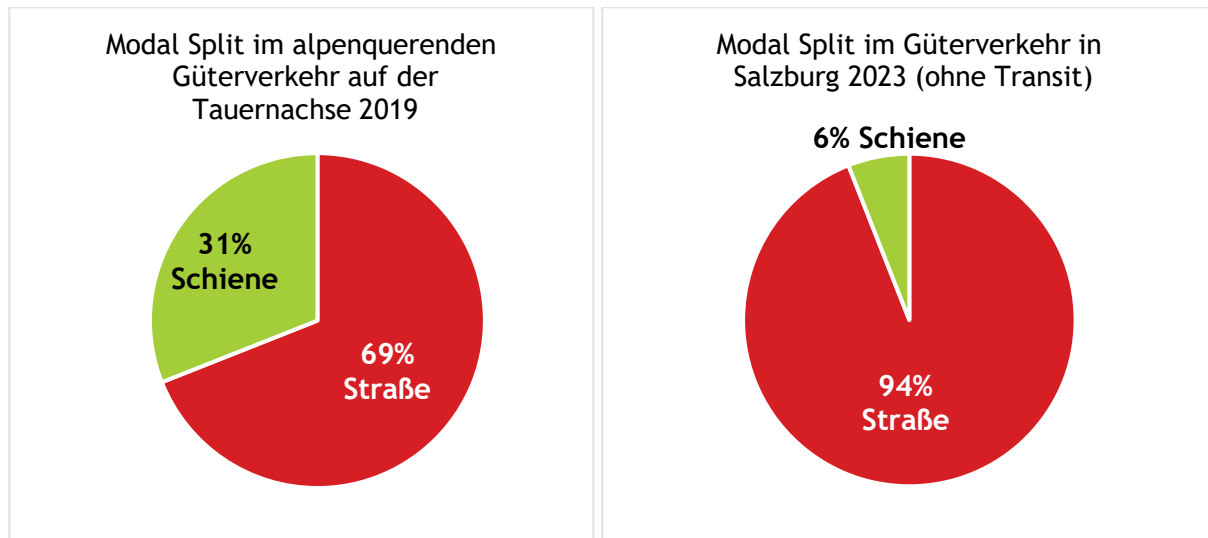
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Straße	45,2	47,4	49,6	51,9	54,5	52,5	56,8	56,4	55,1	54,9
Schiene	22,6	22,8	22,3	22,0	21,7	20,5	21,8	22,2	20,2	21,0
Wasserstr.	1,9	2,0	2,0	1,5	1,7	1,6	1,5	1,2	1,2	1,3
Gesamt	69,7	72,2	73,9	75,4	77,9	74,6	80,1	79,8	76,5	77,2

Quelle: Statistik Austria (2025): Verkehrsstatistik 2015-2024

Alpenquerender Verkehr auf der Tauernachse

Auch im alpenquerenden Verkehr auf der Tauernachse ist das Güteraufkommen in der langfristigen Betrachtung stark gestiegen: +80 % von 1999 bis 2021. Zwar hat die Tauernachse mit 31 % den höchsten Schienenanteil aller Alpenquerungen in Österreich, aber ebenfalls erhebliche Marktanteilsverluste zu verzeichnen. Allein zwischen 2015 und 2021 ist der Schienenanteil von 38 % auf 31 % gesunken.

Abbildung 23 Modal Split des Güterverkehrsaufkommens im alpenquerenden Güterverkehr auf der Tauernachse 2021 und Güterverkehr in Salzburg 2023



Quellen: Statistik Austria (2024): Güterverkehrsstatistik 2023; DG Move (2023): Observation et analyse des flux des transports de marchandises transalpines, Rapport annuel 2021

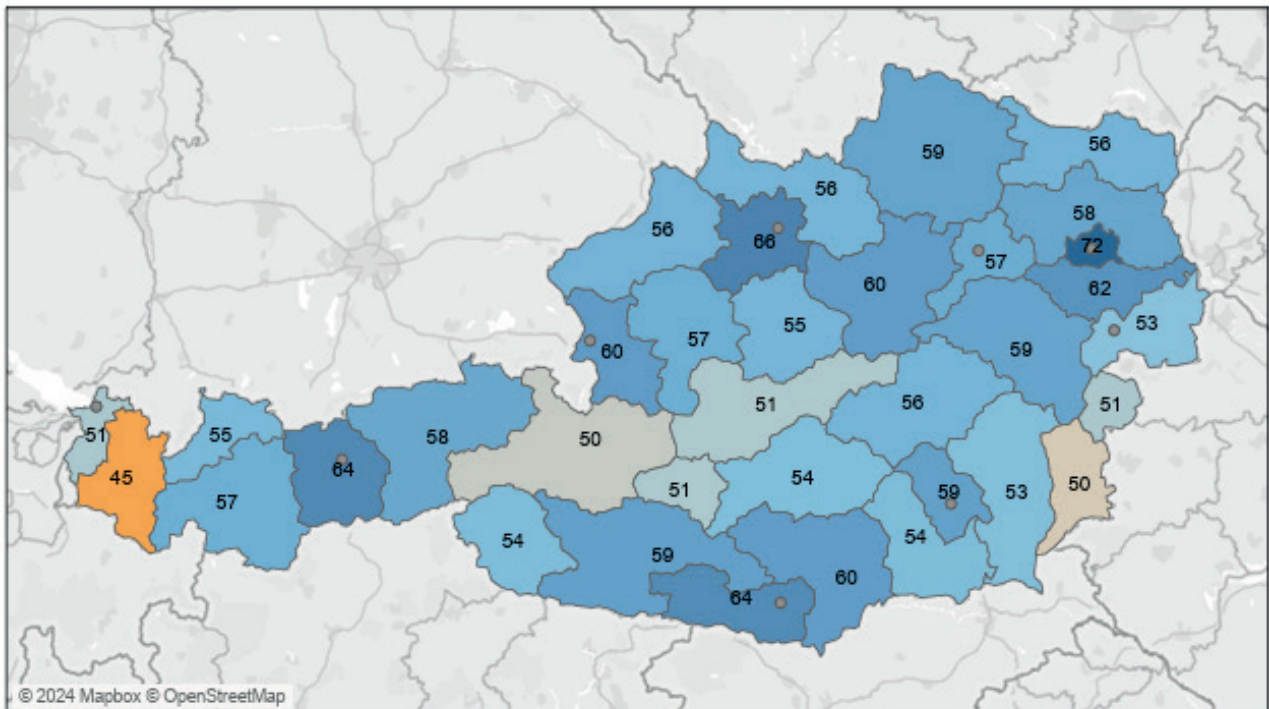
Logistik

Das Logistikum Steyr ermittelt regelmäßig die Logistikperformance der NUTS-3-Regionen in Österreich. Die Logistikperformance wird mittels eines Logistikindicators dargestellt, der aus einer Kombination von evidenzbasierten Analysen und Befragungen von Unternehmen erstellt wird.

Nach dem Österreichischen Logistikindikator liegt die NUTS-3-Region Salzburg-Umgebung (NUTS = Systematik der statistischen Gebietseinheiten in der EU) mit 60 Punkten über dem österreichischen Durchschnitt (57). Die Regionen Lungau (51 Punkte) und Pinzgau/Pongau (50 Punkte) liegen am unteren Ende des Regionenrankings.

Abbildung 24 Bewertung der NUTS-3-Regionen in Österreich nach dem Österreichischen Logistikindikator

ALI.2023: Scores der NUTS-3 Regionen im Überblick



27

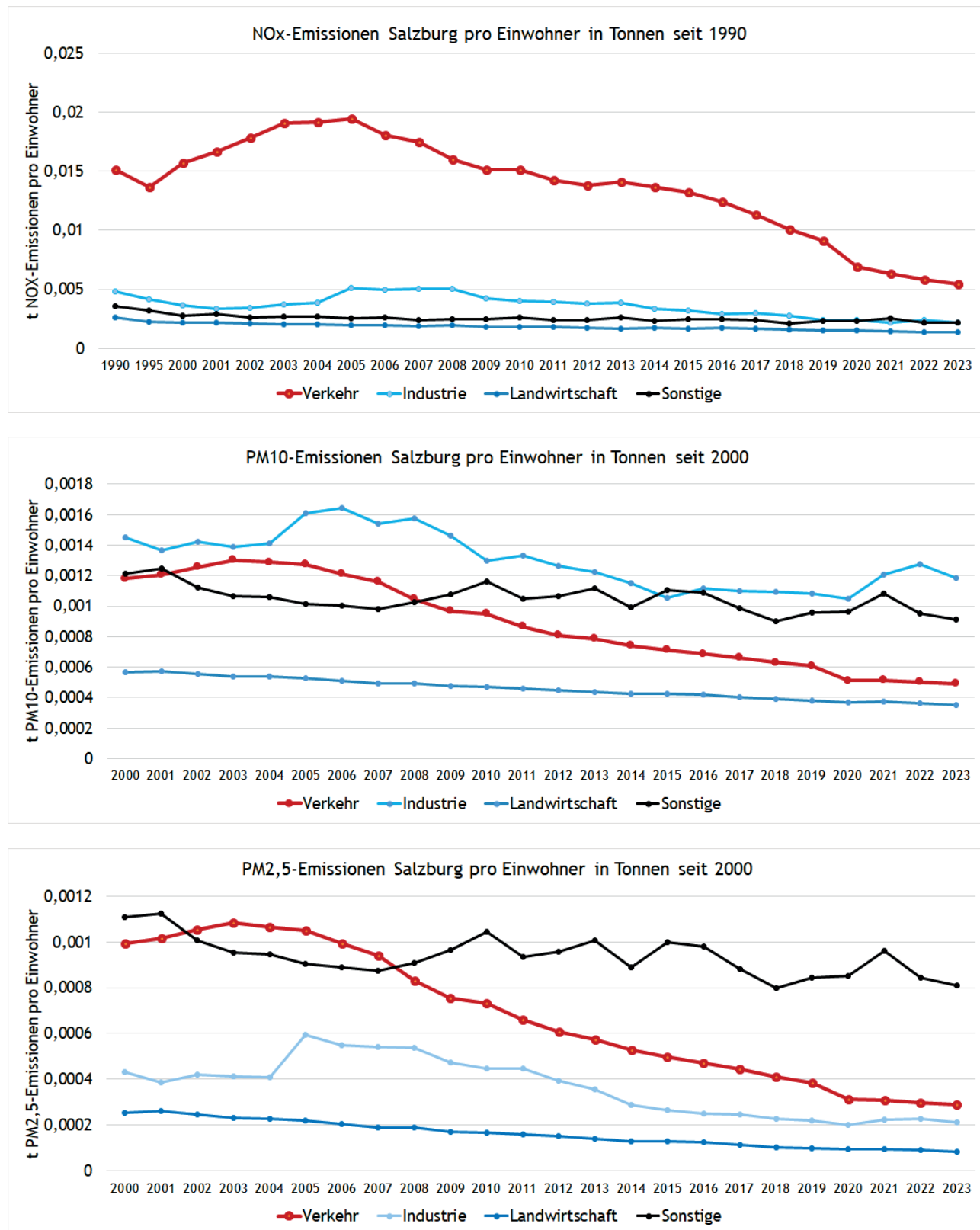
Quelle: Logistikum Steyr (2024): Österreichischer Logistikindikator

Derzeit gibt es einen Container-Terminalstandort in Salzburg in Wals. Der Terminal bedient vor allem den südbayerischen Raum sowie Quell- und Zielverkehre aus Oberösterreich und der Steiermark. Weitere entwicklungsfähige Logistikflächen fehlen derzeit.

1.1.12 Verbesserungen bei der Luftqualität

Die NO_x-Belastung hat in den letzten Jahrzehnten insgesamt stark abgenommen, auch pro Einwohner. Im Jahr 2023 und 2024 gab es keine Grenzwertüberschreitungen des NO₂-Jahresmittelwertes. Ebenso hat sich die Feinstaubbelastung (PM₁₀ und PM_{2,5}) deutlich reduziert, auch im Verkehr. Auch bei PM₁₀ gibt es keine Grenzwertüberschreitungen des Jahresmittelwertes.

Abbildung 25 Entwicklung der NO_x, PM₁₀- und PM_{2,5}-Emissionen pro Einwohner in Salzburg seit 1990 bzw. 2000

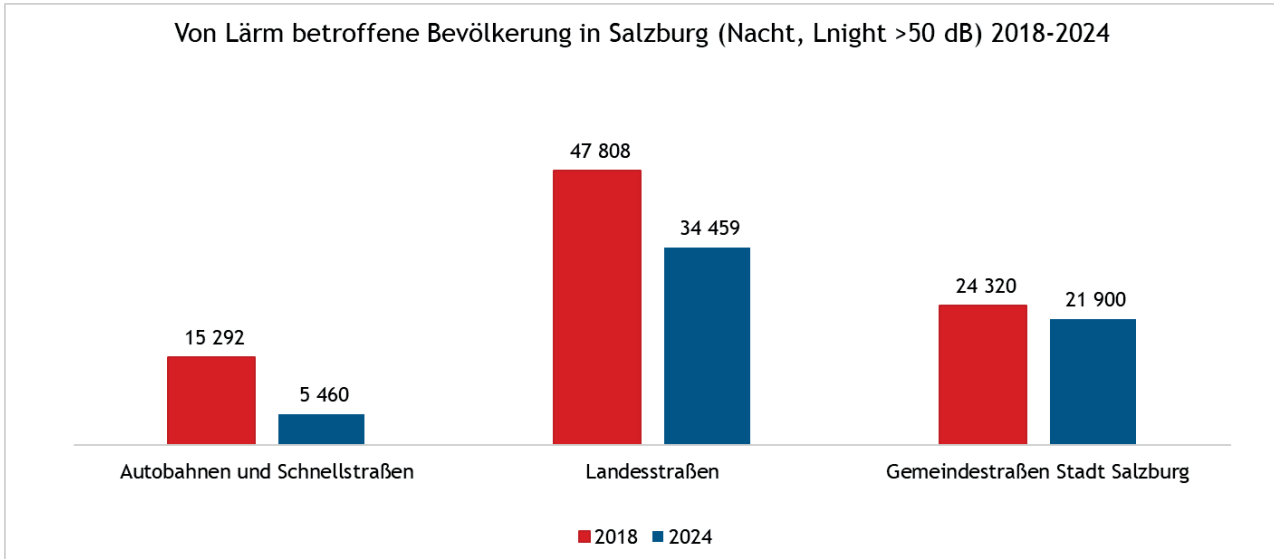


Quelle: Umweltbundesamt (2025)

1.1.13 Verbesserungen beim Verkehrslärm

Die Zahl der in Salzburg lebenden Personen, die von Verkehrslärm betroffen sind, hat in den letzten fünf Jahren abgenommen. Dazu tragen umgesetzte Lärmschutzmaßnahmen an Autobahnen und Landesstraßen bei. Allerdings spielt auch eine Anpassung des Rechenverfahrens sowie eine neue Zählweise der betroffenen Bewohnenden je Gebäude eine Rolle.

Abbildung 26 Entwicklung der von Lärm betroffenen Bevölkerung 2018-2024

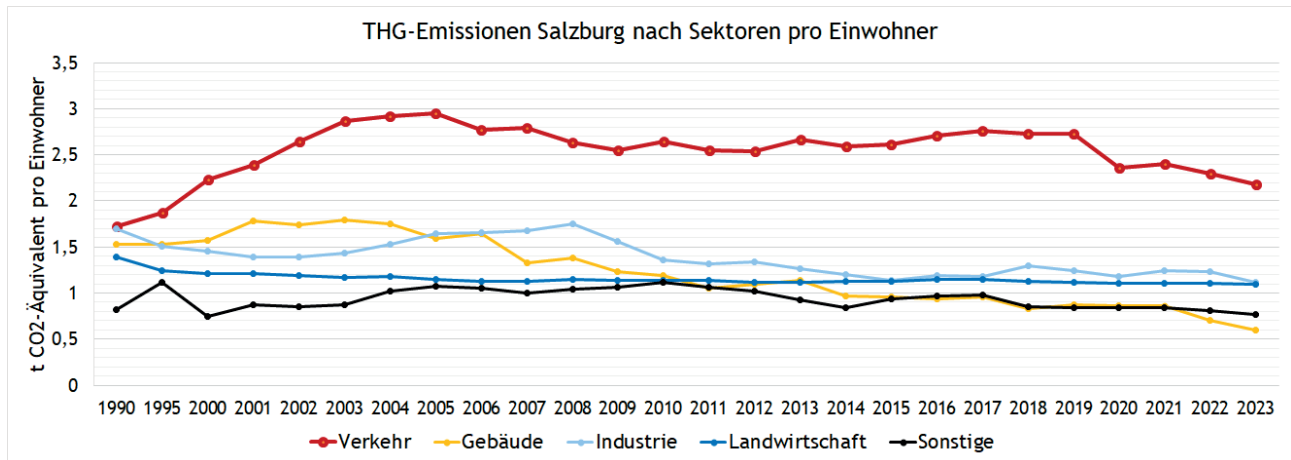


Quelle: BMK/BMIMI, Amt der Salzburger Landesregierung, Stadt Salzburg (2024)

1.1.14 Treibhausgasemissionen auch aus dem Verkehr gesunken

Der Verkehrssektor trägt am meisten zur Klimakrise bei, 38 % der Treibhausgas-Emissionen Salzburgs stammten im Jahr 2023 aus dem Verkehr. Während die Treibhausgasemissionen Salzburgs insgesamt zwischen 1990 und 2023 um 3 % abnahmen, sind sie im Verkehr um über 50 % gestiegen. Ohne Verkehrssektor hätten die Treibhausgasemissionen in Salzburg um etwa 20 % abgenommen. Seit 2020 ist erstmals ein Rückgang der Treibhausgasemissionen aus dem Verkehr zu beobachten. Von 2020 auf 2021 stiegen die Emissionen zwar erneut an, sie sanken dann in den Folgejahren. Der Rückgang von 2022 auf 2023 ist maßgeblich auf den reduzierten Dieselsatz schwerer Nutzfahrzeuge zurückzuführen.

Abbildung 27 Entwicklung der Treibhausgasemissionen nach Sektoren je Einwohner in Salzburg



Quelle: Umweltbundesamt (2025)

1.2 Zusammenfassende Betrachtung

Das Bundesland Salzburg hat in den letzten zehn Jahren im Bereich Öffentlicher Verkehr und Mobilität zentrale Weichen im Verkehrssystem gestellt. Im Zentrum standen dabei institutionelle Reformen, Infrastrukturinvestitionen, eine Tarifoffensive sowie Angebotsverbesserungen im Nah- und Regionalverkehr.

Institutionelle Weichenstellungen und Rahmenbedingungen

Mit der Einführung eines eigenen Referats für Öffentlichen Verkehr wurde die Verantwortung für Planung, Steuerung und Qualitätskontrolle des ÖV im Land Salzburg gebündelt. Parallel dazu hat das Land neue Förderinstrumente eingeführt: Eine Güterverkehrsförderung unterstützt die Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene, während eine Haltestellen-Förderung Gemeinden und Verkehrsunternehmen bei der Modernisierung und dem barrierefreien Ausbau von Haltepunkten entlastet. Ergänzt wird dies durch die Mautbefreiung auf der Autobahn A1 bis Salzburg Nord, die die Landesstraße entlastet.

Ausbau der Infrastruktur

Das Land Salzburg hat mehrere große Projekte vorangetrieben, die das Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs stärken. Bei der Salzburger Lokalbahn wurden neue Fahrzeuge beschafft und der zweigleisige Ausbau in Angriff genommen, um dichtere Takte, mehr Kapazität und eine höhere Betriebsstabilität zu ermöglichen. Für die Pinzgauer Lokalbahn gelang die Aufnahme in das Mittelfristige Investitionsprogramm (MIP) des Bundes. Mit der Elektrifizierung der Mattigtalbahn erfolgt ein weiterer Schritt zur Dekarbonisierung des Regionalverkehrs und zur Verbesserung der Verknüpfung mit dem überregionalen Bahnnetz. Erstmals konnten zudem langfristige Infrastrukturpakete mit den ÖBB über einen Zeithorizont von zehn Jahren vereinbart werden, was Planungssicherheit und eine kontinuierliche Umsetzung von Projekten gewährleistet.

Mit dem dritten Gleis Steindorf-Neumarkt wurde eine zentrale Engstelle im Regionalbahnnetz entschärft. Außerdem wurden auf der Straße gezielt ÖV-Beschleunigungsmaßnahmen gesetzt, etwa die Busspur zwischen Ursprung und Elixhausen. Flankiert wird dies durch eine Park & Ride-

Offensive, mit der an wichtigen Einfallssachsen in die Stadt zusätzliche Stellplätze geschaffen werden.

Ein Meilenstein war 2024 die erfolgreiche Aufnahme der Tauernachse in das erweiterte TEN-T-Kernnetz, wodurch die internationale Bedeutung der Achse gestärkt und der Zugang zu EU-Fördermitteln verbessert wird.

Tarifreform und Ticketing

Salzburg hat das Tarifsysteem modernisiert und hat ein kostengünstiges, einfach verständliches Jahresangebot geschaffen - und zwar bereits mit dem myRegio-Modell, bevor das bundesweite Klimaticket kam. Neue Kategorien wie U26 oder das Edelweiß-Angebot für ältere Personen sowie eine „Plus“-Kategorie erlauben eine passgenaue Ansprache der Zielgruppen.

Aktionen wie Benzinfreitage haben gezeigt, dass Preissignale und temporäre Kampagnen die Kartennachfrage spürbar steigern und mehr Menschen erstmals in den ÖV holen können. Durch die Einbeziehung von Teilen Oberösterreichs sowie der bayerischen Stadt Freilassing in das Tarifsysteem wurde der Verkehr im Zentralraum und im Grenzgebiet vereinfacht. Für den Tourismus wurde mit dem Guest-Mobility-Ticket ein Instrument geschaffen, das Gästen eine einfache, ticketfreie Nutzung des ÖV ermöglicht und damit Verkehrsbelastungen in Tourismusorten reduziert.

Angebotsausbau und Fahrplanentwicklung

Im Fahrplanangebot hat das Land in den letzten Jahren grundlegende strukturelle Änderungen umgesetzt. Mit der Einführung von MEX-Verbindungen und der verbesserten Durchbindung des Regionalverkehrs in die Stadt Salzburg konnten Reisezeiten verkürzt, Umstiege reduziert und die Erreichbarkeit verbessert werden. Mikro-ÖV-Angebote ergänzen das klassische Bus- und Bahnnetz in ländlichen Räumen und bieten flexible, bedarfsorientierte Erschließung für die letzte Meile.

Der Koralm-Fahrplan bringt für Salzburg rund 800.000 zusätzliche Zugkilometer und einen durchgängigen Stundentakt (neue Linie R3). Mit der Nacht-S-Bahn wurde das Angebot in den Abend- und Nachtstunden ausgebaut und so das Freizeit- und Veranstaltungsangebot besser an den ÖV angebunden. Schnelle Buslinien wie die Verbindung Lungau-Salzburg (270), Pinzgau-Salzburg (260) und die Linie nach Fuschl (150x) schaffen schnelle, attraktive Direktverbindungen aus den Regionen in die Landeshauptstadt und sind damit ein zentraler Baustein für die Verlagerung vom Auto auf den Öffentlichen Verkehr.

1.3 Ausblick: Was die Mobilität künftig beeinflusst

1.3.1 Mehr Einwohner und eine alternde Gesellschaft

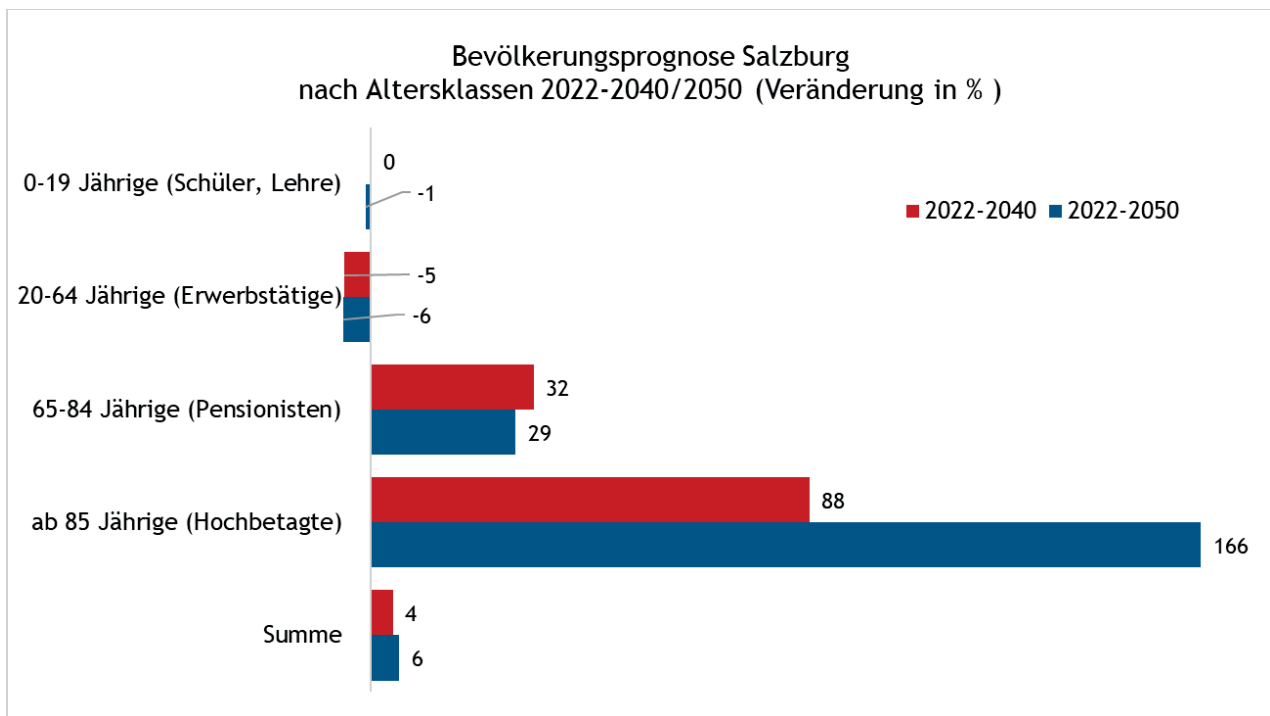
Für das Verkehrsaufkommen ist die Bevölkerungsentwicklung eine wesentliche Grundlage. Im Jahr 2025 lebten im Bundesland Salzburg 572.900 Menschen, in den letzten zehn Jahren ist die Bevölkerung um 10 % gewachsen.

Für das Jahr 2040 sind 587.600 und für 2050 595.000 Bewohnerinnen und Bewohner prognostiziert. Die Bevölkerung wächst zukünftig also weniger stark (+3% 2022 bis 2040) und der Anstieg ist vor allem auf die Alterung der Gesellschaft und auf Zuwanderung zurückzuführen.

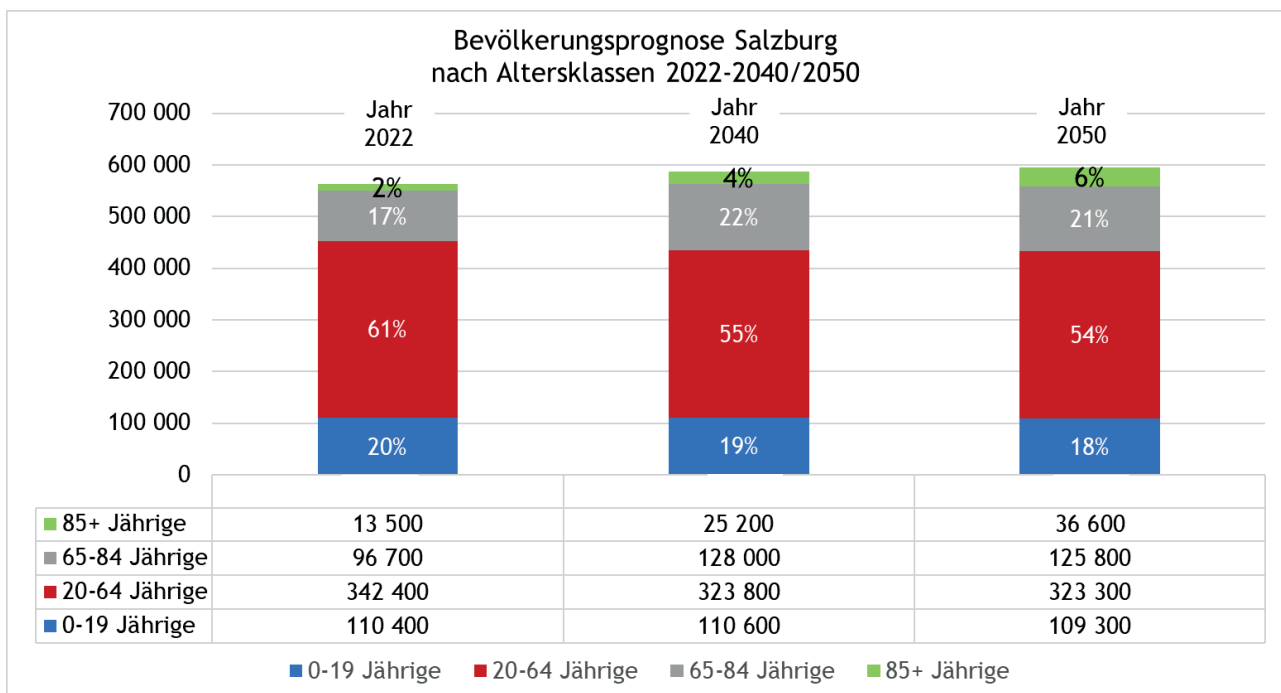
32

Das stärkste Wachstum wird für Salzburg Umgebung vorhergesagt, im Lungau ist sogar ein Bevölkerungsrückgang zu erwarten. Die starke Zunahme der über 65-Jährigen, insbesondere der Hochbetagten ab 85 Jahren, und die Bevölkerungsrückgänge im Lungau bzw. eine Stagnation im Pinzgau haben - neben vielerlei Wechselwirkungen - vor allem für den Öffentlichen Verkehr Auswirkungen, der im ländlichen Raum stark vom Schülerverkehr geprägt ist.

Abbildung 28 Bevölkerungsentwicklung in Salzburg 2022 bis 2040/2050



33



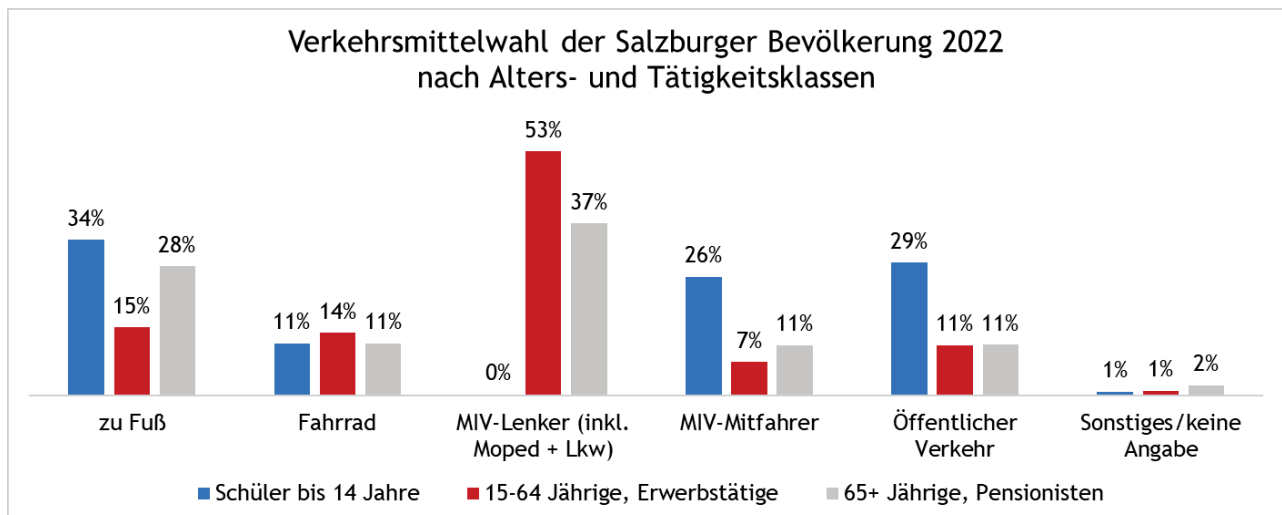
Quelle: Österreichische Raumordnungskonferenz (2022): Bevölkerungsprognose Österreich 2022-2050

Neben der Einwohnerzahl hat auch die Altersstruktur und die Erwerbstätigkeit einen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten. Die wachsende Gruppe der Personen im Ruhestand ist weniger oft an einem Tag außer Haus unterwegs, legt kürzere Wege zurück und nutzt auch andere Verkehrsmittel. Berufstätige und Schülerinnen und Schüler hingegen sind mobiler, haben längere tägliche Wege und andere Wegezwecke. Sie legen Wege zur Arbeit oder zur Schule zurück und sie sind damit auch zeitlich stärker gebunden. Pensionistinnen und Pensionisten haben fast ausschließlich sogenannte Nicht-Routine-Wege, das sind Wege zum Einkaufen, für Freizeit oder Besuche.

