



salzburg.mobil 2025

Landesmobilitätskonzept
2016-2025
Expertenbericht - Teil 1
Ausgangslage-Analyse



LAND
SALZBURG



Analysebericht

des beauftragten Planungsteams

Prozess und Ablauf | Rahmenbedingungen |
Bestandsanalyse und Ausganglage | Handlungserfordernisse

Bearbeitung:

komobile Gmunden GmbH

HERRY Consult GmbH

Terra Cognita Claudia Schönegger KG

Dr. Hans Wehr

Stand:

11.01.2016

Analysebericht

des beauftragten Planungsteams

Prozess und Ablauf | Rahmenbedingungen |
Bestandsanalyse und Ausgangslage | Handlungserfordernisse

Auftraggeber:

Land Salzburg, Abteilung 6, Straßenbau und Verkehrsplanung

Projektmanagement und Inhaltliche Betreuung

Dipl.-Ing. Ralf KÜHN

Dipl.-Ing.Dr.techn. Roland HITTENBERGER

LABD Dipl.-Ing. Christian NAGL

3

Auftragnehmer | Bearbeitungsteam:

komobile Gmunden GmbH

Dipl.-Ing. Helmut KOCH

Dipl.-Ing. Sebastian REINBERG

Rainer SCHRÖGENAUER, MSC

HERRY Consult GmbH

Dipl.-Ing. Markus SCHUSTER

Dipl.-Ing. Norbert SEDLACEK

Mag. Irene STEINACHER

Mag. Rupert TOMSCHY

Terra Cognita Claudia Schönegger KG

Mag. Claudia SCHÖNEGGER

Dipl.-Ing. Klaus ROSELSTORFER

Dr. Hans Wehr

Stand:

11.01.2016

INHALTSVERZEICHNIS

1	PROZESS UND ABLAUF	5
1.1	Gremien Operative Leitung und Projektsteuerung	5
1.2	Beteiligungsprozess und Qualitätsmanagement.....	6
1.3	Öffentliche Präsentation des Landesmobilitätskonzeptes	7
1.4	Koordinationstermine, Interviews und Veranstaltungen im Rahmen des Projektes.....	8
2	RAHMENBEDINGUNGEN	9
2.1	U M W E L T internationale und nationale Rahmenbedingungen	9
2.2	V E R K E H R internationale und nationale Rahmenbedingungen	18
2.3	Rahmenbedingungen auf Landesebene	26
3	IST-SITUATION BESTANDSANALYSE ENTWICKLUNG.....	38
3.1	Personenmobilität in Salzburg	38
3.2	Verkehrsinfrastruktur	46
3.3	Erreichbarkeiten im Öffentlichen Verkehr	57
3.4	Verkehrssicherheit	59
3.5	Verkehrsaufkommen Verkehrsentwicklung.....	60
3.6	Güterverkehr	71
3.7	Flugverkehr	75
3.8	Tourismus	79
3.9	Umwelt - Energie.....	80
3.10	Verkehrstelematik Intelligente Verkehrs-Infrastruktur	84
4	RELEVANTE TRENDS ENTWICKLUNGEN PROGNOSEN.....	86
4.1	Bevölkerungsentwicklung.....	86
4.2	Verkehrsentwicklung.....	87
4.3	Relevante „Megatrends“	88
5	PROBLEME UND HANDLUNGSERFORDERNISSE	89
5.1	Subjektive Problemsicht.....	89
5.2	Zusammenfassende Problemsicht auf Basis der Analyseergebnisse.....	94
5.3	Herausforderungen der Zukunft	95
6	LITERATUR QUELLEN	97
7	ANHANG	98

4

Anmerkungen zum vorliegenden Text

Aus Gründen der leichteren Verständlichkeit und besseren Lesbarkeit der Arbeit wird auf geschlechterspezifische Formulierungen weitestgehend verzichtet, so dass immer das weibliche als auch das männliche Geschlecht angesprochen ist, wenn beispielsweise von „Verkehrsteilnehmern“ geschrieben wird.

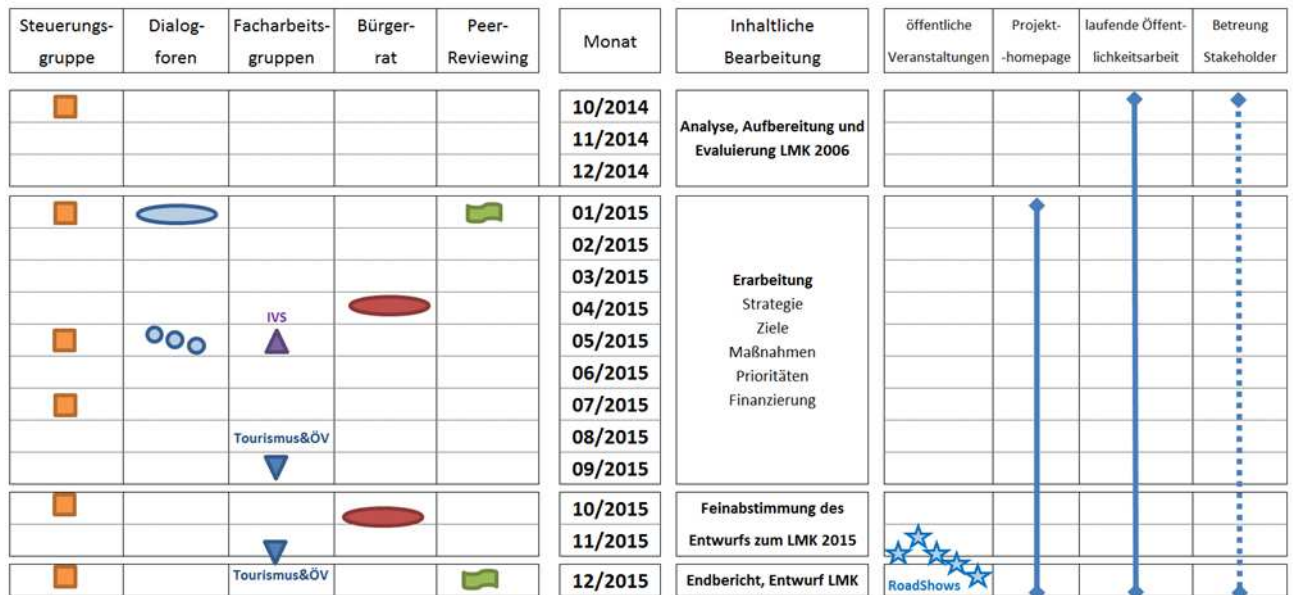
Die Begriffe „Zentralraum“ und „ländlicher Raum“ werden in diesem Text hier analog zum „Salzburger Landesentwicklungsprogramm“ [LEP 2003] verwendet.

1 PROZESS UND ABLAUF

Der Prozessablauf bei der Erarbeitung des Landesmobilitätskonzeptes folgte einem vorab definierten, zielgerichteten Projektfahrplan bestehend aus einem Strukturplan mit klaren Zuständigkeiten und Abläufen sowie einem Zeitplan.

Der vorgesehene **Zeitplan** konnte eingehalten werden. Der **Projekttablauf** wurde im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit von Seiten des Auftraggebers im Zuge des Projektverlaufes adaptiert. Die übrigen Abläufe konnten wie vorgesehen realisiert werden.

Abbildung 1: Zeitplan | Projektkommunikation und Beteiligung



Quelle: Eigene Darstellung

Im Bearbeitungs- und Beteiligungsprozess wurden klare Festlegung von Verantwortlichkeiten und Zeitabläufen definiert.