Abbildung 29 Mobilitätsverhalten unterschiedlicher Altersgruppen an Werktagen in Salzburg

Mobilitätskennzahlen 2022	Schüler/innen 6-14 Jahre	Erwerbstätige, Lehre, Studierende	Pensionisten/ Pensionistinnen
Anteil mobiler Personen [%]	94	89	81
Mittlere Tageswegehäufigkeit	2,7	3,1	2,6
Mittlere Tageswegehäufigkeit mobiler Personen	2,9	3,5	3,4
Mittlere Tageswegelänge [km]	16 km	47 km	35 km
Arbeitswege [%]	0	33	2
Ausbildungswege [%]	70	4	2
Nicht-Routine Wegezwecke [%]	31	63	96

Quelle: Herry Consult (2023) Verkehrserhebung Salzburg 2022, eigene Darstellung

Abbildung 30 Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung nach Altersgruppen an Werktagen 2022

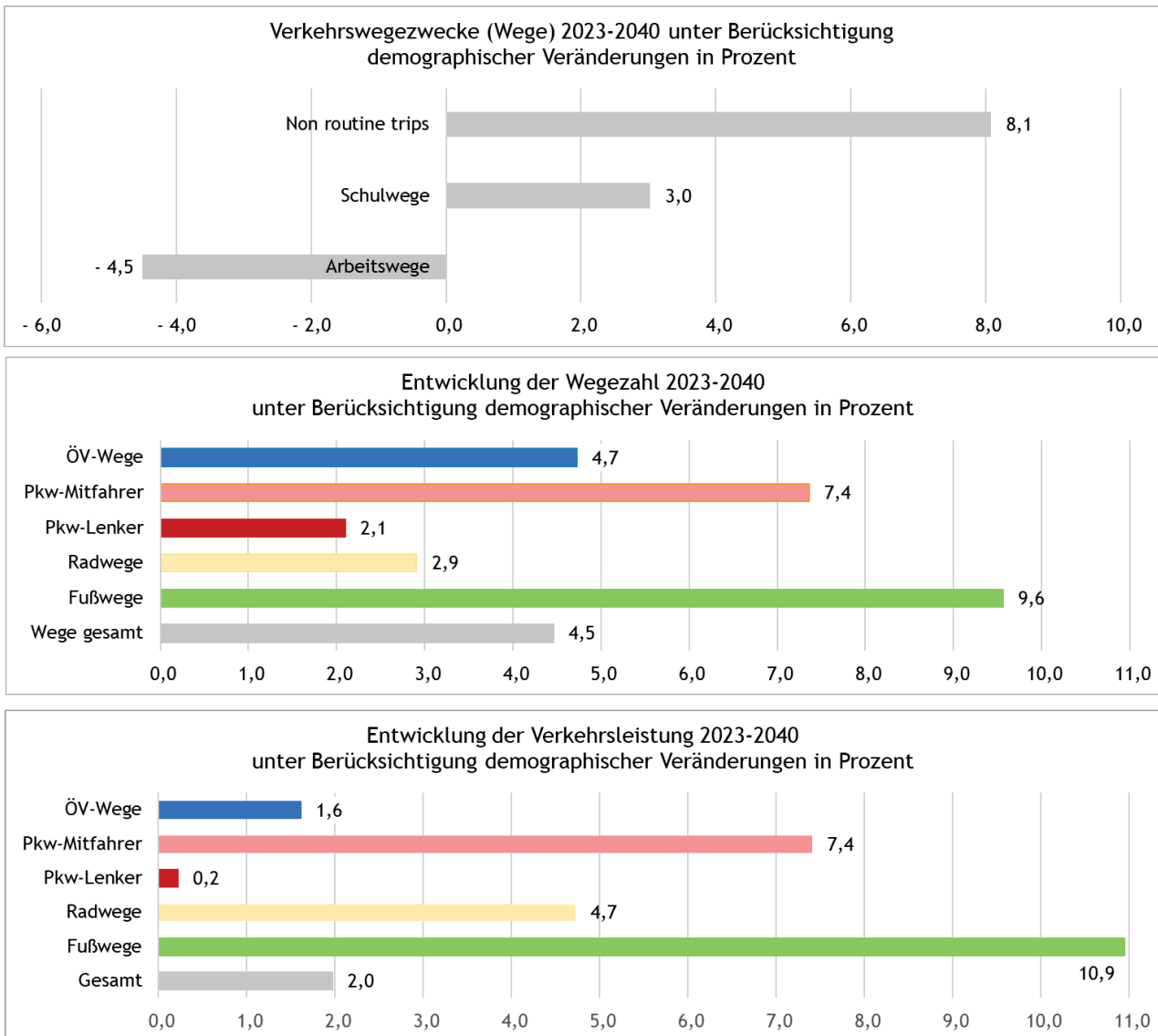
Quelle: Herry Consult (2023) Verkehrserhebung Salzburg 2022, eigene Darstellung

Da sich künftig die Bevölkerung anders zusammensetzt und die Zahl der Erwerbstätigen und Schülerinnen und Schüler in Salzburg sinken wird, wird sich auch die Mobilität verändern. Bei der Verkehrsmittelwahl gibt es markante Unterschiede bei Betrachtung der Alters- und Tätigkeitsgruppen (vgl. Abbildung 30). Menschen im Ruhestand gehen öfter zu Fuß als Erwerbstätige, nutzen aber deutlich weniger den Pkw und auch den ÖV als die Jüngeren, die sich in Ausbildung befinden. Zu erwarten sind:

- ein nur mehr geringer Anstieg der gesamten Wegeanzahl der Salzburgerinnen und Salzburger von etwa 4 % bis 2040
- ein Rückgang der Arbeitswege um etwa 5 %, weil die Zahl der Erwerbstätigen in Salzburg sinkt und ein geringes Wachstum von 3 % der Schulwege, weil die Zahl der 6-14-Jährigen nur mehr leicht steigt
- eine starke Zunahme (+8 %) von Freizeit-, Einkaufs-, Erledigungs- und Besuchswegen als Folge des Anstiegs der Zahl älterer Personen

- eine Zunahme der Fußwege: diese Zunahme ist ebenfalls mit dem Wachstum der über 65-Jährigen zu erklären, da der Anteil der Wege zu Fuß in dieser Gruppe hoch ist
- ein sehr geringes Wachstum der Wege der Pkw-Lenkerinnen und -lenker und ein starkes Wachstum der Fußwege. Beide Entwicklungen sind mit dem Rückgang der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter und der Zunahme der Menschen im Ruhestand zu erklären.

Abbildung 31 Entwicklung der Wegezwecke, Wegezahl und Verkehrsleistungen in Salzburg 2022-2040 unter Annahme eines konstanten Mobilitätsverhaltens der Alters- und Tätigkeitsgruppen



Quelle: Herry Consult (2023) Verkehrserhebung Salzburg 2022, ÖROK-Bevölkerungsprognose (2022), eigene Berechnung

Diese Entwicklungen gelten unter der Annahme eines gleichbleibenden Mobilitätsverhaltens der Alters- und Tätigkeitsgruppen sowie eines konstanten Pensionsantrittsalters.

Es kann also angenommen werden, dass das Mobilitätsverhalten der Pensionistinnen und Pensionisten entscheidend für die künftige Mobilitätsnachfrage in Salzburg sein wird. Für den Klimaschutz ist das eine gute Nachricht, da die Chance besteht, dass die demografische Entwicklung die Weglängen und die Zahl der Pkw-Wege dämpft oder sogar reduziert.

Gleichzeitig steht vor allem in den ländlichen Regionen der Öffentliche Verkehr vor einer sehr großen Herausforderung, da zeitlich gebündelte Arbeits- und Ausbildungswege wegfallen und zeitlich ungebundene Freizeitwege stärker zunehmen werden. Dazu kommt, dass die Alterung der Gesellschaft auch den Anteil jener Personen erhöht, die auf den Öffentlichen Verkehr oder bedarfsorientierte Verkehre angewiesen sind. Autonom fahrende Fahrzeuge könnten gerade in diesen Regionen besonders bedeutsam werden.

Wesentlich ist, dass diese Entwicklungen regional sehr unterschiedlich auftreten werden. Während im Salzburger Zentralraum das Verkehrsaufkommen weiter zunehmen wird, sind vor allem in den Innergebirgsregionen eher Rückgänge im Verkehr als Folge der demografischen Entwicklung zu erwarten.

1.3.2 Gesellschaftliche Trends

Mehr und kleinere Haushalte

Seit den 1970er Jahren werden die Haushalte kleiner und das führt zu einem größeren Bedarf an Wohnungen. Die Zahl der Haushalte wächst in Salzburg kontinuierlich, die Ein- und Zweipersonenhaushalte sind seit 2013 um 14 % gestiegen. Die Haushaltsprognose geht von einem weiteren Anstieg aus. Bis 2040 werden laut ÖROK Haushaltsprognose die Haushalte in Salzburg um weitere 8 % zunehmen, die Ein- und Zweipersonenhaushalte wachsen am stärksten (+13% Ein- bzw. +12% Zweipersonenhaushalte).

Dies wird - ohne Gegensteuerung - auch weiterhin zu einer Ausdehnung der bebauten Siedlungsfläche und zu mehr und längeren Wegen führen. Vorgaben in der Raumplanung oder Förderungen zur verstärkten Nutzung von leerstehenden Gebäuden und Wohnungen können diesen Trend umkehren.

Trend zur Multilokalität

Menschen leben verstärkt an mehreren Orten. Die Zahl der Nebenwohnsitze hat sich in den letzten Jahren wieder stabilisiert. In Salzburg gibt es knapp 100.000 Personen mit Nebenwohnsitz(en), die Nebenwohnsitzrate, das ist die Zahl der Nebenwohnsitze je 100 Hauptwohnsitze, betrug im Jahr 2024 17,3 %. Die Nebenwohnsitzrate Salzburgs ist niedriger als im Burgenland und in Niederösterreich. Jedoch ist sie ähnlich ausgeprägt wie in Tirol und Kärnten und in Bezug auf die westösterreichischen Verhältnisse ebenso als signifikant anzusehen. Der Trend zur Multilokalität wird aufgrund der Demographie und auch der steigenden Freizeitbudgets der Menschen voraussichtlich bestehen bleiben, könnte sich angesichts der weiter steigenden Wohn- und Energiekosten aber wieder verändern.

Flexibilisierung des privaten und beruflichen Lebens

Starre Arbeitsrhythmen haben sich in einzelnen Teilbereichen des Wirtschaftslebens durch verstärkte Teilzeitarbeit, die Möglichkeit, zu Hause oder an anderen Orten zu arbeiten, verändert (Home-Office, Online-Meetings). Diese Veränderungen - verbunden mit einer Individualisierung und Digitalisierung - gehen einher mit einer Flexibilisierung der Arbeits- und Lebensstile. Damit verbunden wird auch das Mobilitätsverhalten flexibler gestaltet. Ob und wann ein Weg angetreten wird, die Wegeziele, die Wahl des Verkehrsmittels oder die Routenwahl werden zunehmend situationsspezifisch gestaltet. Dadurch kann die Verkehrsinfrastruktur entlastet und effizienter genutzt werden.

Etwa 45 % der unselbstständigen Erwerbstätigen in Österreich hätten grundsätzlich die Möglichkeit, von zu Hause zu arbeiten (WIFO, 2020). Circa 5 % der Salzburger Beschäftigten arbeiten laut Verkehrserhebung Salzburg (2022) an einem durchschnittlichen Werktag im Home-Office. Home-office, Online-Shopping, virtuelle Besprechungen können das Straßennetz vor allem in den Spitzenstunden zumindest in begrenztem Ausmaß entlasten. Für Österreich liegen zwei Szenarien der Wirkungen von digitalen Technologien auf das Verkehrsverhalten vor (Rosinak & Partner wiiw, 2022). Im Bundesland Salzburg entspricht der Home-office-Anteil im Jahr 2022 dem Szenario 1 „Moderate Wirkung der Digitalisierung“.

Abbildung 32 Szenarien der Wirkungen der Digitalisierung auf die Mobilität der Salzburgerinnen und Salzburger (Home-office, online-Shopping, online-Meetings)

Wegezzweck	Szenario 1 „Moderate Wirkung der Digitalisierung“		Szenario 2 „Starke Wirkung der Digitalisierung“	
	DTVw	Spitzenstunde	DTVw	Spitzenstunde
Arbeitswege	-1,1 %	-1,8 %	-5 %	-7%
Einkaufswege	-1,5 %	-1,5 %	-2,6 %	-2,6%
Dienstwege	-0,7 %	-0,7 %	-1,7 %	-1,7 %
Insgesamt	-3,4 %	-4,1 %	-9,3 %	-11,3 %

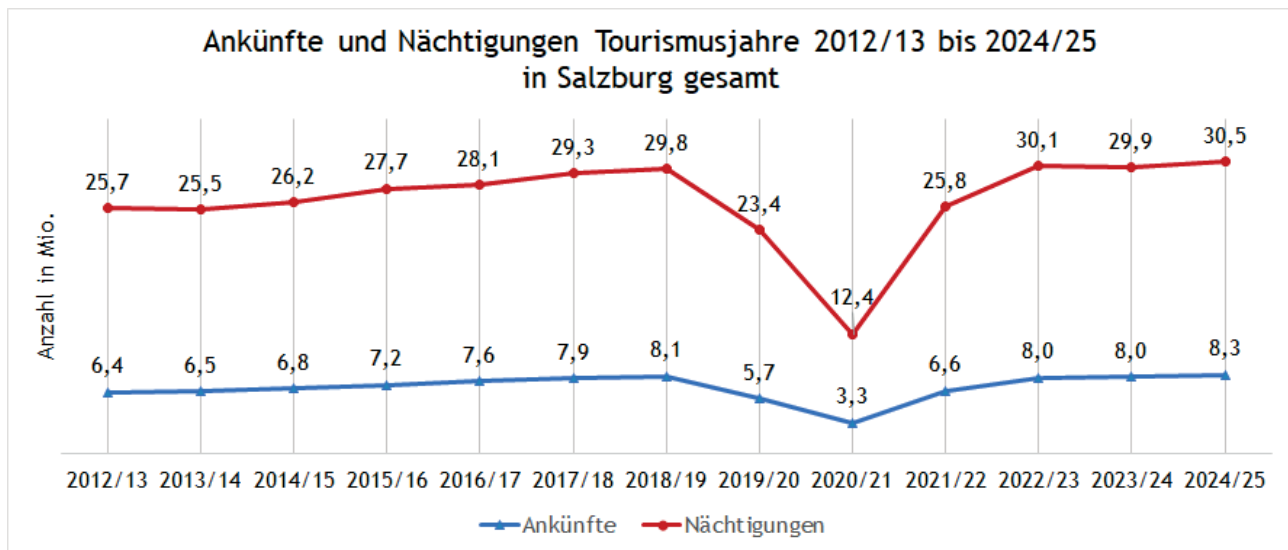
Quelle: BMVIT (2016): Österreich unterwegs; Herry (2023): Verkehrserhebung Salzburg 2022; Rosinak & Partner ZT GmbH, wiiw: Eigene Abschätzung

Im Öffentlichen Verkehr sind ebenfalls Entlastungen in den Spitzenstunden zu erwarten, aber auch neue Herausforderungen, weil die Nachfrage nach den ÖV-Angeboten weniger berechenbar wird und eine hohe Qualität im gesamten Bedienzeitraum eingefordert wird.

Mehr Freizeitverkehr, stärkeres Wachstum der Ankünfte im Tourismusverkehr

In Salzburg wie auch in ganz Österreich steigen die Ankünfte stärker als die Zahl der Nächtigungen. Starke Treiber sind Gäste aus den osteuropäischen Ländern und aus Asien. Trotz der multip-len Krisen setzt sich der Trend weiter in Richtung Wachstum fort. Damit verbunden ist auch ein weiteres Wachstum der Mobilitätsnachfrage. Auch in Salzburg ist die Ausweitung der Touris-mussaison in das Frühjahr und in den Herbst spürbar, der Sommertourismus steigt weiter.

Abbildung 33 Entwicklungen der Ankünfte und Nächtigungen in Salzburg seit 2012/2013



Quelle: Statistik Austria (2026)

Neben dem Tourismusverkehr wird auch der Freizeitverkehr stark zunehmen. Das starke Wachstum der Gruppe der Älteren, die Möglichkeit der flexibleren Gestaltung der Arbeitszeit und der Bedarf nach außerhäusigen Aktivitäten der wachsenden Zahl an Singlehaushalten wird den Freizeitverkehr zum größten Wachstumssegment der Mobilitätsentwicklung machen.

Wertewandel verändert Mobilitätsverhalten

Das Auto als Statussymbol hat schon länger an Bedeutung verloren. Der Führerscheinbesitz wächst nicht mehr bzw. geht sogar leicht zurück, im Bundesland Salzburg von 75,7 auf 74,9%, in Oberösterreich von 76,1 auf 75,2 % (2012-2022). Der Wertewandel scheint bei jüngeren Menschen besonders ausgeprägt. Studien aus Deutschland (z.B. Ford Zukunftsinstitut 2020) zeigen, dass in der Generation Z (Geburtsjahr 1997-2012) bei den Personen ab 18 Jahren etwa 42 % über keinen Pkw und 38 % über keinen Führerschein verfügen. Es gibt allerdings große Stadt/Land-Unterschiede: 54 % in Städten haben keinen Pkw, 29 % am Land. Etwa 55 bis 60 % der Befragten halten fossile Antriebssysteme für nicht zukunftsweisend. Bestätigt werden diese Trends durch eine aktuelle Umfrage der Generation Z in Österreich (CEOs for Future 2024): 80 % wollen den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs, 72 % günstigere Ticketpreise. Nur für 8 % der Befragten in den Städten ist das Auto sehr wichtig, aber für 35 % am Land hat das Auto eine sehr hohe Bedeutung.

Jüngeren Menschen wird es zudem wichtiger, dass Verkehrsdienste nahtlos ineinandergreifen und zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln problemlos gewechselt werden kann. Der sogenannten „Generation Z“ ist das Auto zwar immer noch wichtig, sie ist aber die erste Generation, die je nach Situation auf das eben passende Verkehrsmittel zurückgreift, sich innovative Mobilitätsservices wünscht und verstärkt nachhaltig denkt. Insgesamt werden also Mobilitätsmuster vielschichtiger und komplexer und neue Player und Mobilitätspattformen entstehen und entwickeln sich weiter.

1.3.3 Einflussfaktoren und Trends im Wirtschafts- und Güterverkehr

Personenwirtschaftsverkehr

Etwa 8 % der Personenwege in Salzburg sind dem Verkehrszweck Wirtschaftsverkehr zuzurechnen. Dieser Anteil ist bereits seit längerem konstant. Es ist davon auszugehen, dass im Personenwirtschaftsverkehr keine stärkeren Veränderungen zu erwarten sind. Tendenziell ist eher eine Abnahme der absoluten Wegezahlen anzunehmen, da die Zahl der Personen im erwerbsfähigen Alter abnimmt (-5 % bis 2040) und durch die Digitalisierung physische durch virtuelle Meetings ersetzt werden. Im Forschungsprojekt „PoviMob-Potenziale virtueller Mobilität - Rahmen und Maßnahmen für eine bestmögliche Verknüpfung virtueller und physischer Mobilität (BMK, 2020) wird auf der Basis von Befragungen ein Substitutionspotenzial physischer Geschäftswege durch virtuelle Formate von ca. 30 % abgeschätzt. Es gibt aber keine evidenzbasierten Studien über die tatsächliche Entwicklung in den letzten Jahren.

39

Güterverkehr

Die Einflussfaktoren für die künftige Güterverkehrsentwicklung betreffen das Transportaufkommen, die räumlichen wirtschaftlichen Verflechtungen und damit die Transportleistung sowie die Aufteilung auf Straße und Schiene. Folgende Einflussfaktoren sind maßgeblich:

- Das Wirtschaftswachstum und die damit verbundene Steigerung des Materialeinsatzes;
- Die produktionsbezogene und damit verbundene räumliche Arbeitsteiligkeit;
- Die Entwicklung des internationalen Handelsregimes (Freihandel, Zölle, nicht-tarifäre Handelsbarrieren);
- Einkommen und Präferenzen der Konsumentinnen und Konsumenten;
- Technologische Entwicklungen in den einzelnen Verkehrsträgersystemen und damit verbundene Transportkapazitäten, Transportzeiten, Transportkosten sowie Umweltbelastungen;
- Politische Rahmenbedingungen mit direkten Wirkungen (Ausbau der Infrastruktur, Verkehrsregulierungen, Steuern, Gebühren, Mauten, etc.) und indirekten Wirkungen (z.B. internationales Handelsregime, Standortpolitik, Kreislaufwirtschaft, etc.).

Einflussfaktor Wirtschaftswachstum

Das Wirtschaftswachstum ist der Hauptmotor für die Güterverkehrsentwicklung. Langfristige Analysen zeigen, dass das Transportaufkommen und die Transportleistung zumeist etwas stärker wachsen oder schrumpfen als die Wirtschaftsleistung. Diese Tendenz hat sich seit 2005 noch verstärkt.

Die meisten Prognosen bzw. Szenarien der Güterverkehrsentwicklung erwarten eine unveränderte Korrelation zwischen Wirtschafts- und Güterverkehrsentwicklung. Allerdings könnten in Zukunft weitere Einflussfaktoren diesen Zusammenhang in Frage stellen.

Einflussfaktor produktionsbezogene und damit verbundene räumliche Arbeitsteiligkeit

In den letzten Jahrzehnten hat die produktionsbezogene Arbeitsteiligkeit stark zugenommen. Immer mehr industrielle Fertigungsschritte wurden in räumlich dislozierte Zulieferbetriebe ausgelagert. Durch Freihandelsabkommen hat sich besonders die internationale Arbeitsteiligkeit massiv verändert. Globalisierte Lieferketten und damit verbundene Warenströme sind entstanden.

Diese Zunahme der räumlichen Arbeitsteiligkeit ist ein wesentlicher Grund dafür, dass der Güterverkehr stärker wächst als die Wirtschaftsleistung.

Die aktuellen Tendenzen zur Wiedererrichtung von Zöllen und Handelsbarrieren könnten zu einer Begrenzung des Wachstums der globalen Arbeitsteilung bis hin zu einer De-Globalisierung führen. Es ist allerdings keine „Rückabwicklung“ der produktionsbezogenen Arbeitsteiligkeit zu erwarten, sondern in erster Linie eine Rekonfiguration der räumlichen Warenbeziehungen („Re-Shoring“). Das könnte eine Verschiebung von räumlichen Transportströmen auslösen.

Einflussfaktor Materialintensität und Kreislaufwirtschaft

40

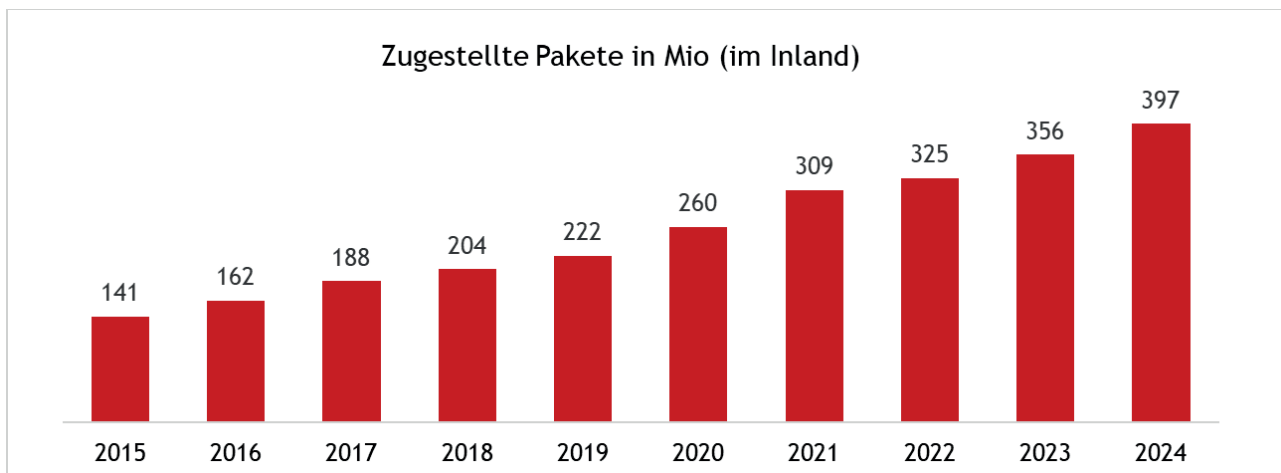
Dämpfend auf die Entwicklung des Transportaufkommens wirkt die Entkoppelung von Wirtschaftswachstum und Materialeinsatz. Diese Entwicklung wird durch den Wandel zur Dienstleistungswirtschaft unterstützt. Zwischen 1960 und 2007 stieg der Materialverbrauch (z.B. nicht metallische Mineralstoffe, Biomasse, fossile Energieträger, ...) in Österreich von etwa 100 Mio. t/Jahr auf über 170 Mio. t/Jahr, seither wurde der Materialverbrauch wieder auf 154 Mio. t/Jahr reduziert (BMK, 2024). Durch den Ausbau der Kreislaufwirtschaft soll der Materialverbrauch weiter verringert werden.

Einflussfaktor Einkommen und Präferenzen der Konsumenten

Für das Transportaufkommen und die Transportleistung ist neben der Einkommensentwicklung das Einkaufsverhalten der Konsumentinnen und Konsumenten ein wesentlicher Einflussfaktor für die Güterverkehrsentwicklung. Der Trend zum Online-Einkauf verlagert den Warentransport vom Einkaufsverkehr zum Lieferverkehr. Dadurch erhöht sich das Transportaufkommen und die Transportleistung im Güterverkehr.

Der Online-Handel hat zu einem enormen Wachstum der Paketzustelldienste geführt. Von 2015 bis 2024 ist die Zahl der in Österreich zugestellten Pakete um 182 % von ca. 141 Mio. auf ca. 397 Mio. gewachsen.

Abbildung 34 Entwicklung der zugestellten Pakete in Österreich 2015-2024



41

Quelle: RTR Post Monitor, Jahresberichte

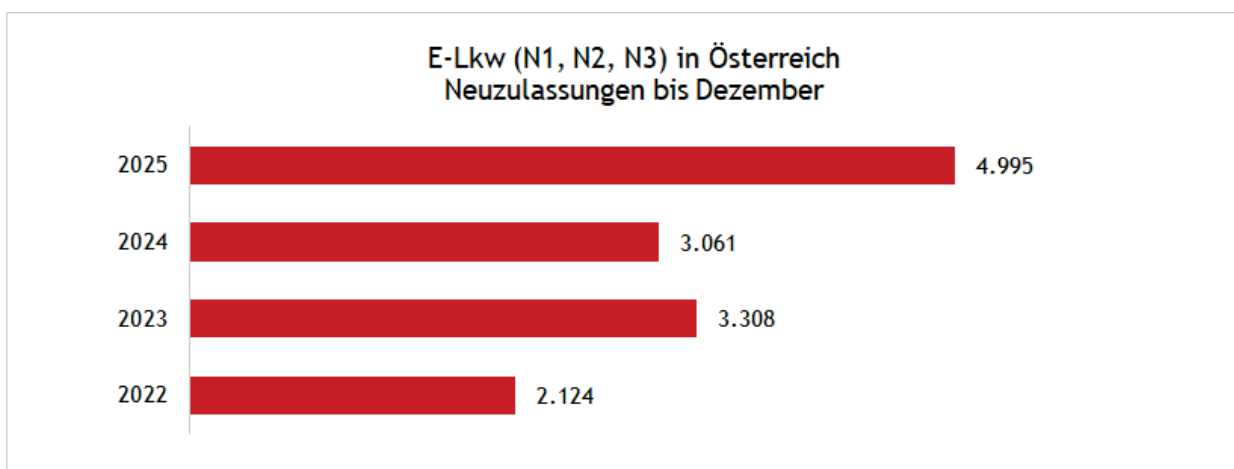
Der Paketzustellverkehr stellt vor allem im städtischen Raum das größte Wachstumssegment des Wirtschafts- und Güterverkehrs dar. Ein Ende des Wachstums ist derzeit noch nicht absehbar.

Einflussfaktor technologische Entwicklungen

Technologische Entwicklungen haben den Güterverkehr immer wieder revolutioniert und größere Transportmengen und Entfernungen zu niedrigeren Kosten ermöglicht (Eisenbahn, Dampfschiff, Lkw, Container, etc.). Das war die Voraussetzung für die räumliche Arbeitsteiligkeit und die Globalisierung der Handelsbeziehungen. Derzeit ist keine ähnliche kurzfristige technologische Revolution im Verkehr absehbar. Technologische Neuerungen konzentrieren sich auf die Umstellung auf nichtfossile Antriebssysteme. Im Gegensatz zum Pkw ist noch kein massentauglicher Durchbruch im Schwerverkehr erzielt worden. E-Antrieb, Wasserstoff-Antrieb oder der Einsatz synthetischer Kraftstoffe befinden sich noch im Erprobungsstadium.

Im Gegensatz dazu erscheint eine Umstellung von Lieferfahrzeugen auf E-Antrieb als eine realistische Perspektive.

Abbildung 35 Neuzulassungen von E-Lkw 2025



Quelle: Bundesverband Elektromobilität Österreich (2026), Basisquelle Statistik Austria; Neuzulassungen für vollelektrische Fahrzeuge zur Güterbeförderung in Österreich unter 3,5 t (N1), zwischen 3,5 t und 12 t (N2) und über 12 t (N3)

2025 waren etwa 12 % aller neuzugelassenen Lkw vollelektrisch betriebene Fahrzeuge. Die überwiegende Zahl der Neuzulassungen betrifft allerdings die Kategorie N1 (<3,5 t Gesamtgewicht). Dass eine Umstellung auf E-Fahrzeuge im Lieferverkehr realistisch ist, zeigt das Beispiel Post: bis 2030 ist eine vollständig CO₂-freie Zustellung auf der letzten Meile vorgesehen. 2025 waren bereits mehr als 5.000 E-Fahrzeuge in Betrieb, ab 2024 werden keine neuen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren mehr in Betrieb genommen. Durch den Ausbau eigener Photovoltaikanlagen kann bis 2030 ein CO₂-freier Betrieb sichergestellt werden. Im Bundesland Salzburg wurde die Umstellung bereits abgeschlossen.

Im städtischen Bereich nimmt auch die Nutzung von Lastenfahrrädern zu. Vor 2019 bis 2024 hat sich der Absatz von (E-)Lastenfahrrädern in Österreich verzehnfacht.

- 42 Ein Potenzial birgt die Anwendung Künstlicher Intelligenz bei der firmeninternen Organisation der Transportlogistik. Forschungsprojekte zeigen, dass es ein erhebliches Potenzial zu Effizienzsteigerungen gibt (Reduktion von Fahrten, bessere Auslastung der Fahrzeuge).