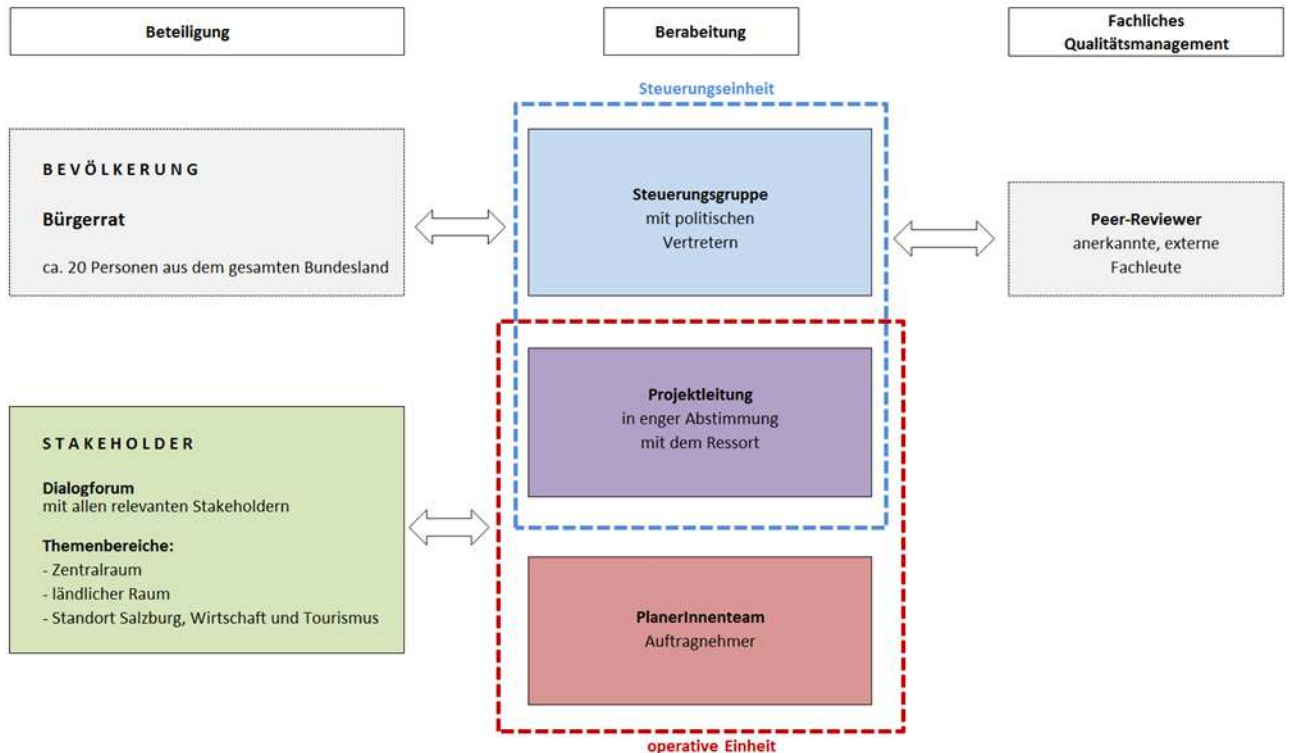
1.1 Gremien | Operative Leitung und Projektsteuerung

Zentral an der Bearbeitung des Projektes beteiligt waren:

- Das **Planerteam** (fachliche Bearbeitung, Projektmanagement, operative Abwicklung von Sitzungen und Veranstaltungen, Dokumentation, Berichtserstellung, ...)
- Die **Projektleitung** (inhaltliche und organisatorische Abstimmung mit Planerteam, Abstimmung mit dem Ressort und den anderen Fachabteilungen, ...)
- Das **Steuerungsgremium** (Diskussion wesentlicher Ergebnisse, Entscheidungen zu Inhalten und Vorgangsweise)

Ergänzend zu diesen operativen und steuernden Einheiten waren auch Stakeholder, Bevölkerung, und Peer-Reviewern in die Bearbeitung integriert (Details siehe *Kapitel 1.2*).

Abbildung 2: Projektstruktur



6

Quelle: Eigene Darstellung

1.2 Beteiligungsprozess und Qualitätsmanagement

Bei der Erarbeitung wurde großer Wert auf einen offenen und transparenter aber auch effizienten Beteiligungsprozess gelegt. Durch die zielgerichtete Einbeziehung von Stakeholdern und (Fach)-öffentlichkeit konnte der Fokus auf die relevanten Ziele gelegt und die Treffsicherheit der Maßnahmen geschärft werden. Potenzielle Konflikte und Wünsche der beteiligten Gruppen konnten zeitgerecht berücksichtigt werden.

- Die laufende Betreuung von relevanten Interessensvertretern erfolgte im Rahmen von **Stakeholderinterviews** mit Interessensvertretungen, NGOs, usw. beginnend in der Analyse- und Evaluierungsphase. Im Rahmen dieser Interviews konnten Einschätzung und Wünsche abgeholt und zur Mitwirkung in den Dialogforen motiviert werden.
- Die **Dialogforen** dienten der Information der relevanten Stakeholder und der Integration von deren Wünschen und Vorschlägen in die Planung. Die Dialoggruppen tagten insgesamt vier Mal, wobei in der zweiten Runde die Gruppen in die Themenbereiche „Zentralraum“, „ländlicher Raum“ sowie „Wirtschaft und Tourismus“ gegliedert wurden.
- **Bürger-Rat:** Mit einem Bürgerinnen- und Bürgerrat sollten Bedürfnisse, Erfahrungen und Wissen der Bevölkerung eingebracht werden. 16 zufällig ausgewählte Personen beschäftigten sich im April 2015 in einem moderierten Prozess zwei Tage lang mit Mobilität, identifizierten Herausforderungen und erarbeiteten konkrete Lösungsvorschläge für die Mobilität in Salzburg. Die Ergebnisse des Bürgerrates wurden im Rahmen eines „Reflexionstermins“ den Bearbeitern und Gremien des Landesmobilitätskonzeptes vorgestellt und in der Erarbeitung des Landesmobilitätskonzeptes besonders berücksichtigt. Im Oktober 2015 wurden den Mitgliedern des Bürger-Rates der Entwurf zu „salzburg.mobil 2025“ vorgestellt.

Zum Zweck des **externen Qualitätsmanagement** durch einen unvoreingenommenen „Blick von außen“ wurde der Bearbeitungsprozess inhaltlich von 3 anerkannten Fachleuten begleitet.

- Univ.Prof. Dipl.-Ing. Sibylla Zech (TU-Wien)
- Prof. Dipl. Ing. Jürg Dietiker, MAE (Schweiz)
- Dipl.-Ing. Dr. Stefan Schönfelder (WIFO)

Diese **Peer-Reviewer** brachten im Rahmen des ersten Dialogforums jeweils fachliche Inputs zur Konzepterstellung ein und liefern in einem weiteren Schritt fachlich fundierte Stellungnahmen zum erarbeiteten Entwurf des Landesmobilitätskonzeptes.

1.3 Öffentliche Präsentation des Landesmobilitätskonzeptes

Begleitend zur Konzepterarbeitung wurde von Jänner bis Dezember 2015 die **Projekt-Homepage** salzburg.mobil2025.at betrieben und vom Bearbeitungsteam inhaltlich betreut. Die Seite bot neben allgemeinen Informationen zum Projekt auch die Möglichkeit zum Download von Unterlagen und Teilergebnissen sowie einen Kommentarbereich zur (moderierten) öffentlichen Diskussion von Verkehrsthemen.

Die öffentliche Vorstellung des Entwurfs zum Landesmobilitätskonzept erfolgte auf Wunsch des Auftraggebers im November 2015 im Rahmen von **7 „Roadshows“**. Diese ersetzen die vom Bearbeitungsteam ursprünglich vorgesehene öffentliche Abschlussveranstaltung sowie die geplanten bezirksweisen Bürgermeisterkonferenzen.