Einflussfaktor politische Rahmenbedingungen

Ein wesentlicher Faktor sind die europäischen und nationalen Ziele zur Güterverkehrsentwicklung, die aktuell von den übergeordneten Zielen zum Klima- und Umweltschutz bestimmt werden (vgl. Kapitel 2.1).

Ausgehend von den politischen Einflussfaktoren sollte sich das Güterverkehrsaufkommen und die Güterverkehrsleistung auf der Straße nicht mehr weiter erhöhen und auf der Schiene deutlich wachsen. Allerdings deutet sich sowohl auf der europäischen als auch auf der österreichischen Ebene ein Wandel zum Primat der Wirtschafts- und Standortentwicklung gegenüber der Klima- und Umweltpolitik an. Vor diesem Hintergrund bleibt offen, ob die notwendigen Maßnahmen zur Erreichung der Klimaziele im Güterverkehr auch tatsächlich umgesetzt werden.

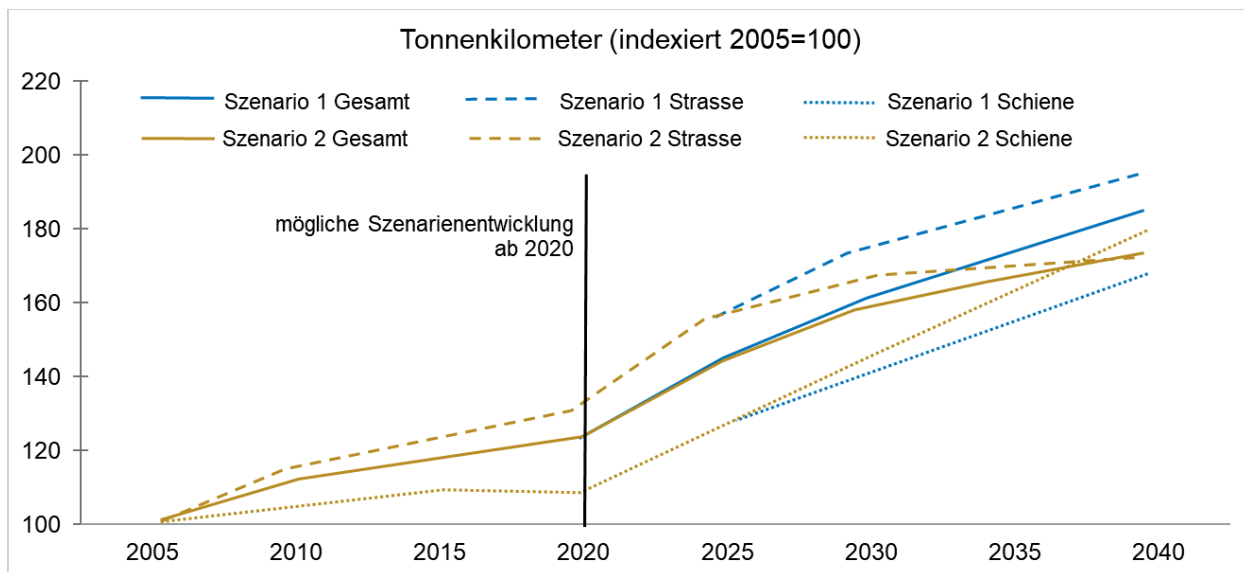
Prognosen zur Güterverkehrsentwicklung in Österreich

Die Europäische Kommission hat 2020, also vor den aktuellen handelspolitischen Auseinandersetzungen, den Beschlüssen zum Green Deal und den Festlegungen im Masterplan Güterverkehr 2030 für Österreich zwei Szenarien der künftigen Güterverkehrsentwicklung modelliert, die für Österreich konkretisiert wurden.

- Referenzszenario 1: Fortführung bestehender Trends, keine zusätzlichen Klima- und Umweltmaßnahmen zu den bereits beschlossenen Maßnahmen, Berücksichtigung technologischer Verbesserungen an den Fahrzeug- und Antriebssystemen, weitgehend unveränderte Transportelastizitäten zwischen Bruttoinlandsprodukt und Straßengüterverkehr;
- Reformszenario 2: zusätzliche Klima- und Umweltmaßnahmen mit CO₂-Preisen im Straßenverkehr, verstärkten Maßnahmen zugunsten von umwelt- und klimafreundlichen Verkehrsträgern, schwächeres Wirtschaftswachstum im Vergleich zum Referenzszenario, abgeschwächte Transportelastizitäten zwischen Bruttoinlandsprodukt und Straßengüterverkehr.

In beiden Szenarien wird ein deutliches Wachstum der Transportleistung in Österreich bis 2040 erwartet.

Abbildung 36 EU-Szenarien der Güterverkehrsentwicklung in Österreich



Quelle: Europäische Kommission (2020): EU-Projektionen basierend auf dem PRIMES-Modell; aus: wiiw/Rosinak & Partner (2022)

Die in den Szenarien erwartete dynamische Zunahme der Güterverkehrsleistung nach 2020 ist aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung bisher nicht eingetreten. Allerdings hat sich der Modal Split weiter zum Nachteil der Schiene entwickelt.

Im Gegensatz dazu sieht der Masterplan Mobilität des Bundes 2030 ein „Einfrieren“ der Transportleistung im Straßengüterverkehr vor (vgl. Kapitel 2.1).

Schlussfolgerungen für Salzburg

Die künftige Entwicklung des Güterverkehrs und die Aufteilung auf die einzelnen Verkehrsträger ist mit großen Unsicherheiten verbunden. Die Transportmengen und Transportleistungen hängen stark von der Wirtschaftsentwicklung und der künftigen Koppelung mit dem BIP ab. Die Aufteilung auf die einzelnen Verkehrsträger wird von den politisch geprägten Rahmenbedingungen auf der europäischen und nationalen Ebene (Steuern, Mauten, Infrastrukturausbau, Regulierungen, etc.) bestimmt. Die räumlichen Verflechtungen werden vom künftigen internationalen Handelsregime und der Entwicklung hin zu einer Kreislaufwirtschaft beeinflusst. Keine dieser Entwicklungen kann vom Bundesland Salzburg alleine maßgeblich beeinflusst werden.

Neben diesen globalen, europäischen und nationalen Entwicklungen ist das Bundesland Salzburg kurz- und mittelfristig von den vorgesehenen Sanierungs- und Ausbauvorhaben im bayerischen Schienennetz, insbesondere im Donaukorridor, betroffen. Aktuell sind längere Streckenstilllegungen geplant, die zu einer massiven Reduktion der Netzkapazitäten führen und das österreichische Schienennetz durch Umwegverkehre belasten werden. Vor diesem Hintergrund ist im Raum Salzburg eher mit einer weiteren Verlagerung auf die Straße als umgekehrt zu rechnen.

Für das Verkehrsnetz in Salzburg können folgende Schlussfolgerungen gezogen werden:

- Kurz- bis mittelfristig ist im hochrangigen Straßennetz in Abhängigkeit von der Wirtschaftsentwicklung eher mit einer leichten Zunahme des Straßengüterverkehrs zu rechnen, die

langfristige Entwicklung ist hingegen schwer einschätzbar und stark von politischen Rahmenbedingungen abhängig.

- Durch die möglicherweise erforderlichen Umwegverkehre aufgrund von Streckensperren im deutschen Donaukorridor könnte es im Salzburger Schienennetz zu Kapazitätsengpässen kommen.
- Vor allem im Salzburger Zentralraum wird der Lieferverkehr durch das dynamische Wachstum der Paketdienste weiter zunehmen und die Konkurrenz um knappen Straßenraum verschärfen.

1.3.4 Technologische Entwicklung der Antriebssysteme

44

Die Umstellung des Automarktes auf alternative Antriebe wird sich fortsetzen. Schon heute haben in Salzburg über 60 % der Neuwagenzulassungen elektrische oder hybride Antriebe.

Prognosen gehen davon aus, dass bis 2040 weltweit ein Anteil des Elektroantriebs an allen Neuwagen von 64 bis 71 % zu erwarten ist (Roland Berger, 2024). Laut diesen Prognosen werden E-Fuels eine geringere Rolle spielen, der größte Anteil bei den Neuzulassungen werden batteriebetriebene Fahrzeuge sein. Kurz- und mittelfristig werden strombasierte E-Fuels im Straßenverkehr kaum Einsatz finden - aufgrund des hohen Energieverbrauchs bei der Produktion. Bei E-Fuels stehen hohe Umwandlungsverluste und hohe Kosten für den Endverbraucher im Vordergrund, was vorrangig Autofahrende treffen würde. Synthetischen Brenn- und Kraftstoffe sowie Wasserstoff werden in der Industrie, im Flug- und Schiffverkehr nachgefragt sein, wo es keine Alternativen gibt.

Auch wenn der Verkauf von E-Fahrzeugen kürzlich in Österreich durch eine hohe Inflation und das Auslaufen von Kaufförderungen einen leichten Rückgang erlebt hat, wurden weltweit 2025 die meisten E-Fahrzeuge verkauft, insbesondere in China, Europa und den USA. Auch ist davon auszugehen, dass mit einem größeren Wettbewerb E-Fahrzeuge kostengünstiger werden und die Nachfrage dadurch verstärkt wird - auch wenn Strafzölle auf chinesische Fahrzeuge auf den Preis aufgeschlagen werden.

1.3.5 Kostenentwicklung im Verkehr und im Energiesystem

Die Energiepreise in Europa sind als Folge des Angriffskrieges Russlands auf die Ukraine seit 2021 angestiegen, auch haben sich die Lebenshaltungskosten erhöht. Infolge der Bepreisung von CO₂ werden fossile Treibstoffpreise weiter steigen. Angesichts sinkender Inflationsraten und dem weiteren Ausbau der E-Mobilität ist offen, ob Preissteigerungen beim Pkw-Verkehr nachhaltige Veränderungen bei der Verkehrsmittelwahl nach sich ziehen. Zwar sind die Pkw-Fahrleistungen auf den Autobahnen laut ASFINAG zwischen 2019 und 2024 leicht zurückgegangen, aber deutlich weniger als das angesichts der Preiserhöhungen zu erwarten gewesen wäre. In der Zwischenzeit haben sich die Preise wieder im Durchschnitt der allgemeinen Preissteigerungen eingependelt.

Eine Prognose von Treibstoffpreisentwicklungen ist schwierig, handelt es sich oftmals um krisenbedingte, sehr volatile Preisänderungen. Aufgrund der notwendigen Umstellung des Energiesystems auf erneuerbare Energieträger werden die Treibstoffpreise voraussichtlich aber auf einem höheren Niveau bleiben.

In Österreich und auch in Salzburg haben allerdings Angebote wie das Klimaticket seit 2021 das Preisverhältnis zwischen Öffentlichem Verkehr und Pkw-Nutzung noch stärker zugunsten von Bus

und Bahn verschoben. Verlagerungswirkungen sind aber nur dann zu erwarten, wenn die Treibstoffpreise anhaltend auf einem hohen Niveau bleiben. Allerdings könnten in den Spitzenstunden künftige Kapazitätsengpässe im Öffentlichen Verkehr im Zentralraum Salzburgs wiederum in die andere Richtung wirken, wenn es nicht gelingt, mittelfristig in den Verkehrsspitzen zusätzliche Kapazitätsangebote bereitzustellen, den Öffentlichen Verkehr zu beschleunigen und damit auch den Komfort zu verbessern.

1.3.6 Autonomisierung und Auswirkungen auf die Mobilität

Die Zahl der teilautomatisierten Funktionen in Kraftfahrzeugen nimmt kontinuierlich zu. In Österreich ist das automatisierte Fahren seit 2016 in einer Verordnung geregelt. Assistiertes und teilautomatisiertes Fahren sind als Level 1 und 2 als Spurhaltesysteme, Tempomat oder als automatisches Einparksystem eingebaut. In den Stufen 3 und 4 (hochautomatisiertes und vollautomatisiertes Fahren) ist das Fahren noch nicht erlaubt, seit 2022 sind diese Fahrzeuge, z.B. der AutobahnpiLOT mit automatisiertem Auf- und Abfahren und das automatisierte Parkservice, im Testfall erlaubt.

In China oder in den USA befinden sich seit einigen Jahren autonome Fahrzeuge z.B. als Taxis im Testbetrieb. Bei autonomen Fahrzeugen hat der Passagier keine Fahraufgabe und auch keine Möglichkeit einzugreifen. In der Landwirtschaft oder Industrie können autonome Maschinen den Personalbedarf senken und die Effizienz steigern, ebenso beim Lenkerbedarf im Güterverkehr und beim Öffentlichen Verkehr.

Durch den Fortschritt der Künstlichen Intelligenz wird autonomes Fahren zu einem kognitiven System weiterentwickelt. Fahrzeuge verarbeiten Informationen aus ihrer Umgebung und treffen darauf basierend Entscheidungen. Seit vielen Jahren wird über die Einsatzgebiete automatisierter Fahrzeuge diskutiert. Im Personenverkehr sind künftig zwei Szenarien denkbar:

- shared autonomy mit Taxis und Bussen, also der Einsatz im Öffentlichen Verkehr und/oder
- owned autonomy in Form von privat genutzten Pkw

Autonom fahrende Privatfahrzeuge würden an der allgemeinen Verkehrssituation von heute wenig ändern, während hingegen autonom fahrende Taxisysteme bzw. ein autonomer Öffentlicher Verkehr eine Revolution des Mobilitätssystems bedeuten und der private Fahrzeugbesitz durch on demand-Systeme ersetzt werden könnte.

Angeht es um eine alternde Gesellschaft mit weniger Erwerbstätigen und Schülerinnen und Schülern im ländlichen Raum und angesichts eines Mangels bei Lenkenden von Bus, Schienenfahrzeugen und Lkw besteht die Chance, autonom fahrende Fahrzeuge künftig produktiv und kosteneffizient einsetzen zu können. Neben technischen und organisatorischen Herausforderungen spielt auch die Qualität/Ausstattung der Infrastruktur eine Rolle, außerdem gibt es unter anderem im Verkehrsrecht oder in der Verkehrsabwicklung, zum Beispiel im grenzüberschreitenden Verkehr, noch offene Fragen.

1.4 Zusammenfassung, Schlussfolgerungen & Thesen

1.4.1 Zusammenfassung

Der Rückblick auf das letzte Jahrzehnt der Salzburger Verkehrspolitik zeigt ein ambivalentes Bild:

46

- Bei der Personenmobilität hat sich das Land im Jahr 2016 das Ziel gesetzt, den Pkw-Verkehr um 4 %-Punkte zu reduzieren, die Wege bei Bus und Bahn sowie mit dem Rad um je +2 %-Punkte zu steigern. Der Pkw-Verkehr konnte zwar bei den Wegeanteilen zu Gunsten des Radverkehrs, des Fußverkehrs und des Öffentlichen Verkehrs reduziert werden, das Bevölkerungswachstum und längere Wege haben die Pkw-Verkehrsleistung allerdings erhöht. Dieses Mehr an Pkw-Verkehrsleistung mit fossilen Antriebssystemen ist negativ für die Erreichung der Klima- und Energieziele des Landes.
- Ein sinkendes bzw. stagnierendes Kfz-Verkehrsaufkommen auf Landesstraßen in der Stadt Salzburg lässt einerseits auf das Erreichen der Leistungsfähigkeitsgrenzen schließen und andererseits auf Umstiege auf andere Verkehrsmittel. Insgesamt zeigen sich große Unterschiede zwischen der Stadt Salzburg bzw. dem Salzburger Zentralraum und dem ländlichen Raum - abzulesen unter anderem in der Motorisierung sowie den Pkw-Verkehrsleistungen, die in der Stadt im Gegensatz zu den ländlichen Regionen sinken. Mehr als die Hälfte der Salzburgerinnen und Salzburger leben im Zentralraum und verfügen über ein gutes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln und über ein vergleichsweise gut ausgebautes Radwegenetz. Dies spiegelt sich in den zurückgelegten Radkilometern wider, zu welchen allerdings auch die Marktdurchdringung des E-Bikes beigetragen hat.
- Insgesamt sind die Erreichbarkeitsverhältnisse mit dem Pkw und dem Öffentlichen Verkehr in Salzburg gut. In peripheren ländlichen Regionen wird die Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge künftig von dem Hintergrund des demografischen Wandels allerdings zum Thema. Dort ist die ÖV-Erschließungsqualität für einen relativ großen Teil der Bevölkerung nicht zumutbar oder nicht konkurrenzfähig zum Pkw, nicht-touristische Regionen sind von Mobilitätsarmut betroffen.
- Bei der Verkehrssicherheit konnten Teilerfolge erzielt werden. Ein Sicherheitsniveau im Sinne der Idee „Vision Zero - Null Tote im Straßenverkehr“ hat das Land Salzburg noch nicht erreicht. Die Verkehrssicherheitsarbeit ist weiterhin hochaktuell, vor allem angesichts der demografischen Entwicklung und der älter werdenden Gesellschaft.
- Im Güterverkehr konnten die Ziele einer Verkehrsverlagerung auf die Schiene nicht erreicht werden. Die Schiene hatte starke Marktanteilsverluste im alpenquerenden Güterverkehr hinzunehmen, der Lkw dominiert den Güterverkehr in Salzburg und generell in Europa. Für den Güterverkehr bestehen Unsicherheiten bei der wirtschaftlichen Entwicklung durch eine mögliche „Deglobalisierung“, durch die Transformation des fossilen Wirtschaftssystems und den Aufbau einer Kreislaufwirtschaft. Nichtsdestotrotz werden Güterverkehrsmengen voraussichtlich weiterwachsen, wenn auch langsamer als in der Vergangenheit. Räumliche Güterverkehrsbeziehungen könnten sich aber verändern, die Auswirkungen für Salzburg sind aber beschränkt und nicht abschätzbar. Im Güterverkehr ist der Handlungsspielraum des Landes allerdings eingeschränkt.
- Die Tourismusdestination Salzburg bleibt weiterhin stark nachgefragt. Chancen bestehen vor allem im Sommertourismus durch Sommerfrische-Gäste und neue Angebote wie Radfahren,

Wandern, Mountainbiken. Nachhaltige Mobilitätsangebote wie das Guest Mobility Ticket bieten einen Wettbewerbsvorteil.

- Bei den Klimazielen, zu denen der Verkehr einen wesentlichen Beitrag leisten muss, da er für den Großteil des fossilen Energieeinsatzes verantwortlich ist, besteht die Gefahr, dass Salzburg bis 2030 ohne zusätzliche Maßnahmen die in den eigenen Strategien vereinbarten Klima- und Energieziele deutlich verfehlen wird. Im Verkehr sind daher weiterhin besondere Anstrengungen notwendig.

Die Einflussfaktoren und Treiber im Personenverkehr sind heterogen und wirken teilweise gegenläufig. Für die Transportmengen und die Güterverkehrsleistungen sind Entwicklungen schwerer abschätzbar.

47

1.4.2 Schlussfolgerungen & Thesen zur zukünftigen Entwicklung

Die folgenden Schlussfolgerungen und Thesen stellen eine Orientierung für die Entwicklung der Ziele und Maßnahmen dar:

- Die durchschnittlichen täglichen Weglängen werden eher nicht mehr oder langsamer zunehmen als in der Vergangenheit. Gründe dafür sind die alternde Gesellschaft und ein verändertes Mobilitätsverhalten sowie steigende Fahrzeug- und Energiekosten.
- Das Pkw-Wegeaufkommen wird eher nicht mehr weiter steigen oder sogar moderat abnehmen. Die Nachfrage im Öffentlichen Verkehr und im Radverkehr dürfte weiter zunehmen. Auch diese Entwicklung kann mit dem demografischen Wandel, mit voraussichtlich steigenden Fahrzeug- und Energiekosten, den Auswirkungen der Digitalisierung und ggf. eines stärker klimabewussten Mobilitätsverhaltens in Zusammenhang gebracht werden. Online-Shopping und neue Arbeitszeitmodelle verändern die Mobilität weiterhin.
- Die sogenannten Nicht-Routine-Wege, das sind Freizeitwege, Besuche, Erledigungen, werden auf Kosten von Arbeits-, Dienst- und Einkaufswegen stark wachsen. Dies wird durch die steigende Anzahl an Menschen im Ruhestand und die sinkende Zahl von Erwerbstätigen und Schülerinnen und Schülern begründet.
- Die Flexibilität bei der Wahl des Antrittszeitpunktes des Weges, bei der Verkehrsmittelwahl und bei der Routenwahl wird aufgrund flexiblerer Lebensstile und Arbeitsmodelle sowie der Alterung der Gesellschaft und der geringeren Zahl der Erwerbstätigen und Auszubildenden zunehmen. Die wachsende Flexibilität kann für eine effizientere Nutzung der bestehenden Infrastrukturkapazitäten genutzt werden.
- Die Motorisierung stagniert und der Fahrzeugpark wird sich stark diversifizieren. Die Motorisierung ist bereits heute hoch, steigende Fahrzeug- und Energiekosten könnten Kaufentscheidungen verändern, die Transformation des Energiesystems spiegelt sich schon heute weltweit in der steigenden Zahl an E-Fahrzeugen wider.
- Die Güterverkehrsentwicklung ist mit großen Unsicherheiten verbunden, sowohl hinsichtlich des Transportaufkommens als auch der Verkehrsmittelaufteilung. Ursachen dafür sind die globale Handelsentwicklung, die Klimakrise, Transportkosten und künftig eingesetzte Fahrzeugtechnologien.

Für das Landesmobilitätskonzept Salzburg 2025-2036 können daher folgende Schlussfolgerungen abgeleitet werden.

48

- Der Radverkehr ist flächendeckend als eine Alternative für kurze Wege auszubauen und braucht eine sichere, leistungsfähige und E-Bike-taugliche Infrastruktur. Das gilt insbesondere für den Zentralraum, wo ein Großteil der Radverkehrsleistungen erbracht wird. Im ländlichen Raum sind Synergien zwischen Alltagsradverkehr und Tourismusangeboten auszubauen. Ebenso sind aufgrund der steigenden Fußwegzahl und alternden Bevölkerung Fußwege von der Radinfrastruktur zu trennen, vor allem im städtischen Bereich aber auch in den Gemeinden.
- Der Öffentliche Verkehr im Salzburger Zentralraum, in den urbanen Gebieten und an den Hauptachsen braucht ausreichende Kapazitäten, hohe Qualitäten und Komfort. Die Beibehaltung günstiger Tickets bleibt ein Hebel, um steigende Energie- und Lebenshaltungskosten abzufedern und den Umstieg auf den Umweltverbund zu stärken.
- Die Erreichbarkeit im ländlichen Raum soll durch leistbare Mobilität mit dem (E-)Pkw, durch ÖV-Mindeststandards und durch flexible Bedarfsverkehre für Personen ohne Auto gesichert und verbessert werden. Die weitere Ausrollung von Mikro-ÖV-Angeboten ist wichtig für die Grundversorgung. Diese Angebote tragen der wachsenden Flexibilitätsanforderung Rechnung und bieten Personen ohne Auto einen verlässlichen Zugang zu Versorgung.
- Sharing-Systeme - von Carsharing über Bike- und E-Scooter-Sharing bis hin zu neuen, digital gestützten Formen geteilter Mobilität - können insbesondere die Flexibilität der „Nicht-Routine-Wege“ erhöhen und gleichzeitig die Notwendigkeit eines eigenen Pkw verringern.
- Tourismusmobilität bietet für Salzburg eine besondere Chance, nachhaltige Verkehrslösungen sichtbar zu machen. Die Guest Mobility Card, attraktive ÖV-Verbindungen zu touristischen Hotspots sowie gut ausgebaute Rad- und Wanderangebote schaffen Mehrwerte für Gäste und Einheimische gleichermaßen.
- Maßnahmen bei der Straßenverkehrsinfrastruktur werden vom Neubau zum baulich-betrieblichen Erhalt im Sinne der Instandhaltung und Betriebssicherheit weiterzuentwickeln und auf die Aufrechterhaltung sowie Verbesserung des Verkehrsflusses zu fokussieren sein. Intelligente Verkehrssysteme sind wesentlich für die Weiterentwicklung eines integrierten Systems Straße/Fahrzeug. Zusätzliche Kapazitäten im Straßenverkehr sind nur situativ machbar.
- Im Güterverkehr gewinnen nachhaltige und ressourcenschonende Geschäftsmodelle an Bedeutung. Dafür braucht es ausreichende Kapazitäten bei den Lager- und Transportsystemen auf Basis moderner Qualitätsstandards. Bestehende Strategien des Landes zur Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene sind aufrechtzuerhalten und weiterzuentwickeln.

2 Übergeordneter Rahmen

Die Verkehrspolitik des Landes Salzburg orientiert sich an internationalen und nationalen Verpflichtungen sowie an Konzepten und Beschlüssen des Landes Salzburg selbst. Ein wesentlicher Punkt nationaler und internationaler Vorgaben ist die Transformation eines auf fossilen Energieträgern basierenden hin zu einem mit klimaneutralen Energieträgern betriebenen Energie- und Wirtschaftssystems. Ein Zusammenwirken aller Handlungsebenen ist für ein Gelingen Voraussetzung, das gilt in besonderem Maße für das Verkehrssystem.

2.1 Internationale und nationale Rahmenbedingungen

Klimaschutz und der Weg zu einem klimaneutralen Verkehrssystem

Der Klimaschutz ist in den internationalen Strategien zur Mobilität das zentrale Thema und von der globalen bis zur regionalen Ebene durch Abkommen, Verträge und Beschlüsse verankert. Im UN-Aktionsplan „Transformation unserer Welt: die Agenda 2030 für eine nachhaltige Entwicklung“, der im Jahr 2015 im Rahmen der UNO beschlossen und auch von Österreich unterzeichnet wurde, ist der Klimaschutz verankert. Im selben Jahr haben 175 Staaten im Rahmen der UNO das globale Klimaschutzabkommen mit den Zielen der Begrenzung der Erderhitzung auf deutlich unter 2 °C bis zum Jahr 2100, möglichst aber auf 1,5 °C gegenüber vorindustriellen Werten unterzeichnet. Außerdem muss in der zweiten Hälfte des 21. Jahrhunderts Treibhausgasneutralität erreicht werden.

Mit dem Europäischen Klimagesetz hat die Europäische Union 2021 den EU Green Deal und damit eine Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2030 um netto mindestens 55 % gegenüber dem Jahr 1990 und das Erreichen der Klimaneutralität bis 2050 rechtlich verbindlich festgelegt. Darauf aufbauend hat die EU das Gesetzgebungspaket "Fit for 55" vorgelegt - mit einer Spezifizierung der Ziele für einzelne Sektoren und Mitgliedsstaaten. Für Österreich sind folgende Ziele relevant:

- minus 48 % in den Sektoren außerhalb des Emissionshandels (inklusive Verkehr ohne Flugverkehr) bis 2030 gegenüber 2005;
- Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energiequellen am Bruttoendenergieverbrauch auf 42,5 % bis 2030;
- Verringerung des Endenergieverbrauchs um 38 % und des Primärenergieverbrauchs um 40,5 % bis 2030.

Diese Ziele werden auch im Clean Deal für die Industrie (EC, COM/2025/85 final) bestätigt. Im Clean Deal für die Industrie wird als Umsetzungsmaßnahme ein Investitionsplan für nachhaltigen Verkehr angekündigt. Darin sind ein Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Mobilität und neue Vorschriften zur Erleichterung von Beihilfen für die Verlagerung auf nachhaltige Landverkehrsträger zur Unterstützung des Eisenbahnsektors vorgesehen.

Österreich hat sich mit dem Nationaler Energie- und Klimaplan (NEKP) auf das Erreichen der Klimaneutralität bereits im Jahr 2040 verpflichtet, ein Klimaschutzgesetz als rechtlich verbindlichen Rahmen gibt es bislang allerdings noch nicht.

Der Mobilitätsmasterplan Österreich 2030 beschreibt ausgehend von einem klimaneutralen Verkehrssystem bis 2040 Ziele für die Verkehrsleistungen im Personen- und Güterverkehr (vgl.

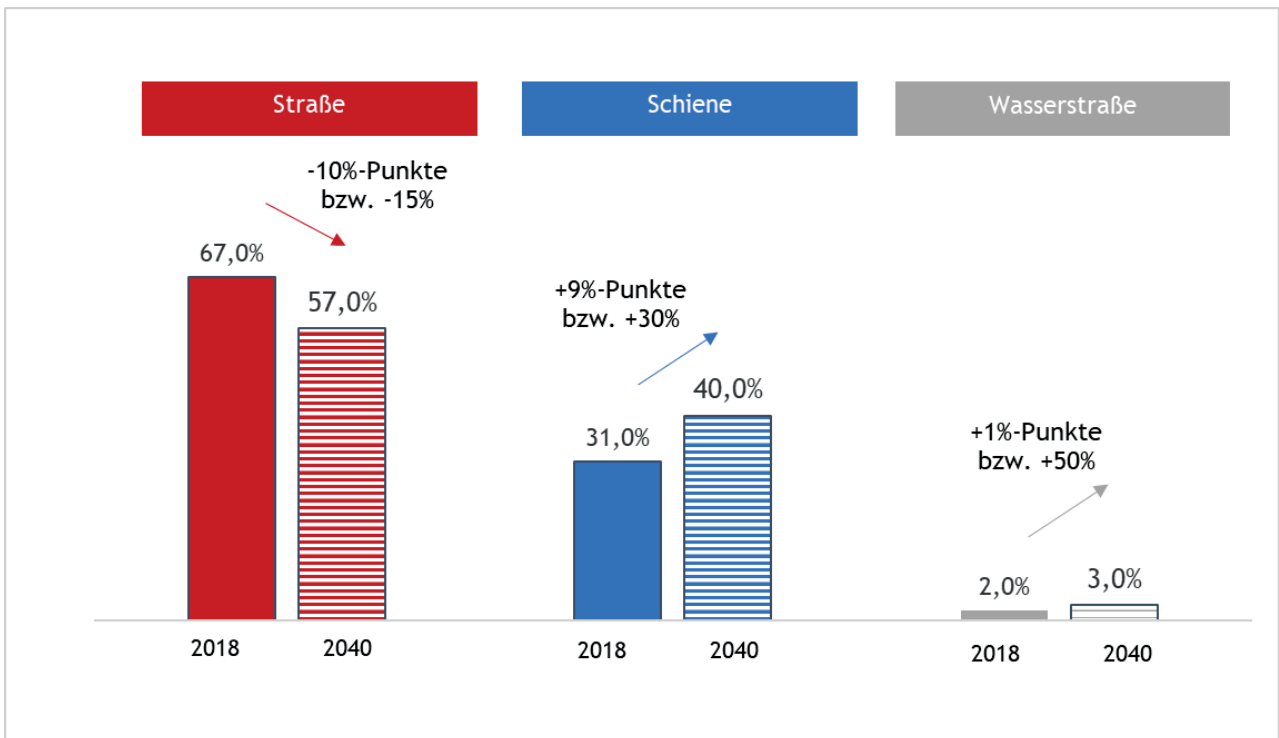
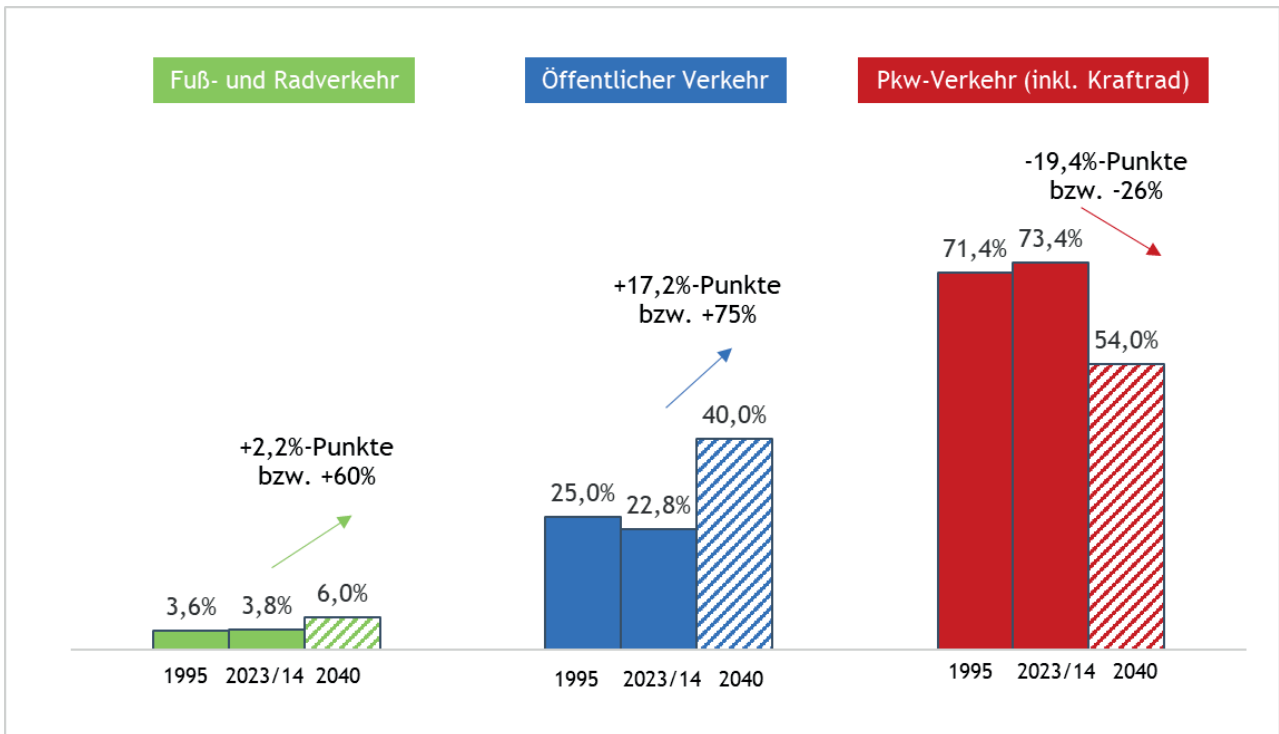
Abbildung 37). Dabei wird davon ausgegangen, dass der Endenergieverbrauch im Verkehrssystem zu 100 % bilanziell aus Österreich stammt, da ein Überschuss an erneuerbarer Energie in anderen europäischen Ländern nicht zu erwarten ist. Das Umweltbundesamt hat ein realistisches Produktionspotenzial an erneuerbarer Energie für den Verkehrssektor für das Jahr 2040 in Österreich ermittelt. Es liegt bei etwa 109 Petajoule. Das bedeutet eine starke Reduktion des Endenergieverbrauchs im Verkehr, der im Jahr 2019 noch 380 Petajoule betrug. Bei Ausschöpfung aller technologischen Potenziale, also Umstieg auf E-Antriebe bei Pkw und Lkw, einer Erhöhung der Energieeffizienz der Antriebs- und Fahrzeugsysteme, sowie einem Ende des Tanktourismus müsste sich auch das Mobilitätsverhalten verändern. Nur dann kann das Ziel der Klimaneutralität im Verkehr erreicht werden. Auch wenn die Änderung des Mobilitätsverhaltens nur ein Teilbeitrag ist und die technologischen Potenziale hoch sind, sind die notwendigen Veränderungen im Mobilitätsverhalten sehr groß (vgl. Abbildung 37).

Zusammengefasst bedeutet das für die Zielerreichung: Da die Bevölkerung wächst, müsste die Verkehrsleistung pro Person und Tag um 10 % reduziert werden. In den letzten Jahren ist die Verkehrsleistung pro Person und Tag allerdings kontinuierlich gestiegen. Eine Reduktion bedeutet demnach eine Trendumkehr gegenüber bisheriger jahrzehntelanger Entwicklungen.

Zur Erläuterung:

- Die Verkehrsleistung im Pkw-Verkehr müsste bis 2040 gegenüber 2014 um 26 % abnehmen, im Öffentlichen Verkehr um etwa 75 % zunehmen. Umgelegt auf den Wege-Anteil müssten in Österreich die Wege beim Pkw-Verkehr von 59 % (Jahr 2014 inklusive Wien) auf 42 % im Jahr 2040 gesenkt werden.
- Im Güterverkehr müsste eine Entkoppelung von Wirtschaftswachstum und Güterverkehrsleistung erfolgen: +10 % Güterverkehrsleistung bei +40 % Wirtschaftswachstum bis 2040. Damit soll es gelingen, die Güterverkehrsleistung auf der Straße konstant zu halten.
- Die Schienengüterverkehrsleistung müsste vom Ausgangsjahr 2018 bis 2040 etwa um 30 % zunehmen, die Straßengüterverkehrsleistung um ca. 15 % abnehmen.

Abbildung 37 Ziele des Mobilitätsmasterplans 2030 für Österreich zur Personenverkehrsleistung nach Verkehrsmitteln und zur Güterverkehrsleistung nach Verkehrsträgern



Quelle: BMK (2021) Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich; BMWV (1999): Mobilitätsbefragung österreichischer Haushalte; BMVIT (2016): Österreich unterwegs

Im Personenverkehr kann Österreich einen Großteil der erforderlichen Maßnahmen selbst veranlassen und umsetzen. Beim Güterverkehr ist Österreich auf gesamteuropäische gemeinsame Entscheidungen angewiesen. Dazu zählen etwa die Kostenwahrheit im Güterverkehr, ein gemeinsamer europäischer Eisenbahnraum, die verstärkte Digitalisierung und Automatisierung. Nur mit

nationalen Maßnahmen oder Maßnahmen auf Bundesländer-Ebene kann die Güterverkehrsleistung kaum reduziert werden.

Rahmenbedingungen für saubere Fahrzeuge

Mit der Richtlinie zur „Clean Vehicles Directive“ verfolgt die EU seit 2019 die Umstellung auf saubere und energieeffiziente Straßenfahrzeuge im Sinne der Klimaneutralität. Öffentliche Auftraggeber müssen Ziele bei der Beschaffung sauberer Fahrzeuge bis 2030 einhalten. Das betrifft leichte Nutzfahrzeuge, Lkw und städtische Busse. Weiters gibt es von der EU herstellerspezifische CO₂-Emissionszielvorgaben für übrige Busse.

52

Für Österreich ist eine Mindestbeschaffungsquote von Nullemissionsfahrzeugen bis 2025 von 22,5 % und danach bis 2030 von 32,5 % festgelegt. Solche Fahrzeuge sind Fahrzeuge ohne Verbrennungsmotor, also z.B. Oberleitungsbusse, Batterie- oder Brennstoffzellenfahrzeuge. Zusätzlich müssen bis 2025 weitere 22,5 % und ab 2025 32,5 % saubere Fahrzeuge (das sind emissionsfreie Fahrzeuge, Plug-In-Hybridfahrzeuge, Fahrzeuge mit Bio- oder synthetischen Treibstoffen) angeschafft werden, sodass bis 2030 zwei Drittel des Fuhrparks aus emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen besteht.

Dies gilt also auch für das Land Salzburg, die Verkehrsunternehmen sowie Gemeinden. Die Umstellung des Fuhrparks ist mit hohen Kosten verbunden (Beschaffung der Fahrzeuge, Neuerrichtung von Infrastruktur).

Empfehlung für Barrierefreiheit und Inklusion in der Mobilitätsplanung

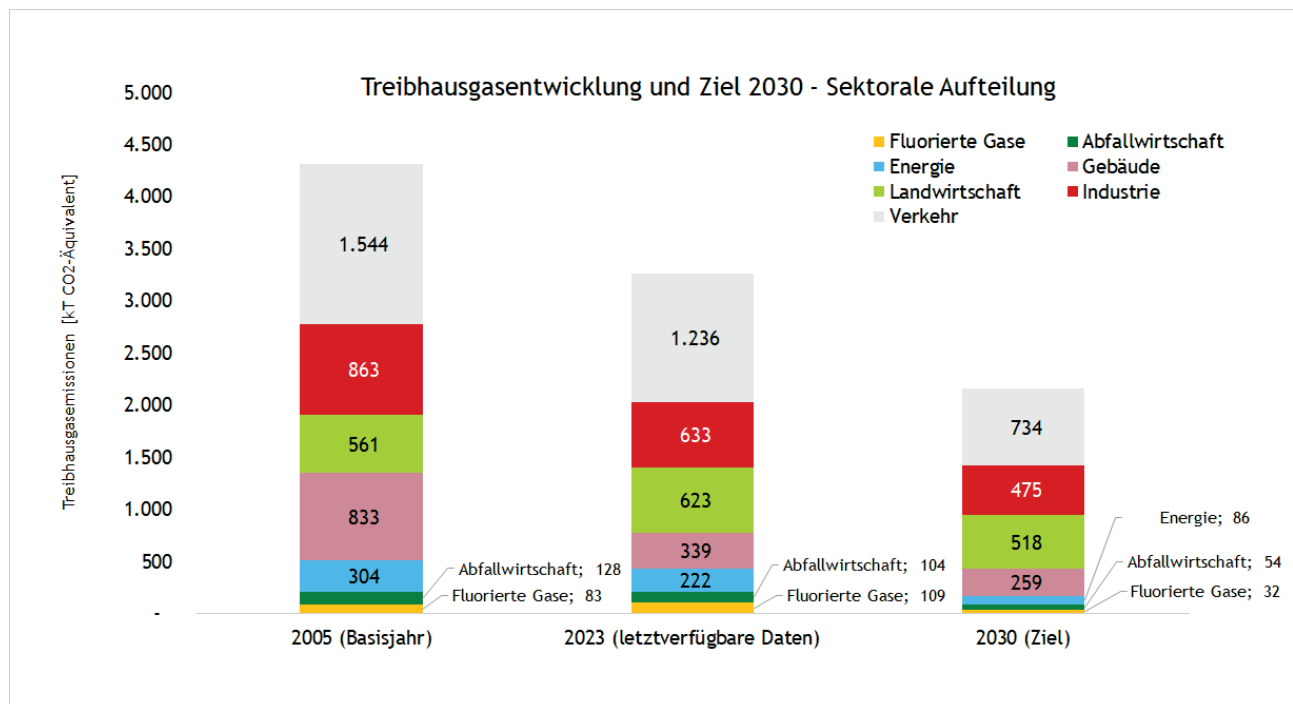
Die UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) enthält Empfehlungen, wie Mobilität für Menschen mit Behinderungen barrierefrei und inklusiv gestaltet werden soll. Dazu gehören die Barrierefreiheit und Zugänglichkeit insbesondere im Öffentlichen Verkehr, die inklusive Planung ganz generell, die Unterstützung der Integration von barrierefreien Technologien und die Bewusstseinsbildung.

2.2 Strategien und Konzepte des Bundeslandes Salzburg

Das Salzburger Landesmobilitätskonzept muss neben den internationalen und nationalen Vorgaben auch mit sektoralen Strategien im Land abgestimmt sein. Das betrifft insbesondere das Salzburger Landesentwicklungsprogramm 2022, die Klima- und Energiestrategie SALZBURG 2050 mit dem Masterplan Klima+Energie 2030 und der Strategie zur Anpassung an den Klimawandel, die Standortstrategie Salzburg 2035 und die Tourismusstrategie 2030.

Im Masterplan Klima+Energie 2030 ist in Anlehnung an die nationalen und internationalen Klimaziele die Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2030 auch für den Verkehrssektor festgehalten:

Abbildung 38 Sektorale Aufteilung der Reduktion der Treibhausgasemissionen in Salzburg zur Erreichung des Ziels bis 2030



53

Quelle: Eigene Abbildung auf Grundlage Salzburger Masterplan Klima+Energie 2030. Umsetzungsfortschritt. Zwischenbericht April 2023; Daten 2023 aus Umweltbundesamt (2025)

Bezogen auf das Basisjahr 2005 sollen die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor in Salzburg um mehr als die Hälfte reduziert werden, bezogen auf 2023 (letzter verfügbare Daten) um 41 % reduziert werden. Für das Landesmobilitätskonzept Salzburg ergibt sich daraus der Auftrag für ein Maßnahmenprogramm, das zu diesen Zielen einen Beitrag leistet - schließlich ist gemäß der Nutzenenergieanalyse der Statistik Austria im Jahr 2024 der Verkehrssektor für 65 % des gesamten Fossilenergieeinsatzes im Bundesland Salzburg verantwortlich. Die Mobilitätspolitik in Salzburg kann diese Ziele allerdings nicht allein aus eigener Kraft erreichen - es braucht dafür entsprechende Unterstützung von der europäischen und nationalen Verkehrspolitik.

Die wesentlichsten mobilitätsbezogenen Ziele und Maßnahmen der sektoralen Salzburger Landesstrategien sind in der Abbildung 39 zusammengefasst.

Abbildung 39 Mobilitätsbezogene Ziele und Maßnahmen in relevanten sektoralen Salzburger Landesstrategien

Strategie/Konzept	Wesentliche mobilitätsbezogene Ziele und Maßnahmen
Salzburger Landesentwicklungsprogramm 2022	– Evaluierung des Sachprogramms "Freihaltung für Verkehrsinfrastrukturprojekte" – Bedarfsorientierte Erstellung von Mobilitätskonzepten durch Regionen und Gemeinden – Berücksichtigung der Mobilitätskonzepte bei der Erstellung von Räumlichen Entwicklungskonzepten, Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen
Masterplan Klima+Energie 2030	– Maximale Nutzung des Verlagerungspotenzials auf ÖV-Pendler/Touristen: +25 % im Zentralraum, +10 % in den Regionen – Erhöhung des Radverkehrsanteils auf zumindest 28 % in der Stadt Salzburg (2022: 23 %) und 15 % im restlichen Zentralraum Salzburgs (2022: 10 %) – Reduktion fossiler Pkw-Fahrleistung um 33 % im Zentralraum Salzburg – Breite Elektrifizierung des Kfz-Verkehrs mit Fokus auf Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (LFN) – Vervielfachung des Anteils an E-Pkw und LNF: 83.000 E-Fahrzeuge bis 2030
Klimawandelanpassungsstrategie Salzburg 2050, Teil 2 aus 2022	– Salzburger Landesmobilitätskonzept – Risikoanalyse für bestimmte Verkehrswege
Standortstrategie Salzburg 2035	– Weiterer Ausbau eines leistungsfähigen und attraktiven ÖV und Personen-nahverkehrs (insb. mit hohen Taktfrequenzen) – Sicherung und Entwicklung des Salzburger Airports als zentraler Faktor für die Internationalisierung der Salzburger Wirtschaft, der ansässigen Headquarter sowie des Tourismus – Lobbying zur weiteren Verbesserung der überregionalen Bahnverbindungen (West- und Tauernbahn, Anschlussbahnen) – Intelligente Konzepte, um Salzburg logistisch sicher und nachhaltig zu versorgen und dafür entsprechende Standorte sicherzustellen
Tourismusstrategie 2030	– Verbesserung der Vernetzung der Tourismus- und Verkehrsbranche, um Zubringer- und Vor-Ort-Mobilität zu einem integrativen Verkehrssystem zu verbinden – Attraktivierung des ÖV (z.B. Stundentaktung) – Finanzierungsformen zur Stärkung des ÖV entwickeln – Angebotsverbesserung im ÖV in Tourismusregionen, insb. Pinzgaubahn (Elektrifizierung, Ausbau) – Ausbau des ÖV-Angebots in den Hauptreisezeiten am Wochenende – Entwicklung & Unterstützung attraktiver Mobilitätsangebote in Zusammenarbeit mit ÖBB und DB – "Green Airport" - Initiative (ÖV-Anbindung des Flughafens) – Stärkung von Kommunikationsprogrammen für eine öffentliche Anreise mit Angebotserweiterung auf der "letzten Meile" – Ausbau des e-mobility-Angebots in Regionen: e-Bikes, e-Leihautos, Sharing-Angebote – Integration der Mobilitätsangebote in diverse Gästecards

Darüber hinaus gibt es ergänzende Strategien und Masterpläne mit Mobilitätsbezug, die ebenfalls auf Landesebene vorliegen. Das betrifft das Verkehrssicherheitsprogramm, den Nahverkehrsplan

für die Stadtregion Salzburg, die Radverkehrsstrategie, den Masterplan Gehen sowie den Landesaktionsplan MIT-einander für Inklusion und Teilhabe. Für das Landesmobilitätskonzept Salzburg 2026-2035 sind diese Strategien eine wesentliche Grundlage.

Abbildung 40 Ziele und wichtige Maßnahmen in weiteren Salzburger Landesstrategien mit Mobilitätsbezug

Strategie/Konzept	Wesentliche Ziele und Maßnahmen
Sicherheit im Verkehr Programm 2017-2025	– Reduktion der Unfälle mit Personenschaden bis 2025 um 10 % – Reduktion der Verletzten und Getöteten, langfristig: „Vision Zero“ – Erhöhung der Verkehrssicherheit in Ortsgebieten – Maßnahmen gegen Ablenkung und für richtiges Fahrverhalten – Erhöhung der Fahrradsicherheit, Mopedsicherheit, Motorradsicherheit – Verkehrserziehung und Verkehrssicherheitsberatung – Infrastrukturelle Maßnahmen
Nahverkehrsplan Stadtregion Salzburg 2023-2027	– Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots durch zusätzliche, umsteigefreie Verbindungen aus der Region – einheitliche Streckenführungen, Betriebszeiten, leicht merkbare Fahrpläne – Einbindung der Regionalverkehrslinien in das städtische Busangebot eingebunden, Durchbindungen von Regionalbuslinien
Radverkehrsstrategie Salzburg 2015-2025	– Bis 2025 +20% Radverkehrsanteil auf 13% Radverkehrsanteil – Rückgang der Radunfälle mit Personenschaden um 20% – Infrastrukturelle Maßnahmen z.B. Festlegung und Ausbau Landesradroutennetz, Tempo-30-Zonen – Kooperation, Service und Rahmenbedingungen z.B. digitale Radlkarte, Förderungen und Förderberatung – Bewusstseinsbildung, Information und Motivation z.B. Unterstützung der Gemeinden mit Fahrrad-Beratungen (BYPAD), Dachmarke
Masterplan Gehen	– Rahmenbedingungen schaffen, die Zu-Fuß-Gehen fördern – fußläufige Erreichbarkeit aller wichtigen Ziele, sichere, barrierefreie und ausreichend dimensionierte Infrastruktur – Bewusstsein für die Bedeutung des Zu-Fuß-Gehens stärken – Fußgängerbeauftragte in den Gemeinden – Förderungen z.B. für Fußverkehrskonzepte
Landesaktionsplan MIT-einander	– Bewusstseinsbildung für inklusive Personenbeförderung – Leistbare öffentliche Verkehrsmittel – Experten und Expertenrat für barrierefreien Verkehr und barrierefreie Mobilität

3 Handlungsprinzipien, Ziele und Handlungsfelder

3.1 Handlungsprinzipien

Das Landesmobilitätskonzept Salzburg 2026-2035 enthält eine Vielzahl an Handlungsfeldern und Maßnahmen, die unterschiedliche Anforderungen und Interessen erfüllen müssen. Diese komplexen Anforderungen, der Fortschritt technischer Innovationen sowie der Umstand begrenzter Ressourcen setzt Handlungsprinzipien voraus, die die Verkehrspolitik und Verkehrsplanung im Land Salzburg leiten sollen. Dabei geht es um Effizienz und Effektivität, kooperative Vorgehensweisen und gemeinsame Prozesse - landesintern wie mit externen Partnern.

Abbildung 41 Handlungsprinzipien des Landesmobilitätskonzepts Salzburg 2026-2035

56



Integriertes, effizientes und effektives Handeln meint eine sektoren- und verkehrsträgerübergreifende Sichtweise. Das betrifft die integrierte Planung, laufende Abstimmungen und ein gemeinsames Handeln mit anderen Landesabteilungen. Angesichts begrenzter Ressourcen ist der effektive und effiziente Mittel- und Materialeinsatz wesentlich.

Neue Technologien haben Mobilitätsdienstleistungen sowie alternative Antriebsarten bei den Fahrzeugen ermöglicht. Auch wenn das Land bei **Innovationen** einen begrenzten Handlungsspielraum hat, geht es bei neuen Technologien wie der Automatisierung und dem Einsatz künstlicher Intelligenz um ein frühzeitiges Erkennen von Möglichkeiten und von positiven wie negativen Konsequenzen.

Ein **effizientes und umweltschonendes Mobilitätsverhalten** ist wesentlich zur Erreichung der Klimaziele. Wichtig wird sein, die Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung bei der Bevölkerung dahingehend zu verbessern und zu stärken. Die Verfügbarkeit digitaler Informationen soll Verkehrsteilnehmende die Routen- und Verkehrsmittelwahl umweltschonend ermöglichen - durch

Echtzeitinformationen können Belastungsspitzen vermindert und das Verkehrssystem künftig effizienter genutzt werden. Die Wahl des Verkehrsmittels ist immer subjektiv rational begründet. Mit der Verhaltensökonomie liegen Erkenntnisse vor, wie Mobilitätsverhalten beeinflusst werden kann - diese Erkenntnisse gilt es zu nützen

Kooperativ und transparent planen und handeln, der Diskurs mit den Gemeinden und Städten, Regionen, der Wissenschaft, der Wirtschaft und mit den Nachbarländern sind allesamt eine Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung von Verkehrsprojekten. Dies erfordert eine kooperative Haltung, eine hohe Beteiligungs- und Kommunikationskultur.

3.2 Leitziele & Ziele

Mobilität und Verkehr sind eingebettet in ein größeres Ganzes - in einen Prozess des sozialen, ökonomischen und technologischen Wandels der Gesellschaft, mit Wirkungen auf die Lebensqualität und den Wohlstand in Salzburg. Wie beim Landesmobilitätskonzept Salzburg 2016-2025 sollen sich die Leitziele des aktuellen Konzepts an diesem Grundsatz orientieren. Die Leitziele werden nun um einzelne Aspekte vor dem Hintergrund der internationalen, nationalen und landesweiten Ziele und Herausforderungen ergänzt bzw. adaptiert und geben die Richtung vor, in die sich die Verkehrs- und Mobilitätspolitik des Landes entwickeln soll.

Das Land Salzburg bekennt sich zu den **internationalen und nationalen Vorgaben und Zielvereinbarungen zum Klimaschutz und zur Klimaneutralität**. Der Verkehr soll künftig noch umweltfreundlicher und vor allem klimaneutral abgewickelt werden. Im Verkehrssektor, der den größten Anteil an den Treibhausgas-Emissionen in Österreich hat, sinken die Emissionen erst seit wenigen Jahren. Um diesen Trend weiter fortzusetzen, ist das Zusammenspiel vor allem zwischen Europäischer Union und dem Bund wesentlich, die Bundesländer können in ihrem eigenen Wirkungsbereich einen Beitrag leisten.

Das Land Salzburg will zu einer **umweltfreundlichen Abwicklung und zu einem klimaneutralen Verkehrssystem** mit der Unterstützung des Umstiegs auf Bus, Bahn sowie Fahrrad und Zu-Fuß-Gehen, mit der Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr sowie mit der Umsetzung von Maßnahmen für multi- und intermodale Wege beitragen. Weiters hat das Land Ziele zur Umrüstung von fossil betriebenen Fahrzeugen auf alternative Antriebe, wie z.B. den Masterplan Klima+Energie 2030, und agiert als Partner von entsprechenden Initiativen. Beim Ausbau der Infrastruktur sind künftig weiterhin kooperative Vorgehensweisen mit dem Bund zur Finanzierung sicherzustellen.

Das Bundesland Salzburg legt - angesichts der regionalen und geografischen Unterschiede - Wert auf die Erreichbarkeit der wichtigen Funktionen der Daseinsvorsorge für alle Bevölkerungsgruppen in allen Regionen, insbesondere bei der „letzten Meile“. Dafür sind Mobilitätsangebote wichtig, die allen Bevölkerungsgruppen - auch barrierefrei - zugänglich sind, die auf die Bedürfnisse junger und alter Menschen, Familien und Menschen ohne Auto eingehen. Im Öffentlichen Verkehr wird es künftig aber auch darum gehen, die Grenzen der Erschließung mit öffentlichen bzw. bedarfsorientierten Verkehren - auch im Sinne raumplanerischer und umweltpolitischer Zielsetzungen - zu definieren.

Wohlstand und Lebensqualität sind abhängig von vielen Faktoren, wie einer wettbewerbsfähigen Wirtschaft, sozialer Sicherheit und einer gesunden Umwelt. Die Erreichbarkeit ist ein wichtiges Standortkriterium für die Bevölkerung, für die Pendelnden, die Wirtschaft und den Tourismus - das betrifft auf regionaler Ebene vor allem den Abbau der die Erreichbarkeit einschränkenden

Verkehrsspitzen im Straßenverkehr und der Überlastungen im Öffentlichen Verkehr. Die Anbindung der Arbeitsstandorte im Öffentlichen Verkehr und ein leistungsfähiges Radverkehrsnetz sind Beiträge zur Verbesserung der Erreichbarkeiten sowie zum Klimaschutz. Die Leistungsfähigkeit der hochrangigen Infrastruktur und Logistikstandorte sowie die grenzüberschreitende Erreichbarkeit ist ebenso zentral für die Wirtschaft im Land Salzburg.

Sowohl die Verkehrspolitik als auch die Raumordnungs-, Umwelt- und Klimapolitik werden wesentlich voneinander und von Entwicklungen anderer Systeme beeinflusst. Es bestehen also Wechselwirkungen, wobei insgesamt darauf abgezielt wird, dass Mobilitäts- und Verkehrsbedürfnisse wirtschaftlich tragfähig und ökologisch verträglich realisiert sowie langfristig abgesichert werden müssen.

- 58 Auf Basis der Leitziele werden Ziele festgelegt, die konkrete Handlungen nach sich ziehen. Das Land Salzburg setzt sich folgende Ziele, die ausgehend vom Status quo und den Trends (vgl. Kapitel 1), die Verkehrsentwicklung der nächsten zehn Jahre leiten werden.

Abbildung 42 Leitziele und Ziele des Landesmobilitätskonzepts Salzburg 2026-2035

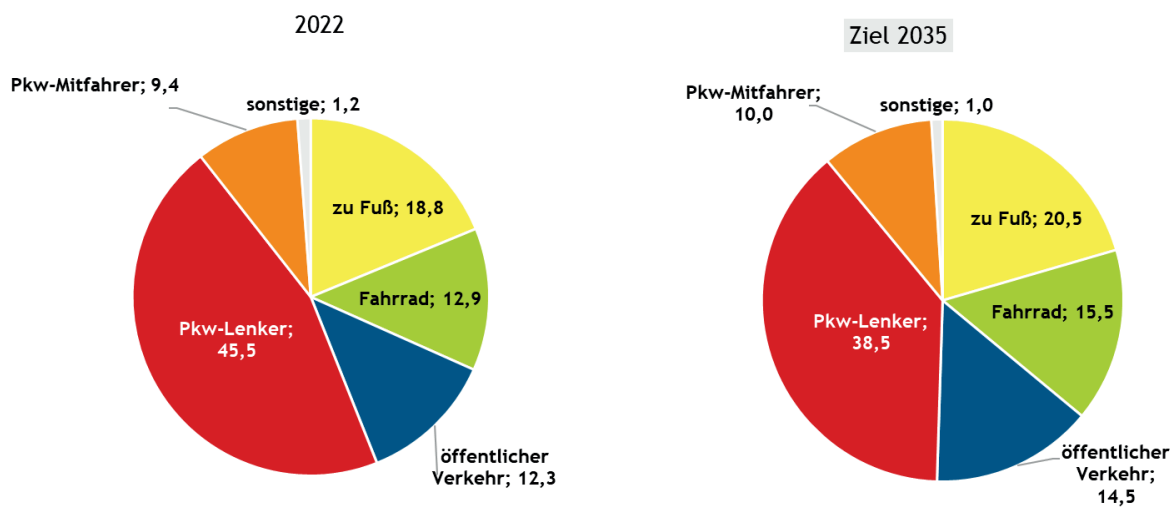


Der wesentliche Einflussfaktor für eine Transformation in ein klimaneutrales Verkehrssystem ist die Veränderung der Verkehrsmittelwahl der Salzburger Bevölkerung sowie eine Reduktion der Verkehrsleistungen im Kfz-Verkehr. Dieses Ziel orientiert sich am Fahrplan zur Klimaneutralität im Verkehr der Europäischen Union und an den Salzburger Klimazielen der Klima- und Energiestrategie SALZBURG 2050: Klimaneutralität im Verkehr bis 2050.

Diese Ziele können nach Maßgabe der bilanziell in Österreich verfügbaren Energie aus erneuerbaren Energieträgern und der Entwicklung der Energieeffizienz der Fahrzeuge modifiziert werden. Eine zentrale Voraussetzung für das Erreichen eines klimaneutralen Verkehrssystems ist die technologische Umstellung auf nicht fossile Antriebssysteme. Dies erscheint realistisch, wenn ab 2035 keine Pkw mit fossilen Antriebssystemen mehr zugelassen werden.

Für Salzburg heißt das konkret, dass die Zahl der Wege, die mit dem Öffentlichen Verkehr, dem Fahrrad und zu Fuß zurückgelegt werden, bis zum Jahr 2035 weiter gesteigert werden und die Zahl der Wege mit (fossil betriebenen) Pkw reduziert werden sollen. Dies spiegelt sich in folgendem Modal Split Ziel wider.

Abbildung 43 Modal Split Ziel des Landes Salzburg 2035 [Prozent], Wege



Gelingt es durch technische Innovationen die bilanziell in Österreich verfügbare Energieausbeute zu erhöhen, steht mehr Energie für den Verkehrssektor zur Verfügung und der Modal Split-Anteil der Pkw-Wege muss weniger stark reduziert werden.

Dasselbe gilt auch bei einer technischen Verbesserung der Energieeffizienz von Elektrofahrzeugen bzw. Fahrzeugen aus anderen nichtfossilen Energieträgern. Das Modal Split-Ziel soll daher regelmäßig evaluiert werden.

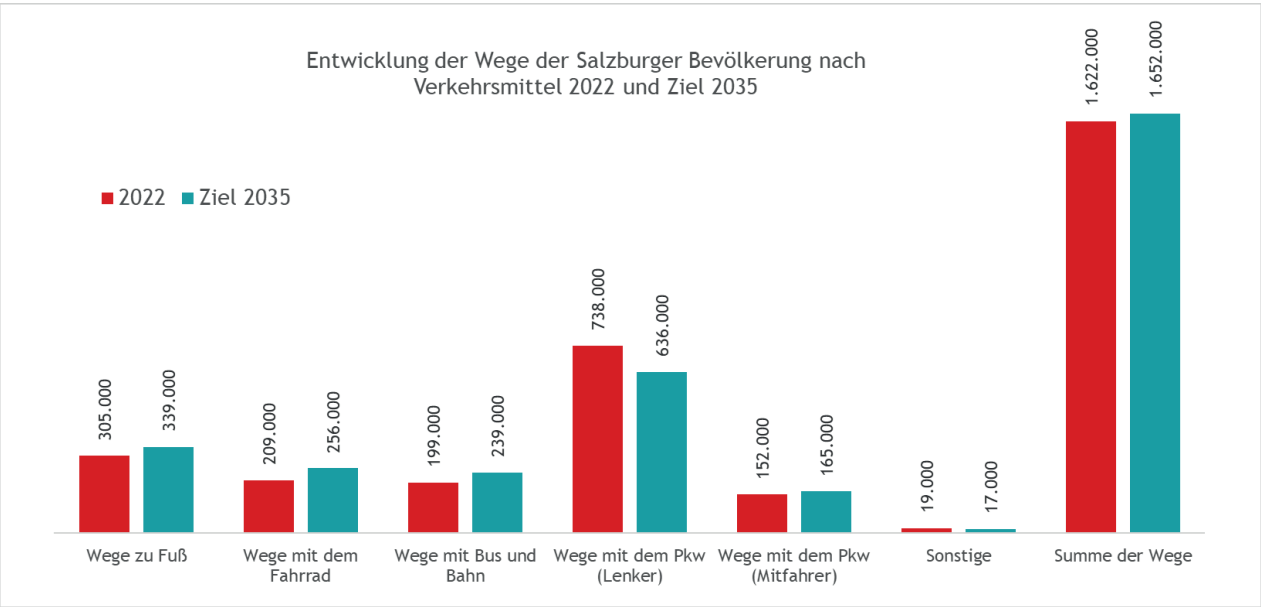
Unterstützt wird dieser Zielpfad des Landes Salzburg durch externe Effekte und Trends:

- Das starke Wachstum der Bevölkerung im Pensionsalter und die künftige Abnahme der Zahl der Personen im erwerbsfähigen Alter wird im Bundesland Salzburg aber auch in den übrigen Regionen das Mobilitätsverhalten verändern. Ältere Menschen legen weniger und auch kürzere Wege an einem Tag zurück als Erwerbstätige und Schülerinnen und Schüler, sie nutzen auch seltener den Pkw und gehen mehr zu Fuß.
- Das Wachstum der Bevölkerung konzentriert sich vor allem auf den Salzburger Zentralraum, während im Lungau und im Pinzgau die Bevölkerungszahl sinken bzw. stagnieren wird. Dies wirkt zugunsten einer Verlagerung auf den Öffentlichen Verkehr, auf den Rad- und Fußverkehr, da in der Stadt und entlang der urbanen Hauptachsen die Nutzung des Pkw geringer ist und der Öffentliche Verkehr sowie die Radinfrastruktur gut ausgebaut sind.

- Auch wirken die Nutzung von Home-Office und die Zunahme an digitale Besprechungen, auch der vermehrte Online-Einkauf in Richtung Reduktion der Personenwege.
- Dazu kommt, dass die Kosten im Pkw-Verkehr aufgrund höherer Energiepreise und der Transformation in ein klimaneutrales System weiter steigen werden. Kostengünstige Angebote wie Jahrestickets (z.B. Klimaticket) könnten die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs weiterhin fördern.

Abbildung 44 Entwicklung der Wege nach Verkehrsmittel 2022 und Wegeveränderungen bis 2035 unter Berücksichtigung des Modal Split-Ziels und demografischer Veränderungen

	2022	2035
Einwohner (ab 6 Jahre), mobile Personen	474.000	490.000
Wege pro Tag pro Einwohner (mobile Personen)	3,42	3,37
Wege pro Tag insgesamt	1.622.000	1.652.000



Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis ÖROK (2022) und Herry Consult (2023) (auf Basis der ÖROK-Bevölkerungsprognose und dem Mobilitätsverhalten der Salzburger Bevölkerung nach breiten Altersgruppen)

Wie auch bisher braucht es zum Erreichen der Ziele die Zusammenarbeit mit dem Bund, den Regionen und den Gemeinden, da nicht alle umzusetzenden Maßnahmen im eigenen Wirkungsbereich des Bundeslandes Salzburg liegen. Das betrifft vor allem den Ausbau der Schieneninfrastruktur, den Ausbau der Rad- und Fußwegeinfrastruktur, die Zusammenarbeit beim stadtgrenzenüberschreitenden öffentlichen Personennahverkehr sowie die Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Umstieg auf Elektromobilität und andere erneuerbare Energieträger.

3.3 Handlungsfelder

Aus den Leitzielen und Zielen des Landes Salzburg leiten sich konkrete Handlungsfelder mit Maßnahmen ab. In einigen Bereichen wie dem öffentlichen Verkehr liegen bereits Konzepte vor, die weitergeführt werden müssen. Für einzelne Handlungsfelder, die auf mehrere Umsetzer innerhalb Salzburgs aber auch im Zusammenspiel mit Bund und Gemeinden angewiesen sind, werden

Planungs- und Kommunikationsprozesse vorgeschlagen. Das Land wird folgende Handlungsfelder - zugeordnet zu den Zielen - in den nächsten zehn Jahren weiterverfolgen:

Abbildung 45 Ziele & Handlungsfelder der Salzburger Mobilitätspolitik

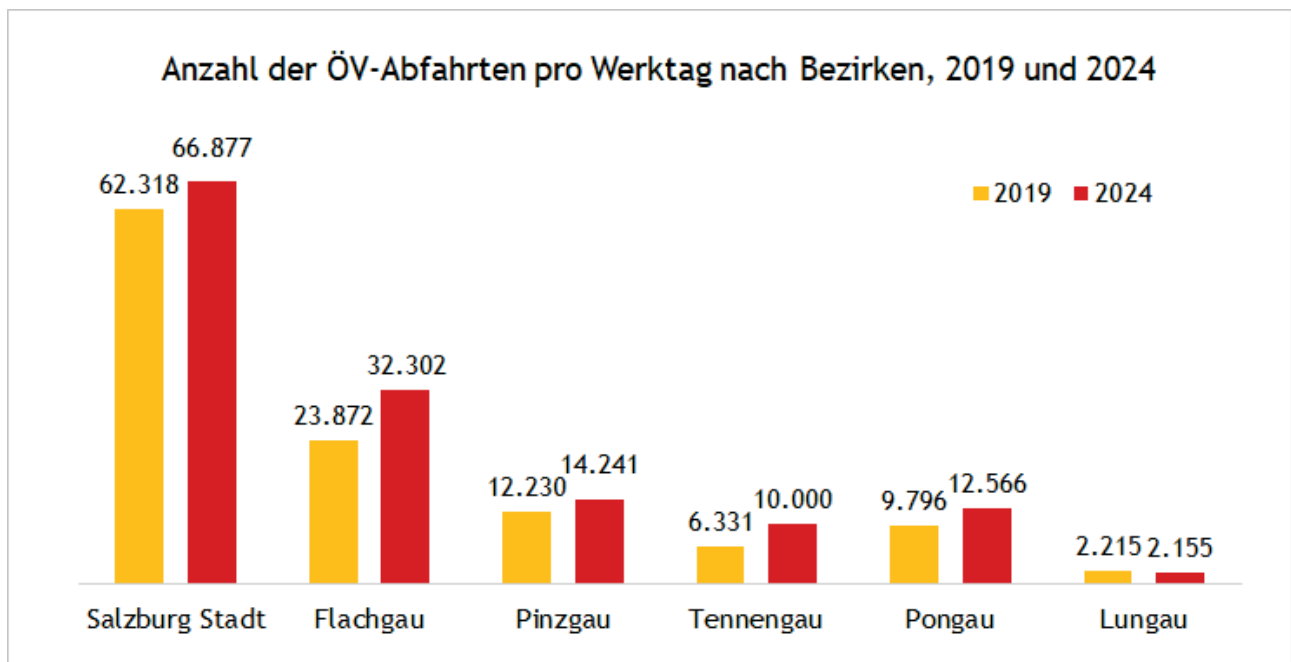
Ziel: Den Anteil der Wege und der Verkehrsleistung auf Bus und Bahn verlagern
– Der Bahnverkehr - ein Qualitätsnetz mit attraktiven Verbindungen und Schnittstellen – Optimierung des Busverkehrs – Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit der ÖV-Erschließung – Weiterentwicklung der Mobilität als Serviceleistung
Ziel: Die Wege und Fahrleistungen auf alternative Antriebsysteme umstellen
– Umrüstung auf emissionsfreie Fahrzeuge im eigenen Wirkungsbereich – Umrüstung der Busflotten
Ziel: Den Anteil der Wege im Rad- und Fußverkehr erhöhen
– Verbesserung der Rahmenbedingungen im Rad- und Fußverkehr – Ausbau der Radinfrastruktur auf Grundlage des Landesradroutennetzes
Ziel: Den Anteil der Güterverkehrsleistung zugunsten der Schiene verändern
– Unterstützung von Politiken und Maßnahmen zur Verlagerung von der Straße auf die Schiene auf europäischer und nationaler Ebene – Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene durch Planungs- und Unterstützungsmaßnahmen
Ziel: Die Erreichbarkeit in ländlichen Gebieten sicherstellen und verbessern
– Landesweite Ausrollung des Mikro-ÖV – Umsetzung der ÖV-Bedienstandards – Gewährleistung der Erreichbarkeiten im ländlichen Raum mit Pkw, kombiniertem Verkehr und Rad
Ziel: Die Mobilität für alle zugänglich gestalten
– Barrierefreie und inklusive Gestaltung des Mobilitätsangebotes – Fortsetzung der Aktivitäten zum Mobilitätsmanagement
Ziel: Die Verkehrssicherheit weiter erhöhen
– Aktualisierung des Verkehrssicherheitsprogramms – Einsatz moderner Technologien zur Verkehrsüberwachung
Ziel: Die Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes stärken und sicherstellen
– Sicherstellung und Verbesserung des internationalen und nationalen Wirtschaftsverkehrs – Punktuelle Ausbaumaßnahmen im Landesstraßennetz zur Entlastung des nachrangigen Straßennetzes und von Ortsdurchfahrten – Werterhaltung und Sanierung des Straßennetzes – Verbesserung der Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen mit Bus, Bahn und mit dem Fahrrad
Ziel: Dem Wirtschaftsverkehr gute Rahmenbedingung bieten
– Stärkung bestehender Logistikstandorte und Strategie für den Logistikstandort – Innovationen in der Logistik unterstützen
Ziel: Die Freizeitmobilität nachhaltig gestalten
– Ausbau der Mobilitätsangebote für den Freizeitverkehr durch Nutzung des Mobilitätsbeitrages – Unterstützung der öffentlichen Anreise und der Mobilität vor Ort

4 Ziel: Den Anteil der Wege und der Verkehrsleistung auf Bus und Bahn verlagern

Das Landesmobilitätskonzept Salzburg 2016-2025 setzte einen Schwerpunkt auf den Ausbau des öffentlichen Verkehrs - mit Erfolg. Der Wegeanteil im öffentlichen Verkehr konnte von 2012 bis 2022 (Zeitpunkt der Modal Split Erhebung) von 12 % auf 12,3 % erhöht werden, das sind etwa +20.000 Wege. Die Personenverkehrsleistung im Öffentlichen Verkehr ist in diesem Zeitraum mit +42 % deutlich stärker gestiegen als die Pkw-Verkehrsleistung - die Erfolge des Klimatickets sind hier noch nicht eingerechnet.

Diese Entwicklung ist auf die Ausweitung des ÖV-Angebots und neue, kostengünstige Tickets und in Folge mehr Fahrgäste in Bus und Bahn zurückzuführen. Die Ausweitung des Angebots war aber regional sehr unterschiedlich. In allen Bezirken mit Ausnahme des Lungau ist die Zahl der ÖV-Abfahrten gestiegen, besonders im Flachgau und im Tennengau (vgl. Abbildung 46).

Abbildung 46 ÖV-Abfahrten an Werktagen 2019-2024

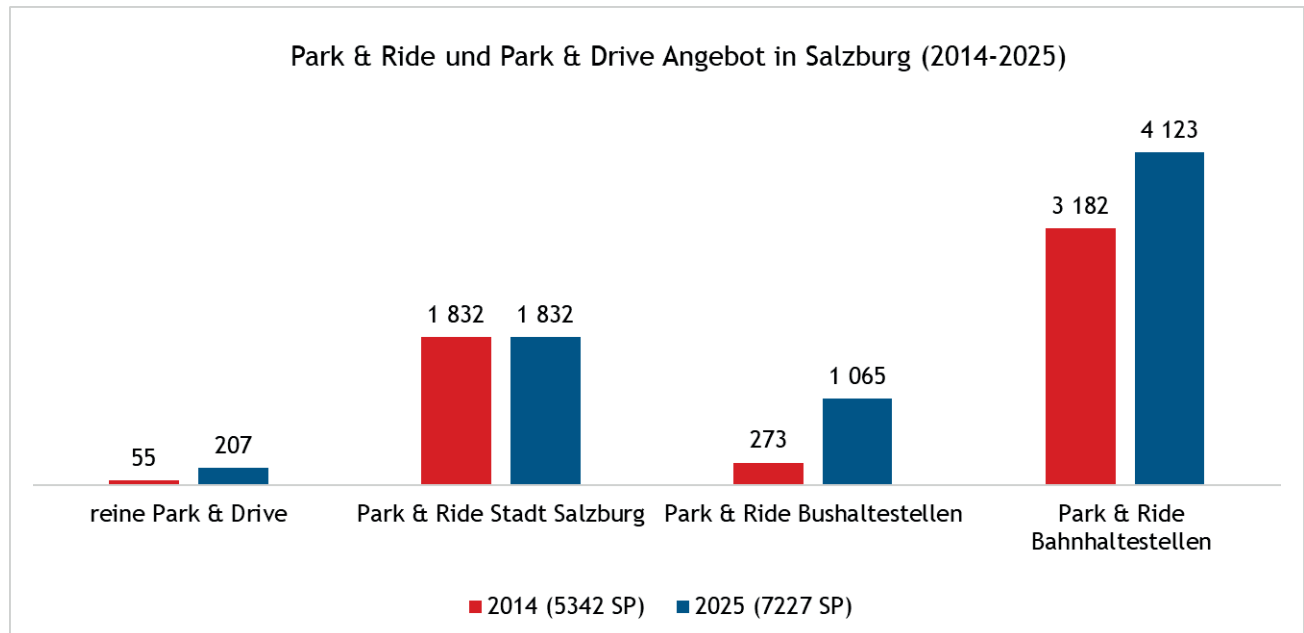


Quelle: AustriaTech (2025) Abfahrten an Haltestellen im Linienverkehr 2019 und 2024; eigene Berechnung

Seit dem Landesmobilitätskonzept Salzburg 2016-2025 sind zahlreiche Maßnahmen umgesetzt worden, zum Beispiel der dreigleisige Ausbau im Bereich Freilassing, der Nahverkehrsausbau zwischen Neumarkt am Wallersee und Steindorf bei Straßwalchen, zahlreiche Fahrplanverdichtungen und die Modernisierung von etwa 40 Bahnhaltestellen.

Das Angebot von **Park & Ride-Stellplätzen** wurde seit 2014 auch kontinuierlich ausgebaut - mit dem Fokus auf Park & Ride in der Region, um den möglichst frühzeitigen Umstieg auf das öffentliche Verkehrsmittel zu forcieren. Die Zahl der Park & Ride Stellplätze an Bahnhaltestellen wurde um 30 % auf über 4.100 Stellplätze erweitert, darunter zum Beispiel die P&R-Anlagen in Schwarzach St. Veit, Werfen, Golling Abtenau, Neumarkt am Wallersee oder Mittersill. Die Park & Ride Stellplätze an Bushaltestellen wurden fast viervierfacht (vgl. Abbildung 47).

Abbildung 47 Ausbau von Park & Ride an Bus- und Bahnhaltestellen sowie Park & Drive in Salzburg seit 2014



63

Quelle: Amt der Salzburger Landesregierung (2025)

Auch das Bike & Ride-Stellplatzangebot wurde kontinuierlich ausgebaut. Derzeit gibt es circa 4.000 Bike&Ride-Stellplätze (exklusive der Stadt Salzburg sowie exklusive Bushaltestellen).

Ausgehend vom europäischen und nationalen Ziel eines klimaneutralen Verkehrssystems muss der Öffentliche Verkehr in Salzburg aber noch weiterwachsen. Besonders der Öffentliche Personennahverkehr wird zukünftig einen großen Beitrag leisten, da längere Pkw-Wege auf die Bahn und den Bus verlagert werden müssen (vgl. Kapitel 2.1).

Die bisherigen Ziele des Landes Salzburg zur Steigerung des Öffentlichen Verkehrs sind daher weiterhin aktuell und sollen fortgesetzt werden. Das betrifft insbesondere auch den Salzburger Zentralraum, da hier künftig noch mehr Menschen leben werden und die Verlagerung auf den Öffentlichen Verkehr vom bestehenden guten Angebot und der günstigen Siedlungsstrukturen unterstützt wird.

Auch im Hinblick auf die Klimaneutralität und die Energiesysteme im Verkehrswesen wird das Land einen Fokus auf die Lokal- bzw. Regionalverkehre legen. In den letzten Jahren hat das Land einen Fokus auf den Ausbau der Pinzgauer und Salzburger Lokalbahn gelegt. Diese Investitionen in die Modernisierung sollen fortgesetzt werden, damit vorhandene und künftig ausgebaute Bahnstrecken ihren Teil zur Klimaneutralität beitragen können.

4.1 Handlungsfeld: Der Bahnverkehr - ein Qualitätsnetz mit attraktiven Verbindungen und Schnittstellen

Im Bahnverkehr strebt das Land Salzburg ein umfassendes Qualitätsnetz an, das über attraktive Verbindungen und gut ausgebaute und abgestimmte Schnittstellen verfügt. Um dies zu erreichen, sind zahlreiche Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur geplant. Diese umfassen sowohl den Ausbau bestehender Strecken und Schnittstellen als auch die Modernisierung und Dekarbonisierung des Schienenverkehrs. Auch liegt ein Augenmerk auf der Verbesserung der Taktfrequenzen. Die Umsetzung dieser Maßnahmen kann aber wiederum nur in enger Zusammenarbeit zwischen Bund, Land und den ÖBB erfolgen.

64

Der Bahnverkehr soll als Rückgrat eines modernen Verkehrssystems weiter gestärkt werden, um den Anforderungen einer umwelt- und klimafreundlichen Mobilität gerecht zu werden. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die geplanten Projekte.

HANDLUNGSFELD	
Der Bahnverkehr: ein Qualitätsnetz mit attraktiven Verbindungen und Schnittstellen	
Maßnahmen zum Ausbau der Bahninfrastruktur	Zuständigkeit
Pinzgauer Lokalbahn: – Wiederaufbau und in weiterer Folge Anstreben der Dekarbonisierung – 30 Min-Takt bis mindestens Mittersill unter Berücksichtigung eines effizienten Fahrzeugumlaufs – Freihaltung von Flächen für eine mögliche Verlängerung bis nach Krimml-Wasserfall und/oder Stichbahn Kaprun	Land Salzburg, Bund
Salzburger Lokalbahn: – Selektiver zweigleisiger Ausbau der Salzburger Lokalbahn Salzburg - Lamprechtshausen; Ziel: 15 Minuten-Takt insbesondere in der Hauptverkehrszeit – Freihaltung von Flächen zur Verlängerung der Salzburger Lokalbahn in den Norden (Lamprechtshausen - Innviertel)	Land Salzburg, Salzburger Lokalbahnen, Bund
Murtalbahn: Modernisierung und Dekarbonisierung; Ausbau des Taktes zwischen Unzmarkt und Tamsweg	Bund, Land Steiermark
Mattigtalbahn: Vollständige Elektrifizierung, S-Bahn-Takt und Weiterführung der S-Bahn Oberösterreich nach Braunau	ÖBB, Land Oberösterreich
ÖBB-Weststrecke: Berücksichtigung im ÖBB-Rahmenplan und Vorbereitungsarbeiten für den 4-gleisigen Ausbau Salzburg - Köstendorf und die viergleisige Einfahrt Salzburg Hauptbahnhof; Ziel: 15 Minuten-Takt auf der Weststrecke im nördlichen Flachgau (Ausbau S2)	Bund, ÖBB
Salzburg-Tiroler-Bahn: Berücksichtigung im ÖBB-Rahmenplan und Vorbereitungsarbeiten für Linienverbesserungen von Golling bis Stegenwald inkl. Maßnahmen Pass Lueg zur Lawinen- und Katastrophensicherung	Bund, ÖBB

Neben dem Ausbau der Bahninfrastruktur für den Fern- und Nahverkehr ist die **Attraktivierung und die Modernisierung der Bahnhöfe und Haltestellen** ein wichtiger Bestandteil zur Verlagerung von Wegen auf den Öffentlichen Verkehr. Wo sich mehrere Linien (Bahn - Bahn, Bahn - Bus, Bus - Bus) treffen, insbesondere an Verknüpfungen zwischen S-Bahn, Regional- und Fernverkehr und viele Fahrgäste prognostiziert sind, ist diese Maßnahme besonders relevant. Auch eine verbesserte Anbindung von Haltestellen ans Rad- und Fußwegenetz ist wesentlich.

Attraktivierungen, Modernisierung und barrierefreie Ausgestaltung von Bahnstationen sollen kurzfristig bis 2027 bei den Bahnstationen im Gasteinertal (Bad Hofgastein, Dorfgastein) umgesetzt werden. Die Bahnstation Bad Gastein wurde kürzlich fertiggestellt. Weitere Umbauten und Attraktivierungen betreffen in den nächsten Jahren zahlreiche Bahnhaltestellen entlang der Salzburger Lokalbahn, der Pinzgaubahn sowie die Bahnhöfe und Bahnhaltestellen entlang der ÖBB-Strecken. Bahnhaltestellen und ihre Umfelder sollen nicht nur gut gestaltete und attraktive Aufenthaltsorte sein, sondern sie müssen auch eine **hohe Servicequalität** bieten. Darunter können Standard-Services wie Park & Ride, Bike & Ride zu verstehen sein (auch als Fahrradboxen für hochwertige Fahrräder), ergänzend auch (E-)Car-Sharing, (E-)Bike-Sharing, Radservicestationen, E-Ladepunkte, Gepäckaufbewahrung, Informationspunkte, Haltestelleninformation (Echtzeit) oder WLAN.

65

Der **Ausbau von Park & Ride sowie Bike & Ride** wurde im Land Salzburg insbesondere an jenen Standorten verfolgt, wo die Umsetzung möglich war und mit anderen Projekten Synergien entstanden sind. Probleme bestehen oft in der fehlenden Grundverfügbarkeit. Durch den Zuwachs im Radverkehr, getrieben vom E-Bike, auch in der letzten Meile zum Bahnhof, steigt der Ausbaubedarf an Bike & Ride kontinuierlich und sichere Radabstellplätze gewinnen an Bedeutung. Beim Ausbau der Park & Ride und Bike & Ride Angebote orientiert sich das Land am Park & Ride (und Bike & Ride) Konzept für den Werktagsverkehr nach Salzburg (ZIS-P, 2015), welches angesichts der bereits umgesetzten Anlagen sowie der veränderten Rahmenbedingungen evaluiert und aktualisiert werden soll. Im Rahmen der Evaluierung sind jedenfalls **regionale Differenzierungen des Ausbaubedarfs** zu beachten und Bike & Ride zu integrieren.

Für einen weiteren Park & Ride Ausbau wird - neben der Sicherstellung der Kapazitäten für Pendelnde und einer widmungskonformen Nutzung - das Thema Versiegelung und Bodenverbrauch zu beachten sein. Es soll sichergestellt werden, dass nur ÖV-Kundinnen und ÖV-Kunden die Anlagen benutzen und bauliche Erweiterungen damit hintangehalten werden können. In Neumarkt am Wallersee, Schwarzach St. Veit, Hallein und Bischofshofen sind bereits Zufahrtssysteme mit automatischer Kennzeichenerkennung und Fahrschein-Scans in Betrieb. Weitere Anlagen sollen folgen, wobei in einem ersten Schritt die widmungskonforme Nutzung bei den Anlagen kontrolliert werden soll.

HANDLUNGSFELD	
Der Bahnverkehr: ein Qualitätsnetz mit attraktiven Verbindungen und Schnittstellen	
Maßnahme zum Ausbau von multimodalen Schnittstellen	Zuständigkeit
Multimodale Knoten und Modernisierung der Bahnhaltstellen in Salzburg (auch Barrierefreiheit); verbesserte Anbindung von Haltestellen ans Rad- und Fußwegenetz im Rahmen des „ÖBB- Salzburg Pakets“	ÖBB, Land Salzburg, Gemeinden
Umbau, Ausbau und Attraktivierung des Busterminals (städtische Busse, Regionalbusse) im Bereich des Salzburger Hauptbahnhofes	Stadt Salzburg, ÖBB, Land
Evaluierung und Weiterführung des Park & Ride- und Bike & Ride-Ausbauprogramms	Land, Gemeinden
Auf Grundlage der Evaluierung des Ausbauplanes Park & Ride und Bike & Ride: – Ausbau Park & Ride und Bike & Ride unter Sicherstellung der Kapazitäten für Pendelnde – Nutzungskonforme Verwendung und Kontrollen von Park & Ride	Land Salzburg, ÖBB, Gemeinden

4.2 Handlungsfeld: Optimierung des Busverkehrs

Die Verlagerung des Pkw-Verkehrs auf den Öffentlichen Verkehr im **Salzburger Zentralraum** ist für das Land als Wirtschaftsstandort von immenser Bedeutung. Besonders im Busverkehr sind gegenüber dem Pkw konkurrenzfähige Reisezeiten relevant. Im Salzburger Zentralraum beeinträchtigen allerdings Verkehrsüberlastungen im Kfz-Verkehr die Fahrzeiten und Pünktlichkeit im Busverkehr und damit auch die Anschlusssicherheit. Die Reisezeit und die Verlässlichkeit sind zentrale Voraussetzungen für die Akzeptanz und die Weiterentwicklung des Öffentlichen Nahverkehrs im Zentralraum.

Der Nahverkehrsplan Stadtregion Salzburg soll weitergeführt und im Rahmen eines gemeinsamen Planungsprozesses mit der Stadt Salzburg aktualisiert werden.

Es bedarf einerseits einer weiteren **Verdichtung des Angebotes**, auch grenzüberschreitend, andererseits schnellere Fahrzeiten mit einem stabilen und störungsfreien Betrieb. Ein zentraler Aspekt ist die **weitere Optimierung des Busangebots, die Bevorrangung und Beschleunigung** sind angesichts des ausgelasteten Landesstraßennetzes und der Fahrplanstabilität wesentlich. Eine besondere Herausforderung dabei ist oftmals die fehlende Flächenverfügbarkeit. Wesentliche Eckpunkte sind schnelle Verbindungen entlang der Hauptachsen und **Durchbindungen**, die Orientierung am S-Bahn-Netz und dessen Knoten und ein feinmaschiges Verteilnetz in der Fläche.

Zur Sicherstellung von attraktiven und **schnellen ÖV-Angeboten und geringen Reisezeitverlusten** im Stadt- und Regionalbusverkehr sollen als gemeinsames Vorhaben von Stadt Salzburg und Land Salzburg **korridorbezogene Konzepte** ausgearbeitet werden. Um die Potenziale im Busverkehr weiter zu stärken, werden **Regionalbuslinien durch die Stadt Salzburg durchgebunden**. Ergänzend dazu sind **weitere Express-Busverbindungen aus den regionalen Zentren** entlang der Hauptachsen nach und durch die Stadt Salzburg (verbesserte Direktanbindung aus den regionalen Zentren) umzusetzen. Diese Maßnahmen stehen im Zusammenhang mit Beschleunigungsmaßnahmen, aber auch mit weniger Halten und damit kürzeren Fahrzeiten im Pendelverkehr.

Express-Busse sollen stark frequentierte Linien entlasten und Pendelnde schneller ans Ziel bringen.

Ein wesentlicher Aspekt im regionalen Busverkehr ist auch der Entwurf eines **Zielangebotes** für über die ÖV-Mindeststandards hinausgehende Bedienstandards (Research Studios Austria ISPACE, 2025). Dieser sieht für den Zentralraum für Busverkehre weitgehend 15- und 30 Minuten-Takte in der Hauptverkehrszeit vor, während auf Hauptlinien im Innergebirge als Basisangebot mindestens 60-Minuten-Takte angeboten werden sollen (vgl. Kapitel 8).

Neben den Beschleunigungs- und Durchbindungsmaßnahmen ist die **technische Anschlusssicherung** im Falle von Verzögerungen im Fokus der öffentlichen Verkehrsbetreiber. Ziel ist es, die Anschlusssicherung vor allem im Busverkehr, insbesondere am Tagesrand, zu optimieren.

Weiters sollen wichtige Bushaltestellen als **Mobilitätsdrehscheiben** weiterentwickelt werden.

67

HANDLUNGSFELD Optimierung des Busverkehrs	
Maßnahme	Zuständigkeit
Weiterführung und Aktualisierung des Nahverkehrsplans der Stadtregion Salzburg	Land Salzburg, Stadt Salzburg
Ausbau von Busbeschleunigung und Busbevorzugung (Verbesserung der infrastrukturellen und telematischen Voraussetzungen)	Land Salzburg, Stadt Salzburg, SVG
Express-Busverbindungen entlang der Hauptachsen nach und durch die Stadt Salzburg (verbesserte Direktanbindung aus den regionalen Zentren), Durchbindung der Regionalbuslinien	Land Salzburg, Stadt Salzburg, SVG
Optimierung der Anschlusssicherung (v.a. am Tagesrand, technische Systeme, ...)	SVG, Salzburg AG
Entwicklung von wichtigen Bushaltestellen und Terminals als Mobilitätsdrehscheiben inkl. Flächensicherung und Beratung der Gemeinden	Land, ÖBB, Gemeinden, SVG

4.3 Handlungsfeld: Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit der ÖV-Erschließung

Vor allem die Straßen im Salzburger Zentralraum sind am Ende ihrer Leistungsfähigkeiten angekommen. Ein weiterer großflächiger Ausbau von Straßen sowie Spurzuweisungen sind derzeit nicht vorgesehen. In diesem Sinne ist es künftig umso wichtiger, neue Siedlungsgebiete (Wohn- und Betriebsgebiete) noch mehr auf den Umweltverbund (öffentlicher Verkehr, Radverkehr, Fußverkehr) auszurichten und Standorte unter Berücksichtigung einer guten Verkehrsanbindung zu entwickeln. Siedlungserweiterungen (Wohnen, Arbeiten) sind möglichst gut an den ÖV-Güteklassen, der zeitlichen, örtlichen und fußläufigen Entfernung zur ÖV-Haltestelle und der Verkehrsverträglichkeit im Straßennetz zu orientieren.

Zur Bewertung der ÖV-Erschließungsqualität von Siedlungsgebieten hat die Österreichische Raumordnungskonferenz ein österreichweit anwendbares ÖV-Güteklassensystem entwickelt. Die Versorgung der Bewohnerinnen und Bewohner mit Öffentlichem Verkehr ist in der Stadt Salzburg sehr gut. Fast alle leben in einem Gebiet mit sehr guter bis guter ÖV-Erschließung (ÖV-Güteklassen A-D). In den übrigen Bezirken im Land trifft das nur auf ein Drittel der Bewohnerinnen und

Bewohner zu und durchschnittlich 15 % der Bevölkerung hat gar keine zumutbare ÖV-Erschließung, besonders betroffen sind der Lungau und der Tennengau.

Die ÖV-Güteklassen werden als Analyse-, Bewertungs- und Entscheidungsgrundlage genutzt. Flächen mit hoher ÖV-Güteklasse (z.B. A, B) sollten bevorzugt für verdichtete Bebauung oder Nachverdichtung genutzt werden. Gebiete mit niedriger oder ohne ausreichende ÖV-Güteklasse sollten nur dann eine grundsätzliche Möglichkeit auf weitere Siedlungsentwicklung erhalten, wenn zuvor konkrete Maßnahmen zur ausreichenden Verbesserung der ÖV-Erschließung per Linienverkehr sichergestellt sind.

68

Die Auslagerung von Gewerbeflächen an Gemeinde- und Stadtränder führte zu weitläufigen, autoorientierten Strukturen, die die ÖV-Anbindung und die Anbindung mit dem Fahrrad erschwert hat. Gewerbegebiete sind jahrzehntelang vorrangig für den Pkw- und Lkw Verkehr konzipiert worden, weil ein entsprechendes ÖV-Angebot in diesem Ausmaß nicht vorhanden war. Große Betriebsareale mit geringer Bebauungsdichte machen ÖV-Linien zudem unwirtschaftlich. Da die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes an seine Grenzen stößt, steigt die Notwendigkeit, größere Betriebsgebiete in ÖV-Netze und in die Radinfrastruktur einzugliedern. Bei der Erweiterung und Entwicklung von Betriebs- und Gewerbegebieten sind die ÖV-Erschließung aber auch die Rad-Erschließung zu verbessern, u.a. mit dem Ziel, die Zahl der Arbeitsplätze in den ÖV-Güteklassen A bis C in Salzburg zu erhöhen. Auch in bestehenden Betriebsgebieten soll die ÖV-Erschließung verbessert werden.

HANDLUNGSFELD	
Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit der ÖV-Erschließung	
Maßnahme	Zuständigkeit
Etablieren der ÖV-Güteklasse und der fußläufigen Entfernung zur ÖV-Haltestelle für maßgebliche Bewertung für Neuwidmungen, Berücksichtigung der Verkehrsverträglichkeit am Landesstraßennetz	Gemeinden, Land Salzburg
Entwicklung von verdichteten Nutzungen an (multimodalen) ÖV-Knoten	Gemeinden
Verbesserte ÖV- und Radinfrastrukturerschließung von neuen und bestehenden Betriebs- und Gewerbegebieten	Gemeinden, Land, SISTEG

4.4 Handlungsfeld: Weiterentwicklung der Mobilität als Serviceleistung

Durch Kombination verschiedener Mobilitätsangebote sollen der Anteil des Pkw-Verkehrs reduziert und Erreichbarkeitslücken im liniengebundenen Öffentlichen Verkehr geschlossen werden. Gestärkt wird dies durch die Tendenz vor allem jüngerer Bevölkerungsgruppen in den Ballungsräumen zum Verzicht auf ein eigenes Auto.

Digitale Tools mit integrierter Buchung und Abrechnung über mehrere Mobilitätsangebote als Mobility as a Service (MaaS) unterstützen die Ziele des Landes Salzburg zum Umstieg vom Pkw auf den Umweltverbund. MaaS wird außerdem vom Ausbau multimodaler Knoten unterstützt (vgl. Kapitel 4.1). Multimodale Mobilität ergänzt den Öffentlichen Verkehr auch in den ländlichen Regionen Salzburgs, also abseits der Ballungsräume und Hauptverkehrsachsen. Erreichbarkeitsdefizite des Öffentlichen Verkehrs in der Fläche können mit ergänzenden Mobilitätsangeboten verringert werden.

69

Multimodale Angebote werden über eine gemeinsame digitale Plattform den Fahrgästen zugänglich gemacht sowie über eine Schnittstelle an bestehende Plattformen der Verkehrsverbünde angedockt. Der Verkehrsverbund Salzburg ist als Besteller des Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs durch die Nähe zu Gemeinden und Regionalverbänden in einer Schlüsselfunktion - zudem ist der Salzburger Verkehrsverbund Mitbetreiber der Verkehrsauskunft Österreich (VAO). Ein wesentlicher Aspekt ist, dass Kunden und Kundinnen die Planung, die Buchung und das Bezahlen der Tickets für die gesamte Mobilitätskette abwickeln können. Der Verkehrsverbund Salzburg entwickelt sich in diesem Sinne zum **Gesamtanbieter von Mobilitätslösungen**.

Zielgruppen sind nicht nur Pendelnde und der Schülerverkehr, sondern auch Menschen im Ruhestand und Freizeit- sowie Urlauberverkehr, Nutzende des Guest Mobility Tickets, Gelegenheitsfahrer und Personen mit Mobilitätseinschränkungen. Eingebunden werden sollten auch Mikro-ÖV-Lösungen, auch das künftige S-Bike in der Stadt Salzburg sowie Car-Sharing-Anbieter im Bundesland.

Die starken Verflechtungen Salzburgs mit den Nachbargemeinden in Bayern legen zudem eine Zusammenarbeit zwischen dem Salzburger Verkehrsverbund und dem geplanten **Verbundraum** des Landkreises Berchtesgadener Land nahe. Damit wird die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel für Pendelnde, Einheimische und Tagesgäste attraktiver und einfacher.

HANDLUNGSFELD	
Weiterentwicklung der Mobilität als Serviceleistung	
Maßnahme	Zuständigkeit
Weiterentwicklung des Salzburger Verkehrsverbundes als Gesamtanbieter von Mobilitätslösungen	SVG
Angebot von Mobilitätsdiensten mit einfachem Zugang zu den verschiedenen Verkehrsmitteln und Buchungssystemen	SVG
Kooperation des Verkehrsverbundes Salzburg mit dem geplanten Verbundraum Berchtesgadener Land	Landkreise Berchtesgadener Land, SVG

5 Ziel: Die Wege und Fahrleistungen auf alternative Antriebssysteme umstellen

70

Neben der Verringerung der Pkw-Verkehrsleistung und dem Umstieg auf Bus und Bahn, das Fahrrad und das Zu-Fuß-Gehen sind erneuerbare Energieträger im Verkehr und eine Integration der Fahrzeuge in das Energiesystem ein wichtiger Hebel, um die Klimaziele zu erreichen. Mehr als die Hälfte der Neuwagenzulassungen bei Pkw in Salzburg haben bereits alternative Antriebssysteme. Der Salzburger Masterplan Klima+Energie 2030 geht von einer Steigerung der Elektrifizierung des Pkw-Verkehrs sowie der leichten Nutzfahrzeuge auf 83.000 reine E-Fahrzeuge inkl. Wasserstoff bis 2030 aus. Derzeit sind etwa 51.000 Pkw elektrifiziert, hier sind Hybridfahrzeuge aber inkludiert; erst knapp 20.000 reine E-Pkw sind in Salzburg gemeldet. Vorgaben der EU sehen vor, dass Fahrzeuge schrittweise emissionsfrei sein sollen.

Vor allem im ländlichen Raum wird der Pkw auch in Zukunft eine wichtige Rolle spielen - als Zubringer zu multimodalen ÖV-Knoten und für die Sicherstellung der Erreichbarkeit der Bewohnerinnen und Bewohner. Das Laden von Pkw mit erneuerbarer Energie - beispielsweise durch die eigene Photovoltaikanlage - ist schon lange möglich. Durch die Kombination von Elektrofahrzeugen und eigener, dezentraler und klimaneutraler Stromproduktion und Speicherung, kann die Mobilität mit dem Pkw auch bei steigenden Energiekosten abgesichert werden.

Die Handlungsmöglichkeiten des Landes im eigenen Kompetenzbereich des Verkehrsressorts sind beschränkt, sie reichen von der Bewusstseinsbildung über die Umrüstung des eigenen Fuhrparks bis zur Dekarbonisierung des öffentlichen Verkehrs.

5.1 Handlungsfeld: Umrüstung auf emissionsfreie Fahrzeuge im eigenen Wirkungsbereich

Das Land Salzburg geht mit gutem Beispiel voran und rüstet auf emissionsfreie Antriebe im eigenen Fuhrpark in Abhängigkeit von der Fahrzeugverfügbarkeit am Markt, den gesetzlichen Vorgaben und der technischen Machbarkeit sowie den vorliegenden Anforderungen um. Bei Sonderfahrzeugen des Landes (große, hochspezialisierte Fahrzeuge mit sehr hoher Dauerleistung, z.B. Bau- und Erdbewegungsmaschinen, Kehrmaschinen, Winterdienst, ...) ist die Verfügbarkeit alternativer Antriebe eingeschränkt, derzeit auch sehr kostspielig und technisch zum Teil noch nicht praktikabel umsetzbar. Dies erfordert eine differenzierte Betrachtung und einen Umrüstungsplan, der Kosten, Verfügbarkeit, Technik, Ausbau der Ladeinfrastruktur und Krisensicherheit berücksichtigt.

Die neue EU-Gebäuderichtlinie bringt darüber hinaus Vorgaben für E-Mobilität und Photovoltaik im Gebäudebestand. Die Richtlinie umfasst Bestimmungen zur Ladeinfrastruktur, zu Ladepunkten für Elektrofahrzeuge und zu Fahrradstellplätzen.

HANDLUNGSFELD	
Umrüstung auf emissionsfreie Fahrzeuge im eigenen Wirkungsbereich	
Maßnahme	Zuständigkeit
Schrittweise Umrüstung des eigenen Fuhrparks (Pkw, Nutzfahrzeuge, Sonderfahrzeuge) nach Maßgabe gesetzlicher Vorgaben und technischer Machbarkeit	Land Salzburg

5.2 Handlungsfeld: Umrüstung der Busflotten

Die Europäische Union hat mit der Clean Vehicles Directive verbindliche Vorgaben zur Dekarbonisierung öffentlicher Busflotten festgelegt, um die Klimaziele zu erreichen (vgl. Kapitel 2.1). Für den öffentlichen Verkehr in Salzburg ist vorgesehen, die **Busflotten schrittweise nach Maßgabe europäischer und österreichischer Vorschriften zu dekarbonisieren**. Für regionale Busverkehre wären Standorte für dezentrale Ladedepots bzw. Ladestellen zu prüfen, zumal die Fahrzeughersteller auf Basis einer EU-Verordnung ab 2030 nur noch einen geringeren Prozentsatz an Dieselmotoren herstellen dürfen.

HANDLUNGSFELD Umrüstung der Busflotten	
Maßnahme	Zuständigkeit
Schrittweise Flottenumstellung im Busverkehr nach Maßgabe gesetzlicher Vorgaben	Verkehrsunternehmen
Ausarbeitung eines landesweiten Konzeptes für die Ladeinfrastruktur von E-Busflotten	SVG, Land Salzburg, Stadt Salzburg, (Gemeinden)

71

6 Ziel: Den Anteil der Wege im Rad- und Fußverkehr erhöhen

Salzburg hat mit seiner Radverkehrsstrategie und dem Masterplan Gehen die Aktivitäten rund um die aktiven Mobilitätsformen gestärkt. In der Radverkehrsstrategie hat sich das Land ausgehend von 11 % einen Anstieg auf 13 % als Ziel gesetzt.

Gegenüber 2012 konnte der Radverkehrsanteil bei der Wegewahl der Salzburger Bevölkerung bereits um +2,2 %-Punkte auf 12,9 % im Jahr 2022 erhöht werden. Die Salzburger Bevölkerung legte plus 50.000 Wege mit dem Fahrrad zurück. Die Verkehrsleistung mit dem Fahrrad konnte nahezu verdoppelt (+92 %) werden - ausgelöst durch mehr und längere Wege mit dem Rad, was auch auf den starken Anstieg der Nutzung von E-Fahrrädern zurückzuführen ist. Radfahren ist in Salzburg ein wesentlicher Teil der Mobilitätskette und als klimafreundlicher Verkehr somit nicht mehr wegzudenken.

Abbildung 48 Veränderungen im Radverkehr 2012-2022

	Mobile Bevölkerung	Wege/Tag	Radverkehrsanteil	Länge der Radwege	Personen-km/Tag
2012	435.935	3,22	10,7 %	3,2 km	rd. 48.000
2022	436.212	3,42	12,9 %	4,4 km	rd. 90.000

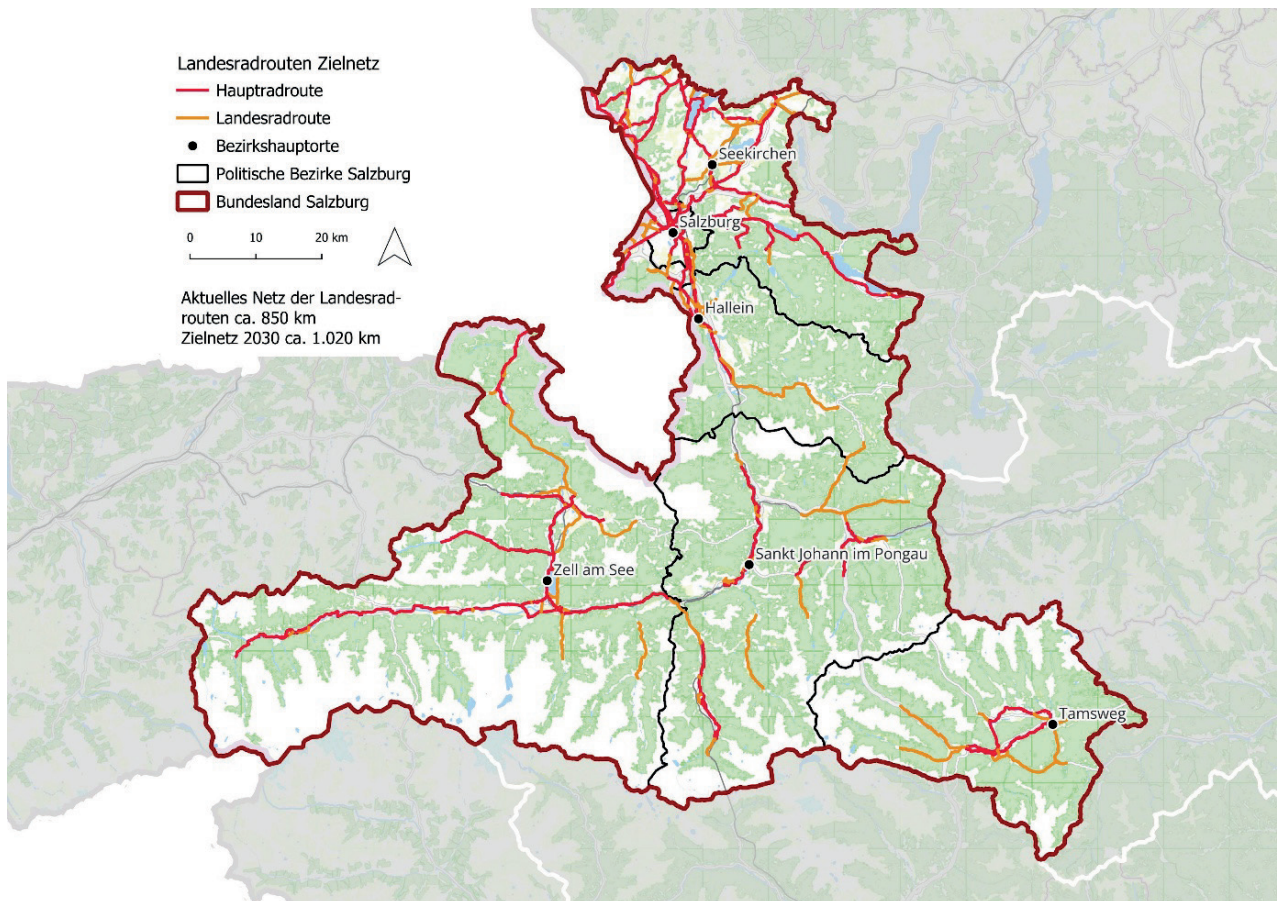
Quelle: Herry Consult (2023) Verkehrserhebung Salzburg 2022 Ergebnisbericht

Etwa 50 % der gefahrenen Radkilometer im Land wurden 2022 in der Stadt Salzburg und 25 % im Bezirk Salzburg-Umgebung zurückgelegt. Im Regionalverband Salzburg, also die Stadt mit ihren zehn umliegenden Gemeinden, werden in Summe 63 % der Radverkehrsleistung im Land Salzburg erbracht. Die Kilometerleistung mit dem Rad in der Stadt sowie in Salzburg-Umgebung hat sich seit 2012 um 84 % erhöht (Verkehrserhebung Salzburg 2022).

Das Land Salzburg hat im Jahr 2022 den Ausbau des Landesradroutennetzes bis 2035 festgelegt. In den letzten Jahren hat das Land zahlreiche neue Radwegverbindungen in allen Bezirken errichtet, die die Attraktivität des Radfahrens deutlich erhöhen (vgl. Kapitel 1.1.3).

In den nächsten Jahren sind zahlreiche weitere Rad-Projekte zur Verbesserung der Radinfrastruktur im Bundesland geplant.

Abbildung 49 Landesradroutennetz Salzburg (Planstand 2025)



Quelle: SAGIS (2025), eigene Bearbeitung

Das Land Salzburg hat außerdem mit dem Masterplan Gehen im Jahr 2021 eine wichtige Grundlage für die Forcierung des Fußverkehrs geschaffen. Der Wegeanteil im Fußverkehr hat sich von 2012 bis 2022 um 1,4 %-Punkte auf 18,8 % erhöht.

6.1 Handlungsfeld: Verbesserung der Rahmenbedingungen im Rad- und Fußverkehr

Die Radverkehrsstrategie 2015 bis 2025 gibt die Stoßrichtung für das Land vor und stützt sich auf drei Säulen: (1) Infrastruktur, (2) Bewusstseinsbildung, Information und Motivation und (3) Kooperation, Service und Rahmenbedingungen. Nunmehr steht eine **Aktualisierung der Radstrategie Salzburg** an. Folgende Themen sollten jedenfalls in der neuen Strategie abgedeckt werden:

- Fortsetzung des Ausbaus des Landesradroutennetzes und Schließen von Infrastrukturlücken
- Planung und Umsetzung von Radinfrastrukturen mit Augenmerk auf Kosten-Nutzen-Verhältnisse
- Erhöhung des Augenmerks auf die Verkehrssicherheit aufgrund neuer Nutzergruppen und den Einsatz von E-Bikes bei Planung und Umsetzung der Landesradinfrastruktur
- Unterstützung von Mobilitätskonzepten sowie Rad- und Fußverkehrskonzepten in Gemeinden
- Weiterführung der gemeinsamen Dachmarke „Salzburg Rad“

73

Weiters sollen die Regelungen betreffend bauliche und betriebliche Erhaltung des Landesradverkehrsnetzes - insbesondere betreffend Zuständigkeiten - aktualisiert werden.

Ziel des Landes Salzburg ist eine rad- und fußverkehrsfreundliche Gestaltung der Straßen. Dabei handelt es sich zum Beispiel um Bereiche vor Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen sowie Alters- und Pflegeeinrichtungen.

Bushaltestellen an Landesstraßen B und L, die ohne angemessene Anbindung für Zu-Fuß-Gehende sind, sollen evaluiert werden. Maßnahmen für eine attraktive Anbindung und Wartesituation für Fahrgäste sollen ausgearbeitet, priorisiert und laufend umgesetzt werden. Ein wesentlicher Aspekt ist auch die **Erhöhung der Verkehrssicherheit** für Radfahrende und Zu-Fuß-Gehende (vgl. Kapitel 10), also ausreichend breite Infrastruktur, sichere Knoten und Querungen und die Trennung von Zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden bei hohen Rad- und Fußverkehrsstärken.

Als kooperatives Vorhaben führen die Stadt Salzburg und das Land - unter Federführung des Salzburger Verkehrsverbundes - ab 2026 gemeinsam unter dem Titel S-Bike ein **stationsbasiertes Bike-Sharing-System** ein. In einer ersten Phase stehen 600 Räder an 63 Stationen in der Stadt Salzburg zur Verfügung. Langfristig soll das Netz ausgeweitet und verdichtet werden, auch mit der Option, Umlandgemeinden und darüber hinaus weitere Gemeinden des Landes einzubinden. Personen mit einem gültigen Klimaticket oder einer Jahresmitgliedschaft können die ersten 30 Minuten kostenlos fahren.

Bei der Schaffung von Radabstellplätzen hat sich in den letzten Jahren viel getan. So konnten vor allem an Bahn- und Bushaltestellen neue Radabstellanlagen errichtet werden. Dieses **Bike & Ride-Ausbauprogramm** wird laufend weitergeführt (vgl. Kapitel 4.1).

Die EU-Gebäuderichtlinie, die die zentrale Vorgabe zur Energieeffizienz und Dekarbonisierung im Gebäudesektor ist, beinhaltet nunmehr auch Vorgaben für Fahrradabstellplätze. Die nationale Umsetzung der Gebäuderichtlinie erfolgt über die OIB-Richtlinie.

Nicht zuletzt setzt das Land auf die **Umsetzung des Masterplan Gehens**. Der Masterplan ist weiterhin gültig und Wegweiser für die Gemeinden.

HANDLUNGSFELD Verbesserung der Rahmenbedingungen im Rad- und Fußverkehr	
Maßnahme	Zuständigkeit
Evaluierung und Aktualisierung der Radstrategie Salzburg	Land Salzburg
Unterstützung der Gemeinden bei der Erarbeitung von Mobilitätskonzepten, Rad- und Fußverkehrskonzepten	Land Salzburg
Fortsetzung der Fahrradberatung für Gemeinden	Land Salzburg
Rad- und fußverkehrsfreundliche Gestaltung der Landes- und Gemeindestraßen und Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	Land Salzburg, Gemeinden
Verbesserung der Fußverkehrsanbindung von Bushaltestellen	Land Salzburg, Gemeinden
Umsetzung S-Bike Sharing	SVG (Finanzierung: Stadt Salzburg, Land Salzburg)
Weiterführung des Ausbaus Bike & Ride	Land Salzburg, ÖBB, SVG, Gemeinden
Angebotsausweitung für Radabstellplätze bei öffentlichen, landeseigenen Gebäuden	Land Salzburg
Umsetzung des Masterplan Gehen	Land Salzburg, Gemeinden

6.2 Handlungsfeld: Ausbau der Radinfrastruktur auf Grundlage des Landesradroutennetzes

Das Land hat die Infrastruktur für den Radverkehr in den letzten zehn Jahren vorangetrieben. Das Ziel eines **hochwertigen und homogenen Landesradroutennetzes** ist weiterhin aufrecht - mit einem Ziel von 1.000 Kilometern an Landesradrouten bis zum Jahr 2035.

Es braucht daher eine **deutliche Erhöhung der jährlich errichteten Radwegelängen**, damit in einem überschaubaren Zeitraum die wesentlichen Lücken im Radwegenetz geschlossen werden können. Dafür müssen Mittel und zeitliche Ressourcen bereitgestellt und gesichert werden, zumal die Lücken im Radroutennetz auch zahlreiche Vorhaben betreffen, die in der Umsetzung aufwendiger sind.

Da die meisten Radverkehrskilometer im Salzburger Zentralraum zurückgelegt werden und dieser Raum auch weiterhin wächst, liegt der **Fokus auf der Netzbildung, also auf gemeindeübergreifenden, durchgängigen Radnetzen**. Hier fehlen noch etwa 20 km Lückenschlüsse.

Mit der Durchdringung von E-Bikes, der Zunahme von Lastenfahrrädern, der sich ändernden Altersgruppen sowie aufgrund des generellen Anstiegs der Radfahrenden ist eine **angemessen dimensionierte Infrastruktur** (z.B. Radwegebreite, Kurvenradien) auch aus Sicherheitsaspekten bedeutender geworden. Diese Anforderungen sollen beim Ausbau des Netzes berücksichtigt werden, gelten generell, vor allem aber für die stark befahrene Infrastrukturen.

Weiters wird das Land Salzburg die **einheitliche, landesweite Beschilderung von Landesradrouten** in den Regionen fortsetzen und unterstützt die Gemeinden bei der Beschilderung von Landesradrouten im Gemeindestraßennetz.

HANDLUNGSFELD Ausbau der Radinfrastruktur auf Grundlage des Landesradroutennetzes	
Maßnahme	Zuständigkeit
Ausbau und Komplettierung des Landesradroutennetzes auf insgesamt 1.000 Netzkilometer bis 2035	Land Salzburg, Gemeinden
Einheitliches Beschilderungssystem für Landesradrouten fortsetzen	Land Salzburg, Gemeinden

7 Ziel: Den Anteil der Güterverkehrsleistung zugunsten der Schiene verändern

75

Der Handlungsspielraum des Landes Salzburg bei diesem Ziel ist beschränkt. Die Hauptträger von Maßnahmen zur Erreichung dieses Ziels sind die Europäische Union (Umsetzung eines europäischen Eisenbahnraums, Realisierung der Transeuropäischen Netze) und der Bund mit den Ausbauprogrammen des österreichischen Schienennetzes. Das Land Salzburg kann sich aber für den Ausbau des Schienennetzes einsetzen und die ÖBB bei der Umsetzung unterstützen.

Da der Ausbau des Schienennetzes sowohl dem Personen- als auch dem Güterverkehr nutzt, setzt sich das Land für die Umsetzung der in den Rahmenplänen der ÖBB vorgesehenen Netzausbaumaßnahmen ein (Westbahnstrecke Salzburg - Köstendorf, Bahnausbau am Pass Lueg).

Im Landesmobilitätskonzept 2016-2025 war im Handlungsfeld 7 - „Wirtschaft stärken, Güterverkehr optimieren“ die Maßnahmengruppe „Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene“ enthalten. Die vorgesehenen Maßnahmen wurden weitgehend umgesetzt:

- Die Trassenfreihaltung für Anschlussbahnen und die Sicherung bestehender Anlagen erfolgt über das Sachprogramm „Freihaltung für Verkehrsinfrastrukturprojekte“ für den Salzburger Zentralraum.
- Die Unterstützung der Errichtung und Sanierung von Anschlussbahnen steht salzburgweit zur Verfügung und wird vor allem für die Sanierung von Anschlussbahnen angenommen.
- Eine Aufstockung der Einzelwagenförderung des Bundes für den Bahngüterverkehr ist erfolgt und ist Teil der Förderpolitik für den Schienengüterverkehr in der Region.
- Die Maßnahme „Die Nutzung eines bereits verfügbaren innovativen Informationssystems für den Schienenverkehr weiter forcieren“ hat bisher nicht zu einer verstärkten Nachfrage durch die verladende Wirtschaft geführt.

7.1 Handlungsfeld: Unterstützung von Politiken und Maßnahmen zur Verlagerung von der Straße auf die Schiene auf europäischer und nationaler Ebene

Das Land Salzburg wird die auf europäischer und nationaler Ebene festgelegten Ziele und Maßnahmen unterstützen und mögliche Beiträge im eigenen Wirkungsbereich nach Maßgabe der planerischen und finanziellen Möglichkeiten übernehmen. Damit werden auch die landeseigenen Klima- und Energieziele unterstützt.

HANDLUNGSFELD Unterstützung von Politiken und Maßnahmen zur Verlagerung von der Straße auf die Schiene auf europäischer und nationaler Ebene	
Maßnahme	Zuständigkeit
Kooperative Unterstützung der Einführung eines europäischen Eisenbahnraums	EU, Bund, Land
Kooperative Unterstützung der EU-Ziele zur Dekarbonisierung des Güterverkehrs	EU, Bund, Land
Kooperative Unterstützung der Umsetzung des Nationalen Klima- und Energieplans und der Ziele und Maßnahmen des Masterplans Güterverkehr des Bundes	Bund, Land

7.2 Handlungsfeld: Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene durch Planungs- und Unterstützungsmaßnahmen

Der Ausbau des Schienennetzes in Salzburg dient sowohl dem Personenverkehr als auch dem Güterverkehr. Die Maßnahmen im Rahmen dieses Handlungsfeldes sind im Kapitel 4.1 „Der Bahnverkehr: ein Qualitätsnetz mit attraktiven Schnittstellen“ beschrieben.

Die Trassenfreihaltung für Anschlussbahnen und die Sicherung bestehender Anlagen soll beibehalten werden. Die Unterstützung der Errichtung und Erhaltung von Anschlussbahnen wird fortgeführt. Das gilt auch für die Aufstockung der Einzelwagenförderung des Bundes durch das Land Salzburg. Die Zugänglichkeit der Infrastruktur der Salzburger Lokalbahn für Dienstleister im Schienengüterverkehr soll verbessert werden.

HANDLUNGSFELD Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene durch Planungs- und Unterstützungsmaßnahmen	
Maßnahme	Zuständigkeit
Ausbau des Schienennetzes in Salzburg gemäß Kapitel 4.1	ÖBB, Land Salzburg
Zugänglichkeit der SLB-Infrastruktur für Dienstleister im Schienengüterverkehr verbessern	Land Salzburg
Trassenfreihaltung für Anschlussbahnen und Sicherung bestehender Anlagen	Land Salzburg
Unterstützung von Unternehmen bei der Errichtung und Erhaltung von Anschlussbahnen sowie bei Nutzung von Schienengüterverkehrsleistungen wie Einzelwagenverkehr, Unbegleiteter Kombierter Verkehr und Rollende Landstraße	Land Salzburg, Bund

8 Ziel: Die Erreichbarkeit in ländlichen Gebieten sicherstellen und verbessern

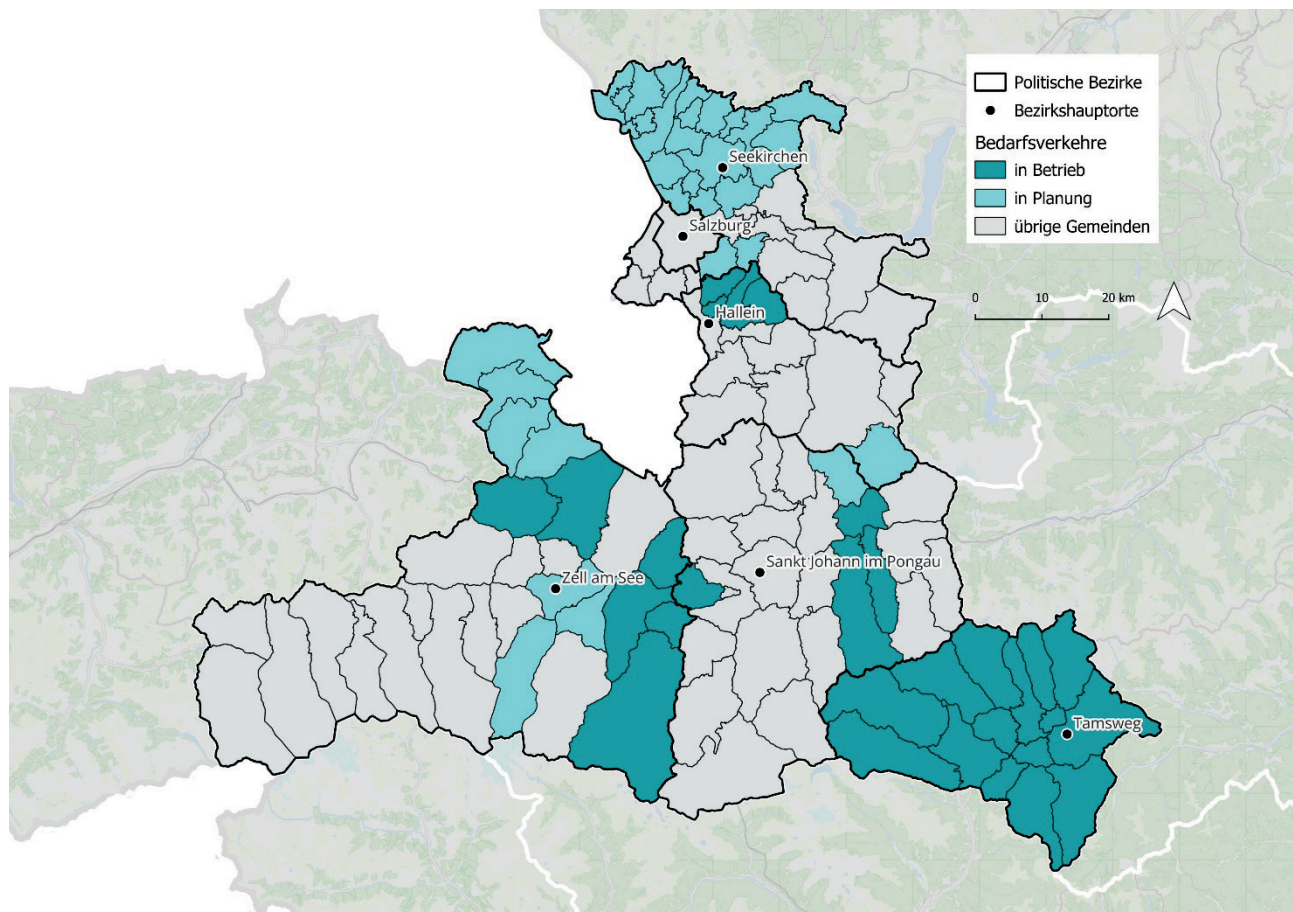
In den ländlichen Regionen Salzburgs (Salzburg ohne Stadt Salzburg) leben 15 % der Bevölkerung ohne zumutbare ÖV-Erschließung. Weitere 49 % weisen nur eine Basiserschließung auf. Bedarfsorientierte Verkehre, auch Mikro-ÖV genannt, sollen ein Mobilitätsangebot für jene Bevölkerungsgruppen bieten, die an Standorten ohne zumutbare ÖV-Erschließung wohnen oder nur mit

einer Basiserschließung versorgt sind. Trotz hoher Motorisierung haben auch in diesen Regionen etwa 20 % der Bevölkerung keinen eigenen Pkw zur Verfügung (Kinder und Jugendliche, Personen, die sich keinen Pkw leisten können, betagte Personen, die ein Auto nicht mehr fahren können).

Vor diesem Hintergrund hat das Land ein Förderangebot geschaffen, das seit 2023 die Planung, Entwicklung und den Betrieb von **gemeindegebietsübergreifenden Mikro-ÖV** Systemen unterstützt. Mit der zentralen Koordination wurde der Salzburger Verkehrsverbund betraut, der Gemeinden und Regionen bei der Konzeption, Planung, Ausschreibung und Umsetzung der Mikro-ÖV-Systeme begleitet. Damit ist auch sichergestellt, dass das Mikro-ÖV-Angebot abgestimmt mit der SVG-Linienorganisation erfolgt und in das ÖV-Liniennetz integriert wird. Es wurden Pilotregionen festgelegt, von denen in fünf Regionen die Umsetzung erfolgt ist. Bereits in Betrieb sind beispielsweise das Goldegg Shuttle, das Loigom-Soifen Shuttle, das Pinzgau-Ost Shuttle, das Tennengau Shuttle oder das EFA Shuttle. Die Angebote und die Zahl der Fahrgäste haben sich seit 2022 deutlich erhöht (vgl. Abbildung 51).

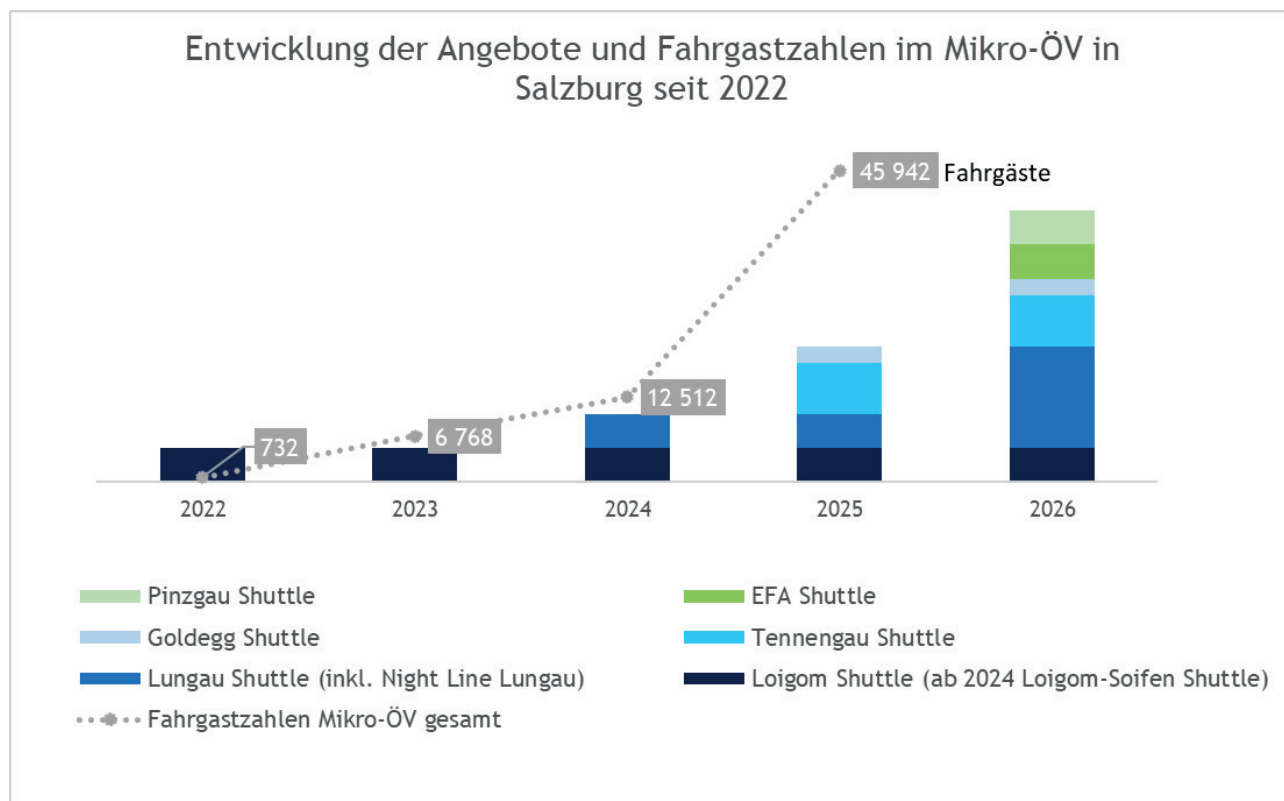
77

Abbildung 50 Mikro-ÖV Pilotregionen in Salzburg Umsetzungsstand März 2026



Quelle: eigene Darstellung nach Salzburger Verkehrsverbund (2026): Mikro-ÖV, Finaler Statusbericht, adaptiert

Abbildung 51 Entwicklung der Mikro-ÖV-Angebote und der Fahrgäste in Salzburg seit 2022



Quelle: eigene Darstellung nach Salzburger Verkehrsverbund (Stand April 2026)

8.1 Handlungsfeld: Landesweite Ausrollung des Mikro-ÖV

Das System des Mikro-ÖV soll weiter fortgesetzt werden. Eine Ergänzung der Unterstützung durch das Land sind auch Bundesförderungen als wichtige Starthilfe.

Die Umsetzung in den Pilotregionen Flachgau-Nord und Lammertal sind für 2026 geplant. Zell am See-Kaprun, Seenland und Elsbethen-Ebenau sollen 2027 umgesetzt werden. Ein wichtiger Aspekt bei der Umsetzung der Mikro-ÖV-Pilotregionen ist die Einbeziehung des Tourismus und die Abstimmung der Bedürfnisse der Einheimischen, der Gäste und des Ausflugsverkehrs bei der Routen- und Haltepunktewahl, sowie der zeitlichen Gestaltung des Angebotes.

Auf Basis einer Evaluierung der umgesetzten Pilotregionen soll eine mittel- bis langfristige strategischen Perspektive für die weitere Entwicklung des Mikro-ÖV-Angebots ausgearbeitet werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Mikro-ÖV-Angebote keinesfalls einen Anreiz für die Ausweitung von Siedlungsgebieten sein sollen, in denen keine Linien-ÖV-Erschließung und in denen kein ausreichendes Angebot an Dienstleistungen der Daseinsvorsorge im fußläufigen Einzugsbereich, besteht. Auf der Basis von Bedarfs- und Potenzialanalysen sollen daher Eignungsregionen für die Entwicklung von weiteren Mikro-ÖV-Angeboten abgegrenzt werden.

HANDLUNGSFELD Landesweite Ausrollung des Mikro-ÖV	
Maßnahme	Zuständigkeit
Landesweite Ausrollung des Mikro-ÖV	Gemeinden
Evaluierung der Mikro-ÖV-Pilotregionen	Land Salzburg, SVG
Mittel- bis langfristige strategische Konzeption zur Weiterentwicklung von Mikro-ÖV-Angeboten	Land Salzburg, SVG

8.2 Handlungsfeld: Umsetzung der ÖV-Bedienstandards

Im Jahr 2016 haben sich die Landesverkehrsreferenten auf Mindeststandards der ÖV-Erschließung geeinigt (vgl. Kapitel 1.1.8). Die Mindeststandards wurden im Bundesland Salzburg nahezu vollständig umgesetzt. Darüber hinaus liegt für das Bundesland Salzburg aktuell ein Entwurf für ein Zielangebot für über die Mindeststandards hinausgehende Bedienstandards im öffentlichen Verkehr vor (Research Studios Austria ISPACE, 2025). Dieser sieht für den Zentralraum für Busverkehre weitgehend 15- und 30 Minuten-Takte in der Hauptverkehrszeit vor, während auf Hauptlinien im Innergebirge als Basisangebot mindestens 60-Minuten-Takte angeboten werden sollen. Auf Basis dieses Entwurfs sollen finale Bedienstandards festgelegt werden, die in weiterer Folge umgesetzt werden sollen.

HANDLUNGSFELD Umsetzung der ÖV-Bedienstandards	
Maßnahme	Zuständigkeit
Festlegung der Bedienstandards	Land Salzburg, SVG
Umsetzung der Bedienstandards für das Innergebirge	Land Salzburg, SVG
Umsetzung der Bedienstandards für den Zentralraum	Land Salzburg, SVG

8.3 Handlungsfeld: Gewährleistung der Erreichbarkeiten im ländlichen Raum mit Pkw, kombiniertem Verkehr und Fahrrad

Die überwiegende Mehrzahl der Wege im ländlichen Raum wird weiterhin mit dem Pkw zurückgelegt werden. Die Erhaltung des Straßen- und Wegenetzes ist daher eine zentrale Aufgabe zur Sicherung der Erreichbarkeiten im ländlichen Raum. Die Maßnahmen dazu sind im Kapitel 11 beschrieben.

Auch multimodale Verkehrsangebote (Park & Ride, Bike & Ride, Park & Drive) stellen einen wichtigen Beitrag zu einer guten Erreichbarkeit im ländlichen Raum dar. Die Maßnahmen sind im Kapitel 4 dargestellt.

Neben dem Pkw gewinnt das Fahrrad mit der vergrößerten Reichweite durch den Elektroantrieb im gemeindeübergreifenden Verkehr an Bedeutung. Die Ausweitung eines sicheren und komfortablen gemeindeübergreifenden Radnetzes im ländlichen Raum (vgl. Kapitel 5.2) kann einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der kleinräumigen und regionalen Erreichbarkeit leisten.

80 9 Ziel: Die Mobilität für alle zugänglich gestalten

Mobilität für alle zugänglich gestalten bedeutet, dass die Mobilitätsangebote inklusiv, gender- und altersgerecht gedacht, geplant und umgesetzt werden. Barrierefreie Infrastrukturen sind die Voraussetzung, um Personen mit besonderen Bedürfnissen eine möglichst selbstständige Mobilität zu ermöglichen. Darüber hinaus sind die Mobilitätsangebote für die besonderen Mobilitätsbedürfnisse von Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen bedarfsgerecht zu gestalten und zu modifizieren.

9.1 Handlungsfeld: Barrierefreie und inklusive Gestaltung des Mobilitätsangebotes

Die barrierefreie Gestaltung des Mobilitätssystems wurde begonnen, aber noch nicht vollständig umgesetzt und soll daher fortgeführt werden. Die Umsetzung bedarf neben der bereits erfolgten gesetzlichen Verankerung einer laufenden Bewusstseinsbildung bei den Entscheidungsträgern genauso wie bei den Institutionen und Betrieben (z.B. Schulung von Buslenkenden). Ein wichtiger Beitrag dafür ist die Einbeziehung der Betroffenengruppen in die Planungsverfahren.

HANDLUNGSFELD Barrierefreie und inklusive Gestaltung des Mobilitätsangebotes	
Maßnahme	Zuständigkeit
Barrierefreie Flottenumrüstung im regionalen Busverkehr	SVG, Flottenbetreiber
Einsatz moderner, barrierefreier Fahrzeuge	Land Salzburg, SVG
Fortsetzung der Umsetzung von barrierefreien Bahn- und Bushaltestellen	SVG, ÖBB, Land Salzburg
Ausrüstung mit digitalen Anzeigetafeln	SVG, ÖBB, Land Salzburg
Bewusstseinsbildung für barrierefreie und inklusive Gestaltung des Mobilitätssystems bei Entscheidungsträgern und Ausführenden	Land Salzburg, Gemeinden, SVG, Verkehrsunternehmen

9.2 Handlungsfeld: Fortsetzung der Aktivitäten zum Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement war bereits im Landesmobilitätskonzept 2016-2025 ein Handlungsfeld. Die vorgesehenen Maßnahmen sollen weiter fortgeführt werden.

HANDLUNGSFELD Fortsetzung der Aktivitäten zum Mobilitätsmanagement	
Maßnahme	Zuständigkeit
Mobilitätsmanagement für Betriebe, Schulen und größere (Wohn)Bauvorhaben unterstützen	Land Salzburg, Betriebe, Schulen, Bauträger

10 Die Verkehrssicherheit weiter erhöhen

81

Die Unfälle mit Personenschaden (UPS) und die Zahl der Verunfallten in Salzburg haben seit 2020 deutlich abgenommen, sind aber seither wieder im Steigen begriffen. Die Verletztenzahl hat sich im Zeitraum 2014 bis 2024 leicht erhöht, die Zahl der Getöteten schwankt aber stark und lag 2025 bei 24 Getöteten. Im Vergleich 2014-2017 und 2018-2019 & 2022-2024 konnten die Unfälle mit Personenschaden um 174 gesenkt werden.

Im Verhältnis zur Verkehrsentwicklung auf Autobahnen und Landesstraßen B und L hat insbesondere die Zahl der Verunfallten seit 2014 überdurchschnittlich abgenommen. Damit kommt das Land dem Ziel, die Zahl der Unfälle mit Personenschaden um -10% von 2015-2025 zu reduzieren zumindest nahe bzw. wurde diese Reduktion in den Jahren 2019 und 2022 bereits erreicht. Auffällig ist, dass insbesondere im Radverkehr die Zahl der Unfälle sowie die Zahl der Verunfallten stark zugenommen haben (+50 % bzw. +51 % von 2014 bis 2024). Diese Zunahme ist jedoch insofern zu relativieren, als sich die Radverkehrsleistung etwa im selben Zeitraum verdoppelt hat. Allerdings sind die Alleinunfälle mit dem Fahrrad im Jahr 2024 mehr als doppelt so hoch wie Unfälle mit Rad-Pkw-Kollision. Bei den verunfallten E-Bike-Fahrenden sind 69 % über 50 Jahre alt.

10.1 Handlungsfeld: Aktualisierung des Verkehrssicherheitsprogramms

Das Salzburger Verkehrssicherheitsprogramm 2017-2025 setzte Schwerpunkte zum Schutz der Zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden, gezielte Infrastrukturmaßnahmen, Verkehrserziehung und Bewusstseinsbildung - ausgelöst durch die Entwicklung, dass die Unfallursache „Ablenkung“ im Pkw-Verkehr deutlich gestiegen ist und mittlerweile die Unfallursache „Nicht angepasste Geschwindigkeit“ abgelöst hat.

Das Verkehrssicherheitsprogramm ist Teil des Landesmobilitätskonzepts und soll daher fortgeführt und aktualisiert werden. Als Orientierung dient die „Vision Zero“. Verkehrssicherheit wird damit zu einem umfassenden Leitgedanken, der bei allen Maßnahmen im Straßenverkehr berücksichtigt werden muss.

Dazu gehört auch die systematische Sanierung von Unfallhäufungspunkten im gesamten Straßennetz sowie die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen. Trotz der Anstrengungen und Erfolge in der Verkehrssicherheitsarbeit sind weiterhin Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende die am gefährdetsten Gruppen. Dazu kommen vermehrt schwere Unfälle mit E-Scootern. Aufgrund der hohen Unfall- und Verunfalltenzahlen im **Fuß- und Radverkehr** sollte sich im zu **aktualisierenden Verkehrssicherheitsprogramm** dahingehend ein Schwerpunkt finden.

Weiters soll das Verkehrssicherheitsprogramm Grundlage dafür bieten, **Geschwindigkeitsreduktionen** innerorts zu ermöglichen und **Gemeinden bei Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu unterstützen**.

Das Verkehrssicherheitsprogramm soll auch Maßnahmen zur **Bewusstseinsbildung** beinhalten. So soll die Dachmarke „Sicher ankommen“, wie auch die Kampagne gegen Ablenkung fortgesetzt werden. Weiters sollen Maßnahmen gesetzt werden, die gegen die illegale Manipulation von Kraftfahrzeugen vorgehen.

Künftig wird die **Erhaltung der Betriebs- und Verkehrssicherheit von Landesstraßen** im Fokus stehen. Da Straßenschäden die Kontrolle von Lenkenden über ihr Fahrzeuge erschweren, steigt das Unfallrisiko. Das gilt auch für Fahrrad- und Motorradfahrende - hier ist das Verletzungsrisiko deutlich höher als im Kfz.

Das Land setzt sich außerdem im Rahmen der StVO-Novellen dafür ein, dass E-Mopeds und andere vollmotorisierte Fahrzeuge nicht mehr die Radinfrastruktur benützen dürfen. Ebenso sind Kinder und ältere Personen - auch angesichts der demografischen Entwicklung - in den Fokus zu rücken.

HANDLUNGSFELD Aktualisierung des Verkehrssicherheitsprogramms	
Maßnahme	Zuständigkeit
Fortführung und Aktualisierung des Salzburger Verkehrssicherheitsprogramms nach dem Leitmotiv „Vision Zero“	Land Salzburg
Verkehrssicherheitskampagnen und Bewusstseinsbildung	Land Salzburg
Entschärfung von Unfallophäufungspunkten	Gemeinden, Land Salzburg
Gesetzwidrige Manipulation von Fahrzeugen verhindern	Bund, Land Salzburg
Auflassung von Eisenbahnkreuzungen bzw. technische Sicherung	ÖBB, Land, Gemeinden

10.2 Handlungsfeld: Einsatz moderner Technologien zur Verkehrsüberwachung

Der Einsatz moderner Technologien in der Verkehrsüberwachung eröffnet neue Möglichkeiten, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und Regelverstöße gezielter zu ahnden. Digitale Systeme wie Handyblitzer oder Lärmblitzer können spezifische Gefahren - etwa Ablenkung durch Smartphones oder übermäßigen Verkehrslärm - erkennen und dokumentieren. Damit ergänzen sie klassische Geschwindigkeitskontrollen und tragen dazu bei, Unfallursachen wie Unaufmerksamkeit oder aggressives Fahrverhalten frühzeitig zu reduzieren. Parallel dazu gewinnt eine Verschärfung der Strafen für Raser an Bedeutung. Wer mit massiv überhöhter Geschwindigkeit unterwegs ist, gefährdet bewusst andere Verkehrsteilnehmende.

HANDLUNGSFELD Einsatz moderner Technologien zur Verkehrsüberwachung	
Maßnahme	Zuständigkeit
Prüfung des Einsatzes von modernen Technologien zur Verkehrsüberwachung (Handyblitzer, Lärmblitzer, ...)	Bund, Land Salzburg
Verschärfung von Raserstrafen	Bund, Land Salzburg

11 Ziel: Die Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes stärken und sicherstellen

Im Landesmobilitätskonzept Salzburg 2016-2025 wurde die Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes und dem Wirtschafts- und Güterverkehr nur begrenztes Augenmerk geschenkt. Nunmehr werden explizite Ziele und Maßnahmen zum Wirtschafts- und Güterverkehr aufgenommen. Damit wird auch der Beitrag der Verkehrspolitik und -planung zur Standortstrategie Salzburg 2035 konkretisiert.

Das Land Salzburg hat sich in den letzten Jahren bereits intensiv um die internationale Verbesserung der Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Salzburg bemüht. Gemeinsam mit der Steiermark und Kärnten hat sich das Land für die Aufnahme der Tauernachse im Paket mit der Pyhrn-Schober-Achse in das Transeuropäische Kernnetz als Teil des Europäischen Verkehrskorridors „Westbalkan - Östliches Mittelmeer“ eingesetzt. Dafür wurden Argumentationsgrundlagen aufbereitet. Mit der Revision der TEN-T 2023 ist es gelungen, beide Achsen im erweiterten TEN-T-Kernnetz zu verankern. Damit wird für eine infrastrukturelle Einbindung von Südosteuropa durch eine mittelfristige Erweiterung der Europäischen Union um weitere Balkanländer oder zumindest deren engere wirtschaftliche Integration vorgesorgt.

Daneben geht es aber auch um die Sicherung der Erreichbarkeit innerhalb des Landes Salzburg - im Güter- wie auch im Personenverkehr. Das betrifft vor allem das Landesstraßennetz mit seiner Erschließungsfunktion für den ländlichen Raum, aber auch die Instandhaltung des höchstrangigen Straßennetzes. Hier wird sich der Investitionsschwerpunkt weiter von Ausbaumaßnahmen zur Erhaltung und Sanierung des bestehenden Netzes verlagern. Punktuelle Ausbaumaßnahmen werden gekoppelt mit der Entlastung von Ortschaften und der Verbesserung der Lebensqualität für die Bewohnerinnen und Bewohner. Eine Kategorisierung des Landesstraßennetzes, mit deren Hilfe auf Basis funktionaler Aufgaben die Gestaltungsqualitäten festgelegt werden können, ist ebenfalls eine zentrale Aufgabe.

11.1 Handlungsfeld: Sicherstellung und Verbesserung des internationalen und nationalen Wirtschaftsverkehrs

Neben dem Ausbau des Schienennetzes in Salzburg (4-gleisiger Ausbau Salzburg - Köstendorf, Erhaltung der Tauernstrecke im Bereich Pass Lueg), die im Rahmenplan der ÖBB verankert sind, werden in den nächsten Jahren die **Ausbau- und Sanierungsmaßnahmen im Netz der Deutschen Bahn, vor allem im Donaukorridor**, relevant. Nach dem derzeitigen Planungsstand sind Totalsperren von Strecken über einen längeren Zeitraum vorgesehen. Dadurch ist mit Überlastungen und Engpässen im Salzburger Schienennetz zu rechnen. Eine Rückverlagerung auf die Straße ist zu befürchten. Gleichzeitig sind auch Baumaßnahmen im bayerischen Autobahnnetz vorgesehen. Das Land Salzburg wird sich dafür einsetzen, den Ausbau und die Sanierung im Deutschen Netz unter laufendem Betrieb zumindest für den Güterverkehr zu gestalten und eine **Koordination von Baumaßnahmen im Schienen- und Straßennetz**, wie dies auch im Regierungsprogramm der Bundesregierung vorgesehen ist, unterstützen. Dazu sind Gespräche mit dem Bund, der ÖBB, Bayern und der Deutschen Bahn vorgesehen.

Neben den Ausbau- und Sanierungsmaßnahmen im bayerischen Bahn- und Straßennetz sind in den nächsten Jahren auch weiterhin große Sanierungsmaßnahmen im Tauernkorridor, sowohl auf der Schiene als auch auf der Autobahn vorgesehen. Diese Maßnahmen werden mit Kapazitätseinschränkungen und Streckensperren verbunden sein. Da der Tauernkorridor international von

großer Bedeutung ist, werden gemeinsam mit den Handlungsträgern (ÖBB, ASFINAG, Bund, Stakeholder in Deutschland) Abstimmungen zu treffen sein.

Der Flughafen Salzburg ist für die Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes wichtig. Eine verbesserte öffentliche Verkehrsanbindung des Flughafens soll im Rahmen des neuen Nahverkehrsplans für den Salzburger Zentralraum gemeinsam mit der Stadt Salzburg geklärt werden (vgl. Kapitel 4).

HANDLUNGSFELD Sicherstellung und Verbesserung des internationalen und nationalen Wirtschaftsverkehrs	
Maßnahme	Zuständigkeit
Umsetzung der geplanten Ausbaumaßnahmen der Schieneninfrastruktur (vgl. Kapitel 4.1)	Bund, ÖBB, Land Salzburg
Dialog und Abstimmungen mit Bund, ÖBB, ASFINAG und deutschen Stakeholdern zur Koordination von Baumaßnahmen im deutschen Donaukorridor und zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit in den betroffenen TEN-Korridoren	Bund, ÖBB, ASFINAG, Land Salzburg, Stakeholder Deutschland
Klärung der Verbesserung der künftigen ÖV-Anbindung des Flughafens Salzburg im neuen Nahverkehrsplan des Salzburger Zentralraums	Land Salzburg, Stadt Salzburg, SVG

11.2 Handlungsfeld: Punktuelle Ausbaumaßnahmen im Landesstraßennetz zur Entlastung des nachrangigen Straßennetzes und von Ortsdurchfahrten

Das Autobahn- und Landesstraßennetz in Salzburg ist weitgehend komplettiert. In Zukunft wird es vor allem um die Erhaltung und Sanierung des Straßennetzes gehen (vgl. Kapitel 11.3). Ebenso ist die Prüfung und Umsetzung einzelner **Ortsumfahrungen zur Entlastung der Siedlungsgebiete** von Lärm und Luftschadstoffen, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zur Attraktivierung der entlasteten Straßen für Zu-Fuß-Gehende, Radfahrer:innen, den öffentlichen Verkehr sowie zur Verbesserung der Gestaltung des Straßenraumes, entsprechend den finanziellen Rahmenbedingungen, vorgesehen.

Darüber hinaus will das Land Salzburg entsprechend den technischen Möglichkeiten ein **langfristiges Monitoring der Staustunden** zur Messung der Qualität des Kfz-Verkehrsflusses auf Landesstraßen B und L aufbauen. Es werden Informationen zur Anzahl von Stauereignissen pro Jahr und Hinweise zu Hot Spots bereitgestellt. Die Bundesländer Salzburg, Tirol und Vorarlberg kooperieren im Zuge von EVIS beim Monitoring von Staustunden, auch Unfälle und Baustellen sollen künftig mit dem Monitoring abgebildet werden. EVIS ist das Echtzeit Verkehrsinformationssystem und ist ein nationales System zur Erfassung, Verarbeitung und Bereitstellung von Verkehrsdaten in Echtzeit für das österreichische Straßennetz.

HANDLUNGSFELD Punktuelle Ausbaumaßnahmen im hochrangigen Straßennetz zur Entlastung des nachrangigen Straßennetzes und von Ortsdurchfahrten	
Maßnahme	Zuständigkeit
Punktuelle Ausbaumaßnahmen im Landesstraßennetz	Land Salzburg
Umsetzung des Staustunden-Monitorings	Land Salzburg, Länder, ASFINAG, Bund

11.3 Handlungsfeld: Werterhaltung und Sanierung des Straßennetzes

Das Land Salzburg hat etwa 1.400 Kilometer Landesstraßen B und L und über 1.400 Brücken mit einer Gesamtlänge von 26 km, 13 Galerien, 26 Tunnel sowie zahlreiche Sicherungsbauwerke (Salzburger Landesstatistik). Die Straßeninfrastruktur in Salzburg muss in hoher Qualität benutzbar sein - aus Gründen der Betriebs- und Verkehrssicherheit (vgl. Kapitel 10). Die Sicherung der Resilienz und Krisenfestigkeit des Landesstraßennetzes hat daher eine hohe Priorität. Dazu zählt auch die Sicherstellung der Funktionalität des Straßennetzes. Damit verbunden soll eine **Kategorisierung des Straßennetzes** durchgeführt werden.

Witterungsbedingte Schäden nehmen durch den Klimawandel zu, die Verkehrsbelastungen (vor allem der Schwerverkehr), die zunehmenden Frost-Tau-Wechsel und das Salz im Winter tragen zur Abnutzung der Straßen bei. Etwa ein Viertel der Landesstraßen B und L sind laut Salzburger Pavement Management System in sehr gutem oder gutem Zustand, 63 % in mittlerem, 10 % in schlechtem und 2 % in sehr schlechtem Zustand (Salzburger Landtag (2024): Nr 254-BEA). Im Tennengau befindet sich mehr als die Hälfte der Anteile mit schlechtem Substanzwert. Die unterschiedlichen Bauteile einer Straße haben außerdem spezifischen Lebensdauern. Brücken, Tunnel und Galerien müssen regelmäßig saniert werden, zumal ein Großteil der Infrastrukturen in den 1960er bis 1980er-Jahren errichtet wurde. Im Jahr 2025 wurden zum Beispiel mehr als zehn Brücken auf Landesstraßen B und L saniert.

Oberste Priorität haben daher die **Straßenerhaltung und die laufende Sanierung**, zu welchen das Land im Sinne einer vorausschauenden Planung im Rahmen eines jährlichen Bauprogrammes verpflichtet ist und welches mit den budgetären Rahmenbedingungen korreliert. Das Land Salzburg verfolgt daher weiterhin eine systematische Maßnahmenplanung und Kostenrechnung zur Erhaltung der Straßen, Brücken und Tunnel und prüft den Einsatz von digitalen Tools (Digitaler Zwilling, Künstliche Intelligenz) zur laufenden Überprüfung von Straßenzuständen und in diesem Sinne zur Verbesserung der Maßnahmenplanung. Vor allem die Instandhaltung und Sicherheit der Brücken steht im Fokus. Außerdem muss die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch den Einsatz modernster Mittel und Techniken bei der Straßenerhaltung immer mitberücksichtigt werden.

Auch das höchstrangige Straßennetz, die Autobahnen A 1 und A 10, wird laufend saniert. Die ASFINAG setzt in den nächsten Jahren auf der A 10 unter anderem mehrere **Großprojekte** um, die Fertigstellung der aktuellen Tunnelsanierungen Golling und Werfen, die Sanierung der Tunnelanlage Flachau, Sanierungen bei Zederhaus, den Neubau des Talübergangs Steinbrückenbach, die Erneuerung von Katschberg- und Tauerntunnel.

HANDLUNGSFELD Werterhaltung und Sanierung des Straßennetzes	
Maßnahme	Zuständigkeit
Fortführung der systematischen Maßnahmenplanung zum Erhalt der Landesstraßen, -brücken und -tunnel	Land Salzburg
Sicherung der Resilienz bzw. Krisenfestigkeit und der Funktionalität des Landesstraßennetzes	Land Salzburg
Kategorisierung des Landesstraßennetzes	Land Salzburg
Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Landesstraßen durch Einsatz moderner Kommunikations- und Informationstechnik	Land Salzburg
Umsetzung von Sanierungsmaßnahmen A 1 und A 10	ASFINAG

11.4 Handlungsfeld: Verbesserung der Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen mit Bus, Bahn und mit dem Fahrrad

Betriebsstandorte sollen nicht nur für den Wirtschafts- und Güterverkehr gut erreichbar sein, sondern auch für die Beschäftigten. Vor dem Hintergrund der klima-, umwelt- und verkehrspolitischen Ziele geht es dabei nicht nur um die Erreichbarkeit mit dem Pkw, sondern auch mit dem Rad und dem Öffentlichen Verkehr. Neben dem Ausbau der Radinfrastruktur und des ÖV-Angebots zu großen Arbeitsstätten müssen Radverkehr und ÖV-Erschließung bei der Festlegung neuer Betriebsgebiete mitgedacht werden. Dazu ist eine Abstimmung mit der Raumordnung erforderlich. Für die ÖV-Erschließung von Betriebsstandorten sollen die ÖV-Güteklassen als Planungsinstrument herangezogen werden. Die Landesverkehrsplanung wird wie bisher ihre Fachexpertise in den beratenden Stellungnahmeverfahren zur örtlichen Raumplanung im Sinne der im Mobilitätskonzept verfolgten Ziele einbringen.

HANDLUNGSFELD	
Verbesserung der Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen mit Bus, Bahn und mit dem Fahrrad	
Maßnahme	Zuständigkeit
Anbindung von Betriebsgebieten im ÖV und Radverkehr	Land Salzburg, Gemeinden, SVG
Abstimmung Radverkehrserschließung und ÖV bei der Neuausweisung von Betriebsgebieten	Land Salzburg

12 Ziel: Dem Wirtschaftsverkehr gute Rahmenbedingung bieten

Wirtschafts- und Güterverkehr benützen dieselbe Infrastruktur wie der Personenverkehr. Sie beeinflussen sich wechselseitig in der Verkehrsqualität und stehen in Konkurrenz um die knappen Verkehrskapazitäten zueinander. Das Land hat wenig Handlungsmöglichkeiten im eigenen Wirkungsbereich, um Wirtschafts- und Güterverkehr direkt zu beeinflussen, kann aber mit Maßnahmen zur Gestaltung des Personenverkehrs die Rahmenbedingungen für den Wirtschafts- und Güterverkehr mitbestimmen.

Die zentralen Ziele auf europäischer, nationaler und Landesebene sehen eine Reduktion des Pkw-Verkehrs vor (vgl. Kapitel 2 und 4). Unterstützt durch generelle Trends (Alterung der Bevölkerung, Urbanisierung, Einstellungen zur Mobilität, Motorisierung stagniert) ist davon auszugehen, dass der Pkw-Verkehr nicht mehr weiterwachsen, möglicherweise leicht abnehmen wird. Die Modal Split-Ziele im Personenverkehr wirken somit nicht nur zur Erreichung der Klimaziele, sondern auch zugunsten des Wirtschafts- und Güterverkehrs, ohne dass neue Kapazitäten im Straßennetz angeboten werden. Die zentralen Handlungsfelder des Landes zur Verbesserung der Rahmenbedingungen im Wirtschafts- und Güterverkehr liegen daher im Personenverkehr (vgl. Kapitel 4 und 5.2).

Neben den Ausbau- und Erhaltungsmaßnahmen im Schienen- und Straßennetz (vgl. Kapitel 7) geht es vor allem um die Sicherung und Verbesserung logistischer Kapazitäten. Die Möglichkeiten des Landes sind zwar begrenzt, es kann aber bei der Gestaltung von Rahmenbedingungen unterstützend wirken.

12.1 Handlungsfeld: Stärkung bestehender Logistikstandorte und Strategie für den Logistikstandort

Im Land Salzburg gibt es mit dem Containerterminal Salzburg in Wals-Siezenheim einen leistungsfähigen Terminalstandort. Der Terminal weist einen Umschlag von etwa 300.000 TEU (TEU entspricht der Größe eines 20-Fuß-ISO Einheitscontainers) mit einem Zielverkehr von etwa 250 Lkw/Tag auf. Das Land Salzburg unterstützt den Terminal bei Kapazitätserweiterungen und der Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit des Terminals. Zusätzlich geht es darum, bestehende Förderungen im Kombinierten Verkehr zu erhalten.

Für die künftige Entwicklung des Logistikstandortes Salzburg soll eine **Logistikstandort- und Immobilienstrategie** nach dem Vorbild Oberösterreich ausgearbeitet werden. Dabei geht es um eine systematische Erfassung potenziell geeigneter, gut erschlossener bzw. erschließbarer Logistikstandorte in Kombination mit einer Bewertung der raumplanerischen Eignung und der Verfügbarkeit von Flächen. Darauf aufbauend kann eine systematische Flächensicherung erfolgen.

HANDLUNGSFELD Stärkung bestehender Logistikstandorte und Strategie für den Logistikstandort	
Maßnahme	Zuständigkeit
Unterstützung bei Kapazitätserweiterungen und der lokalen Erreichbarkeit des bestehenden Containerterminals	Land Salzburg
Ausarbeitung einer Logistikstandort- und Immobilienstrategie in Kooperation mit Landesraumplanung	Land Salzburg

12.2 Handlungsfeld: Innovationen in der Logistik unterstützen

Forschungsprojekte zeigen, dass durch den **Einsatz Künstlicher Intelligenz die Effizienz im Güterverkehr** erhöht werden kann. Das Land hat bei der Umsetzung selbst keine Handlungsmöglichkeiten, wird aber weitere Forschungsprojekte oder Pilotprojekte durch z.B. Interessenbekundungen (Letter of Interest) unterstützen.

Neben der Künstlichen Intelligenz ist die **City-Logistik** angesichts der wachsenden Paketdienste ein weiterhin aktuelles Thema. Auch hier wird das Land im Rahmen der eigenen Möglichkeiten unterstützend wirken.

HANDLUNGSFELD Innovationen in der Logistik unterstützen	
Maßnahme	Zuständigkeit
Unterstützung von Forschungsprojekten zur Effizienzsteigerung in der Logistik (z.B. durch KI)	Land Salzburg
Unterstützung von innovativen Konzepten zur City-Logistik gemeinsam mit der Stadt Salzburg	Land Salzburg, Stadt Salzburg

13 Die Freizeitmobilität nachhaltig gestalten

Die Freizeitmobilität umfasst die Freizeitmobilität der Salzburger Bevölkerung, die Mobilität von einheimischen und ausländischen Tagesgästen und Urlaubende vor Ort sowie deren

Mobilitätsverhalten bei der An- und Abreise. Die Freizeitmobilität wird durch die demografische Entwicklung stark an Bedeutung gewinnen (mehr Personen im Pensionsalter). Zusätzlich wird die Mobilität der Gäste weiter zunehmen. Eine klima- und umweltverträgliche Gestaltung des Freizeitverkehrs ist daher ein wichtiger Beitrag zur Erreichung der Mobilitätsziele des Landes. Die Tourismusstrategie des Landes Salzburg sieht eine Reihe von Maßnahmen vor, um die Mobilität der Gäste nachhaltiger, effizienter und attraktiver zu gestalten. Im Mittelpunkt steht die Verlagerung der An- und Abreise auf den öffentlichen Verkehr, die Reduktion des Autoverkehrs bei der Anreise und vor Ort sowie die Stärkung des Radverkehrs.

13.1 Handlungsfeld: Ausbau der Mobilitätsangebote für den Freizeitverkehr durch die Nutzung des Mobilitätsbeitrages

88

Seit Mai 2025 gibt es das Guest Mobility Ticket. Jeder Nächtigungsgast, der die Nächtigungsabgabe zu entrichten hat, zahlt seither zusätzlich einen verpflichtenden Mobilitätsbeitrag (0,50 €/Nacht, 1,10 €/Nacht ab 1.5.2027). Dieser Nächtigungsgast erhält dafür ein Ticket für den Öffentlichen Verkehr, welches während des Aufenthalts zur Nutzung sämtlicher Verkehrsmittel im Bundesland Salzburg berechtigt. Die Einnahmen kommen dem Öffentlichen Verkehr zugute, so dass nicht nur Touristinnen und Touristen, sondern auch die Salzburger Bevölkerung davon profitieren.

Ab 2027 verbleibt in der Wintersaison (November-April) die Hälfte der Einnahmen direkt bei den Tourismusverbänden bzw. Gemeinden, um damit die touristischen Mobilitätsangebote vor Ort auszuweiten. Dadurch können die Tourismusverbände vor Ort die Ausweitung des touristischen Mobilitätsangebots zielgerichtet und am Bedarf orientiert umsetzen.

HANDLUNGSFELD Ausbau der Mobilitätsangebote für den Freizeitverkehr durch die Nutzung des Mobilitätsbeitrags	
Maßnahme	Zuständigkeit
Ausbau des Mobilitätsangebots durch Nutzung des Mobilitätsbeitrags	SVG, Land, Regionen
Laufende Evaluierung des Mobilitätsbeitrages, der Nutzung der Gäste sowie des zielgerichteten und bedarfsgerechten Mitteleinsatzes	SVG, Land, Regionen, Gemeinden (Regionalräte)
Mitwirkung an mobilitätsbezogenen Zielen und Maßnahmen der Tourismusstrategie 2030 nach Maßgabe der Kompetenzen des Verkehrsressorts	Land, SVG

13.2 Handlungsfeld: Unterstützung der öffentlichen Anreise und der Mobilität vor Ort

Das Guest-Mobility-Ticket soll den Anteil der mit dem Auto anreisenden in- und ausländischen Gäste deutlich senken. Derzeit reisen mehr als 80 % mit dem Pkw an.

Das schon heute dichte Angebot im Öffentlichen Verkehr soll in der Vermarktung der Freizeit- und Tourismusdestinationen genutzt werden, auch **neue Gästegruppen** anzusprechen. Schließlich geht vor allem in den städtischen Herkunftsdestinationen der Autobesitz zurück und die jüngeren Gäste haben zum Teil kein eigenes Auto oder keinen Führerschein mehr. Dazu kommt, dass sich die Sommersaison durch den Klimawandel ausdehnt und im Winter die Tendenz besteht, Schisportgeräte vermehrt auszuborgen.

Sowohl für den Gast, aber auch für Einheimische, ist die **Digitalisierung von Mobilitätsangeboten auf der gesamten Wegekette** sowie die Einbindung in große internationale Datenplattformen wichtig.

Eine besondere Herausforderung ist, den Freizeit- und Tourismusverkehr so abzuwickeln, dass **Spitzenbelastungen** verringert werden. Bei der Nachfrage nach Parkplätzen kann ein abgestimmtes, gemeinsames Parkraummanagement von Freizeit Anbietern helfen, das Straßenverkehrsaufkommen zu reduzieren. Gekoppelt mit zeitgestaffelten Tarifen oder Kontingenten könnte der Anreise- und Freizeitverkehr zeitlich entzerrt werden. Für Tagesgäste können zudem attraktive, auch grenzüberschreitende ÖV-Tickets und Angebote entwickelt werden.

Ergänzend dazu ist es - angesichts weiterer Sperren aufgrund von Sanierungen der Tauernstrecke, aber auch von Strecken in Deutschland - wesentlich, die **internationale (und nationale) Verkehrslenkung** voranzutreiben, sodass früher antizipiert und Maßnahmen gesetzt werden können. So können frühzeitig und systematisch Dosiersysteme zu Urlauber- und Freizeitverkehrsspitzenzeiten eingeführt werden. Dazu soll eine Abstimmung mit den Nachbarländern erfolgen (vgl. Kapitel 11.1).

89

HANDLUNGSFELD	
Unterstützung der öffentlichen Anreise und der Mobilität vor Ort	
Maßnahme	Zuständigkeit
Beibehaltung und Optimierung von Direktverbindungen aus den Herkunftsländern	Land Salzburg, ÖBB
Ansprechen von neuen ÖV-affinen Gästegruppen	Tourismus
Digitalisierung von Mobilitätsangeboten auf der gesamten Wegekette	Land Salzburg, SVG
Maßnahmen zur Entlastung von Verkehrsspitzen im Freizeit- und Tourismusverkehr	Land Salzburg, Gemeinden, SVG
Entwicklung von attraktiven, grenzüberschreitenden ÖV-Tickets und Angeboten	SVG
Vorantreiben internationaler Verkehrslenkung; Einführung von Dosiersystemen in Spitzenzeiten	Land Salzburg, ASFI-NAG, Bund

14 Monitoring und Evaluierung

In einem periodischen Verkehrs- und Mobilitätsbericht des Landes Salzburg soll eine Evaluierung erfolgen, die neben der Zielerreichung auch eine Maßnahmenbilanz beinhalten soll. In diesem Bericht sollen auch die externen, nicht beeinflussbaren Faktoren berücksichtigt und beschrieben werden (Demografie, technologische Entwicklungen, Wirtschaft, etc.).

Auch sollen die Wirkungsziele mit Indikatoren, mit welchen die Verkehrsentwicklung und die Zielerreichung beobachtet werden können, überprüft werden. Somit kann laufend festgestellt werden, ob die Entwicklung zielkonform ist oder ob Anpassungen erforderlich sind.

Wirkungsziele sind quantitativ oder qualitativ festgelegt. Das Modal Split Ziel ist bis 2035 quantitativ festgelegt mit

- einer Steigerung des Radverkehrsanteiles von 12,9 auf 15,5 %,
- einer Steigerung des ÖV-Anteils auf 14,5 %,
- einer weiteren Reduktion des Pkw-Lenker-Anteils von 45,5 auf 38,5 %,
- und eine Steigerung des Anteils der Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden, auf 20,5 %.

Folgende weitere zentrale Ziele und Indikatoren werden für das Bundesland Salzburg ergänzend zum Modal Split zur Überprüfung vorgeschlagen; sie basieren auf dem Monitoringkonzept des ehemaligen Landesmobilitätskonzepts Salzburg 2016-2025.

Wirkungsziel/Indikator	Datenquelle	Periodizität	Ausgangswert	Aktueller Wert	Ziel
Modal Split (Anteile der Wege im Umweltverbund)	Land Salzburg, Mobilitätsenerhebung	Alle 10 Jahre	Fuß: 17,4% Rad: 10,7% ÖV: 12,0% (2012)	Fuß: 18,8% Rad: 12,9% ÖV: 12,3% (2022)	Fuß: 20,5% Rad: 15,5% ÖV: 14,5% (2035)
Fahrzeugaufkommen an Kfz-Dauerzählstellen Salzburg gesamt (ohne Stadt)	Land Salzburg	Jährlich	+7% (2014-2025)		Geringere Zunahme
Fahrzeugaufkommen an Kfz-Dauerzählstellen Salzburg Stadt	Land Salzburg	Jährlich	-7% (2014-2025)		Weitere Abnahme
ÖV-Fahrten Regionalbus (Einsteiger) landesweit	Land Salzburg	Jährlich	Steigerungen 2010-2019	19 Mio. [2023]	Zunahme
ÖV-Fahrkartenverkauf Anzahl der Jahreskarten landesweit	SVG	Jährlich	44.217 (2017)	119.193 (2025)	Zunahme
Angebote für Multimodalität	Land Salzburg	jährlich	P&D: 55 P&R Bus: 273 P&R Bahn: 3.182 (2014)	P&D: 207 P&R Bus: 1.065 P&R Bahn: 4.123 (2025)	Zunahme
Anzahl zugelassener E-Pkw (inkl. Hybrid)	Statistik Austria	jährlich	0,4% (2014)	15,5% (2025)	Zunahme
Unfälle mit Personenschaden	Statistik Austria, KfV	Jährlich	2.868 (2014)	3.011 (2024)	Abnahme

15 Prozess und Ablauf der Erarbeitung des Landesmobilitätskonzeptes

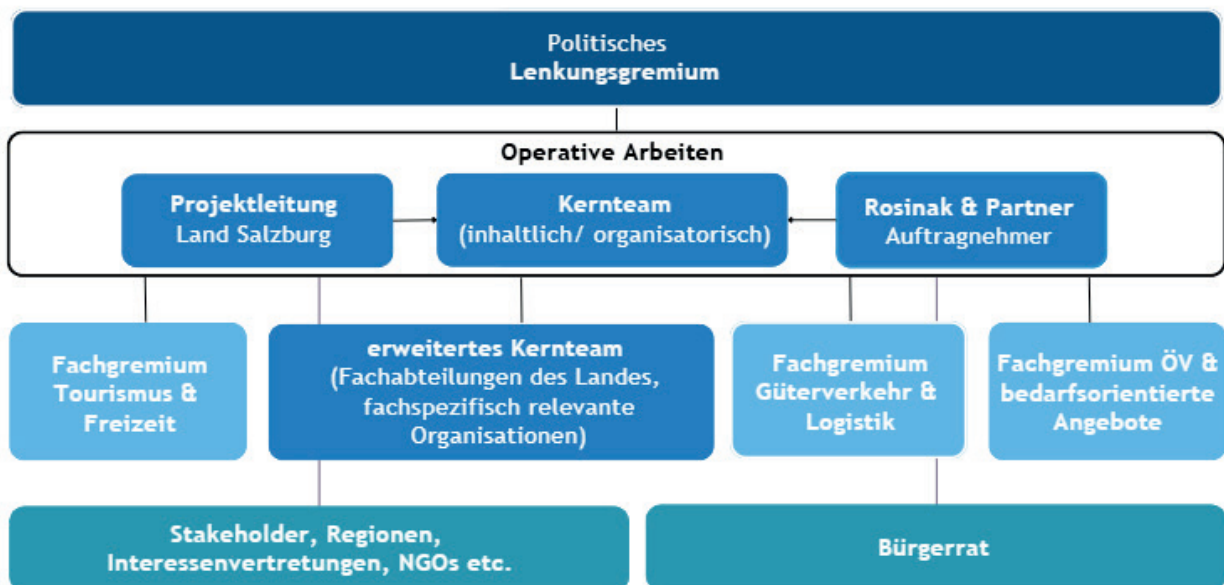
Der Prozess zur Erarbeitung des Landesmobilitätskonzeptes Salzburg folgte einem vorab definierten Zeit-Ablauf- und Zeitplan, welcher im Zuge der Arbeiten leicht angepasst wurde.

Lenkungsgremium, Kernteam und Fachgremien

Die operativen Tätigkeiten erfolgen durch die Projektleitung beim Amt der Salzburger Landesregierung (Abteilung 6, Referat Öffentlicher Verkehr und Verkehrsplanung) sowie durch das Auftragnehmerteam, die das Kernteam bildeten. In einem erweiterten Kernteam waren die relevanten Fachabteilungen eingebunden (Abteilungen Infrastruktur und Verkehr, Wirtschaft, Tourismus und Gemeinden, Lebensgrundlagen und Energie, Natur- und Umweltschutz, Gewerbe, Planen, Bauen, Wohnen sowie der Salzburger Verkehrsverbund und die Innovation Salzburg GmbH). Ergänzend zum erweiterten Kernteam tagten Fachgremien zu den drei spezifischen Themen Freizeit & Tourismus, Güterverkehr & Logistik, ÖV & bedarfsorientierte Angebote, in welchen auch externe Expertinnen und Experten eingeladen waren. Das politische Lenkungsgremium bestand aus Landeshauptmann-Stellvertreter Stefan Schnöll, Landesbaudirektor Daniel Burtscher, Abteilungsleiter Philip Weis sowie weiteren Vertretern der Abteilung 6.

91

Abbildung 52 Projektstruktur Landesmobilitätskonzept Salzburg



Einbindung von Stakeholdern

Interessenvertretungen, NGOs sowie Regionen waren im Rahmen von Stakeholder-Veranstaltungen zur Beratung der Ausgangslage, der Herausforderungen, der Ziele und der Maßnahmen eingebunden. Parallel dazu fanden Treffen zwischen der Stadt Salzburg und dem Land auf Verwaltungsebene statt, um das zeitgleich zu erarbeitende Mobilitätskonzept der Stadt Salzburg (Sustainable Urban Mobility Plan Salzburg) abzustimmen.

Bürgerrat

Im Rahmen der Erarbeitung des Landesmobilitätskonzeptes wurde auch ein Bürgerrat eingesetzt. Dieser setzte sich aus neun Personen aus allen Landesteilen, wobei die Auswahl der

Teilnehmerinnen und Teilnehmer durch Zufallsziehung erfolgte, aber auf eine größtmögliche Diversität geachtet wurde. Im Herbst 2024 wurden 300 Bürgerinnen und Bürger aus dem Land Salzburg per Zufallsauswahl aus dem zentralen Melderegister eingeladen, sich für den Bürgerrat zum Landesmobilitätskonzept zu bewerben. Sechs davon nahmen diese Einladung an, drei Bürger bzw. Bürgerinnen aus dem Mobilitätsbürgerrat des Jahres 2019 haben zusätzlich mitgewirkt. Es nahmen Frauen und Männer unterschiedlicher Altersklassen und Wohnorte teil.

Die Gruppe Salzburger Bürgerinnen und Bürger hat sich entlang folgender Frage zur Mobilität der Zukunft im Land Salzburg beraten: **Wie können wir unsere Mobilität effizient, ressourcenschonend und umweltfreundlich gestalten?**

92

Als Grundsatz formulierten die Teilnehmenden „Jetzt in Bewegung kommen!“ und plädierten für Mut und Weitsicht. Folgende Themen empfiehlt der Bürgerrat in das Landesmobilitätskonzept zu integrieren:

- Der Öffentliche Verkehr soll ausgebaut und verbessert werden und für alle Gruppen unabhängig von Alter, Fitness, Uhrzeit, Wochentag, Anlass, Wohnort, ökonomischer Situation zur Verfügung stehen.
- Bei Angebot, Service und Bequemlichkeit im Öffentlichen Verkehr gibt es viel Potential zur Verbesserung - besonders an den Wochenenden.
- Die Anschlusssicherung bei den Linienverkehren ist weiterhin landesweites Thema.
- Für Groß-Events sollten stets erhöhte Kapazitäten geplant werden.
- Rufbusse und weitere Mikro-ÖV-Angebote, wie sie beispielsweise im Tennengau gut funktionieren, sollten auch in den anderen Salzburger Regionen forciert werden.
- Möglichkeiten auf Anreize und attraktive Preisgestaltung beim Öffentlichen Verkehr sind stets im Auge zu behalten - nach dem Motto aus Sicht der Nutzer: „Öffis sparen Zeit und Geld“.
- Innovative Lösungen aufgreifen - zum Beispiel Apps für Fahrgemeinschaften oder autonom fahrende Kfz im Mikro-ÖV-Betrieb.
- Die Stadt Salzburg soll als Lebens- und Arbeitsraum attraktiv und erreichbar sein. Öffis, Radfahrende, Autofahrende und Zu-Fuß-Gehende kommen flüssig voran. Probleme, wie Stau und Verzögerungen können „an der Wurzel“, also auch mit der Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl, gelöst werden.
- Sichere und komfortable Radwege nach dem Motto: „Ganz Salzburg soll radfahrfreundlich werden - auch im ländlichen Raum.“

Wichtig ist den Teilnehmenden des Bürgerrates, dass bei der Kommunikation neuer Maßnahmen der Nutzen für die Lebensqualität der Menschen im Land Salzburg hervorgehoben wird. Angebote bei Infrastruktur und Verkehr müssen so umgesetzt werden, dass Erleichterungen spürbar und erlebbar sind. Eine Bürgerin drückte dies so aus: *„Wir haben einen weiten Bogen gespannt - von einer breiten Sammlung an Gedanken bis zu klaren Hauptbotschaften. Unsere Empfehlungen sollen allen Menschen in Salzburg helfen.“*

Abbildung 53 Arbeit des Bürgerrates zum Landesmobilitätskonzept Salzburg



Quelle: Amt der Salzburger Landesregierung, Rosinak & Partner ZT GmbH

Abkürzungsverzeichnis

94

ASFINAG	Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
dB	Dezibel
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DTV _w	Durchschnittlicher täglicher Verkehr an Werktagen
E-	Elektro-
EVIS	Echtzeit-Verkehrsinformationssystem
EU	Europäische Union
Fr	Freitag
h	Stunde
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
Lkw	Lastkraftwagen
Lnight	Lärmindex für die Nacht
MaaS	Mobility as a Service
Mio.	Millionen
Min	Minuten
Mo	Montag
NGO	Nichtregierungsorganisation
NO _x	Stickstoffdioxid
NUTS-3	Nomenclature des unités territoriales statistiques, Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik in der EU
N1	Nutzfahrzeugklasse 1 (bis 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht)
N2	Nutzfahrzeugklasse 2 (zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 bis 12 Tonnen)
N3	Nutzfahrzeugklasse 3 (ab 12 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht)
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖV	Öffentlicher Verkehr (Mobilität als eine Dienstleistung)
Pkm	Personenkilometer
Pkw	Personenkraftwagen
PM ₁₀	Feinstaub (Partikel kleiner oder gleich 10 µm)
PM _{2,5}	(Partikel kleiner oder gleich 10 µm)
SISTEG	Salzburger Infrastruktur Errichtungsgesellschaft mbH
SLB	Salzburger Lokalbahnen
SLV	Salzburg Linien Verkehrsbetriebe GmbH
StVO	Straßenverkehrsordnung
SVG	Salzburger Verkehrsverbund GmbH
t	Tonnen
TEN-T	Transeuropäische Verkehrsnetze
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit (20-Fuß-Entsprechungseinheit bei Containern)

THG	Treibhausgase
tkm	Tonnenkilometer
VAO	Verkehrsauskunft Österreich

Glossar

96

Modal Split	Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel (z. B. Pkw, Bahn, Bus, Fahrrad) an den Wegen der Salzburger Bevölkerung
Verkehrsleistung	Produkt aus transportierter Menge an Personen oder Gütern und zurückgelegter Entfernung, gemessen in Personenkilometern oder Tonnenkilometern
Verkehrsaufkommen	Zahl beförderter Personen oder transportierter Güter, unabhängig von der Entfernung
Mikro-ÖV	Kleinskalige, flexible öffentliche Verkehrsdienste (z. B. Rufbusse, Sammeltaxis), die lokale Mobilitätslücken schließen
Motorisierungsgrad	Verhältnis der zugelassenen Pkw zur Bevölkerungszahl, meist in Pkw pro 1 000 Einwohner gemessen
Hybridfahrzeug	Fahrzeug, das zwei verschiedene Antriebsarten - typischerweise Verbrennungs- und Elektromotor - kombiniert
ÖV-Güteklasse	Österreichweites Modell zur Bewertung der Qualität und Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs anhand von Kriterien wie Takt, Entfernung oder Frequenz
Transportaufkommen	Menge der in einem bestimmten Zeitraum transportierten Güter, meist in Tonnen angegeben
Transportleistung	Produkt aus transportierter Gütermenge und Transportentfernung, gemessen in Tonnenkilometern
Tonnenkilometer	Maßeinheit für Güterverkehrsleistung, definiert als Transport x Tonnen über eine Strecke von x Kilometern
Personenkilometer	Maßeinheit für Personenverkehrsleistung, definiert als Transport x Personen über eine Strecke von x Kilometern
Clean Vehicles Directive	EU-Richtlinie zur Förderung sauberer und emissionsarmer Fahrzeuge in öffentlichen Beschaffungen, insbesondere im Verkehrssektor
Bestellkilometer	Bestellungseinheit im öffentlichen Verkehr, die die vom Aufgabenträger bei einem Betreiber bestellte Fahrleistung in Kilometern angibt
Verkehrsdienstevertrag	Vertrag zwischen Verkehrsbehörde und Betreiber, in dem öffentliche Verkehrsleistungen, Pflichten und Entgelte geregelt werden

Verwendete Unterlagen

- AIT, ÖIR (2024): erREICHbar - Soziale und räumliche Abschätzung Betroffener von Mobilitätsarmut; Forschungsprojekt im Rahmen des Programms Mobilität der Zukunft
- Amt der Salzburger Landesregierung (2015): Fahr Rad in Salzburg! Radverkehrsstrategie für das Land Salzburg
- Amt der Salzburger Landesregierung (2017): Strategie zur Anpassung an den Klimawandel
- Amt der Salzburger Landesregierung (2021): Masterplan Klima-Energie 2030
- Amt der Salzburger Landesregierung (2021): Masterplan Gehen Salzburg. Ein Wegweiser für Gemeinden
- Amt der Salzburger Landesregierung (2022): Standortstrategie Salzburg 2035
- Amt der Salzburger Landesregierung (2022): Salzburger Landesentwicklungsprogramm. Gesamtüberarbeitung 2022
- Amt der Salzburger Landesregierung (2023): Tourismusstrategie Salzburg 2030
- Amt der Salzburger Landesregierung (2023): Masterplan Klima-Energie, Umsetzungsfortschritt, Zwischenbericht 2023
- Amt der Salzburger Landesregierung (2023): Statistisches Jahrbuch, Ausgabe 2023
- Amt der Salzburger Landesregierung (2023): Landesaktionsplan MIT-Einander
- Amt der Salzburger Landesregierung (2023): Nahverkehrsplan Stadtregion Salzburg 2023-2027
- Amt der Salzburger Landesregierung (2024): Sicherheit im Verkehr. Programm 2014-2025, Stand 2024
- Amt der Salzburger Landesregierung (2024): Park & Ride und Park & Drive-Angebot in Salzburg 2014-2023
- Amt der Salzburger Landesregierung (2024): Auswertung der automatischen Zählstellen
- ASFINAG (2025): Auswertung der automatischen Zählstellen 2015-2025
- AustriaTech (2025): ÖV-Güteklassen 2019-2024
- AustriaTech (2025): Abfahrten an Haltestellenkategorien 2019 und 2024
- BMK - Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (2020): PoviMob - Potenziale virtueller Mobilität - Rahmen und Maßnahmen für eine bestmögliche Verknüpfung virtueller und physischer Mobilität
- BMK - Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (2021): Mobilitätsmasterplan für Österreich 2030
- BMK - Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (2022): Entkoppelung von Wirtschaftswachstum und Güterverkehrsleistung in Österreich bis 2040
- BMK - Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (2024): Ressourcennutzung in Österreich 2024
- BMK - Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (2024): Integrierte Nationaler Energie- und Klimaplan (NEKP), Periode 2021-2030
- BMWV (1999): Mobilitätsbefragung österreichischer Haushalte 1991
- BMVIT (2016): Österreich unterwegs
- Bundesverband Elektromobilität Österreich (2025): Neuzulassungen für vollelektrische Fahrzeuge zur Güterbeförderung im Jahr 2024 in Österreich unter 3,5 t (N1), zwischen 3,5 t und 12 t (N2) und über 12 t (N3)

- DG Move (2023): Observation et analyse des flux des transports de marchandises transalpines, Rapport annuel 2021
- Europäische Kommission (2019): EU-Richtlinie Clean Vehicles Directive
- Europäische Kommission (2020): EU-Projektionen basierend auf dem PRIMES-Modell
- Europäische Kommission (2021): Verordnung (EU) 2021/1119 Europäisches Klimagesetz
- Europäische Kommission (2025): Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen (COM/2025/85 final): Der Deal für eine saubere Industrie : ein gemeinsamer Fahrplan für Wettbewerbsfähigkeit und Dekarbonisierung
- wiiw/Rosinak & Partner (2022): Systematische Untersuchung der möglichen mittel- und langfristigen Auswirkungen von Covid-19 auf Personen- und Gütermobilität
- Herry Consult (2023): Verkehrserhebung Salzburg 2022, Ergebnisbericht, i.A. des Landes Salzburg
- IBV Fallast (2022): Multimodaler Aktionsplan Salzburg, Multimodale Knoten; i.A.d. Landes Salzburg
- International Energy Agency (2024): Global Energy Outlook 2024
- Komobile (2023): Landesmobilitätskonzept sazburg.mobil 2025 - Statusbericht zur Umsetzung des Maßnahmenprogramms, i.A.d. Landes Salzburg
- Logistikum Steyr (2024): Österreichischer Logistikindikator
- Österreichische Raumordnungskonferenz (2022): Regionale Bevölkerungsprognose für Österreich 2022-2050
- Österreichische Raumordnungskonferenz (2024): Haushaltsprognose
- Österreichische Raumordnungskonferenz (2024): ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse 2024, Analysen zum ÖV und MIV, Schriftenreihe Nr. 216
- PolicyLab, Research Studio iSPACE (2025): ÖV-Bedienqualität im Bundesland Salzburg
- Roland Berger (2024): Automotive Outlook 2040
- RTR Post Monitor, Jahresberichte 2015-2024
- SAGIS (2025): Landesradroutennetz Salzburg, Planungsstand 2025
- Salzburger Landtag (2024): Nr. 254-BEA der Beilagen zum stenografischen Protokoll, 2.Session der 17.Gesetzgebungsperiode, 10.6.2024
- Salzburger Verkehrsverbund GmbH (2025): Mikro-ÖV, Finaler Statusbericht inkl. Aktualisierung 2026
- Salzburger Verkehrsverbund GmbH (2025): Entwicklung der Bestellkilometer im Bus- und Schienenverkehr
- Salzburger Verkehrsverbund GmbH (2025): Fahrgastzahlen im Nahverkehr nach Strecken
- Salzburger Verkehrsverbund GmbH (2025): Statistik der Ticketverkäufe
- Statistik Austria (2024): Güterverkehrsstatistik 2023, 2024
- Statistik Austria (2024): Haushaltsstatistik
- Statistik Austria (2025): Haupt- und Nebenwohnsitze in Österreich
- Statistik Austria (2025): Tourismusstatistik für Österreich
- Statistik Austria (2025): Kfz-Bestandsstatistik 2019-2024
- Statistik Austria (2024/2025): Kfz-Zulassungsstatistik
- Statistik Austria (2025): Verkehrssicherheitsstatistik
- Statistik Austria: Verkehrsstatistik 2017-2024

Umweltbundesamt (2022): Transition Mobility 2040: Entwicklung eines Klima- und Energieszenarios zur Abbildung von Klimaneutralität im Verkehr 2040

Umweltbundesamt (2024): Bundesländer-Luftschadstoffinventur 1990-2022

Verband der Sportartikelhersteller (VSSÖ) (2025): Fahrradverkauf in Österreich 2024

Vereinte Nationen (2015): Transformation unserer Welt: die Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung; Resolution der Generalversammlung verabschiedet am 25.9.1015

WIFO (2020): Welches Home office-Potenzial birgt der österreichische Arbeitsmarkt

ZISP+P Verkehrsplanung (2015): P+R Konzept des Landes Salzburg für den Werktagsverkehr in der Stadt Salzburg



LAND
SALZBURG