Auf Basis der vom Bearbeitungsteam zur Verfügung gestellten Unterlagen, wurde vom Auftraggeber ein 8-seitige **Positionspapier** zur Vorstellung von salzburg.mobil2025 und insbesondere der 10 Leitprojekte erstellt.

Nach Beschlussfassung durch die Landesregierung soll eine entsprechende **Publikation** verfasst werden.

1.4 Koordinationstermine, Interviews und Veranstaltungen im Rahmen des Projektes

Im Rahmen der Erarbeitung des Landesmobilitätskonzeptes fanden bis einschließlich den 10.12.2015 folgende Termine mit Beteiligung des Bearbeitungsteams statt:

- 2014.10.01: KickOff mit der Projektleitung
- 2014.10.22: Meeting zur Projektkoordination mit der Projektleitung
- 2014.10.28: 01. Sitzung des Steuerungsgremiums
- 2014.11.06: Projektvorstellung im Arbeitsausschuss der Regierung
- 2014.11.18: Interview LAbG Angelika Lindner
- 2014.11.24: Interview Arbeiterkammer Salzburg
- 2014.11.24: Meeting zur Projektkoordination mit der Projektleitung
- 2014.11.25: Koordinationsmeeting zur Projekthomepage mit Projektleitung und Landesmedienzentrum
- 2014.12.09: Abstimmungsmeeting mit der Projektleitung und der Raumordnungsabteilung
- 2014.12.10: Abstimmungsmeeting mit der Projektleitung und der Umwelta Abteilung
- 2014.12.18: Stakeholderinterview mit der „Plattform der Verkehrsinitiativen“
- 2015.01.13: Meeting zur Projektkoordination mit der Projektleitung
- 2015.01.20: 02. Sitzung des Steuerungsgremiums
- 2015.01.28: Dialogforum mit Stakeholdern und Fachöffentlichkeit
- 2015.02.05: Stakeholderinterview mit Salzburg Airport
- 2015.03.02: Stakeholderinterview mit Salzburg Wohnbau
- 2015.03.19: Stakeholderinterview mit Salzburger Verkehrsverbund GmbH
- 2015.03.25: Stakeholderinterview mit Salzburg AG (Verkehr)
- 2015.04.28: Reflexionsgruppe zum Bürgerrat
- 2015.05.05: Abstimmung mit Projektleitung und den Abteilungen für Raumordnung und für Umwelt
- 2015.05.06: Facharbeitsgruppe IVS
- 2015.05.13: 03. Sitzung des Steuerungsgremiums
- 19.05.2015: Dialogforum mit Stakeholdern zum Themenbereich „ländlicher Raum“
- 20.05.2015: Dialogforum mit Stakeholdern zum Themenbereich „Zentralraum“
- 21.05.2015: Dialogforum mit Stakeholdern zum Themenbereich „Standort und Wirtschaft“
- 2015.05.21: Stakeholderinterview mit Wirtschaftskammer Salzburg
- 2015.06.09: Abstimmungstermin mit LR Mayr
- 2015.06.19: Stakeholderinterview mit Salzburg AG (Verkehr)
- 2015.06.24: Stakeholderinterview mit Wirtschaftskammer Salzburg
- 2015.07.09: 04. Sitzung des Steuerungsgremiums
- 2015.08.27: Abstimmungs- und Koordinationsmeeting mit der Projektleitung
- 2015.09.16: Abstimmungsmeeting mit der Salzburger Verkehrsverbund GmbH
- 2015.09.30: Abstimmungsmeeting Tourismus und öffentlicher Verkehr
- 2015.10.06: Abstimmungs- und Koordinationsmeeting mit der Projektleitung
- 2015.10.08: 05. Sitzung des Steuerungsgremiums
- 2015.11.05: Projektvorstellung im Arbeitsausschuss der Landesregierung
- 2015.11.19: Abstimmungsmeeting Tourismus und öffentlicher Verkehr
- 2015.11.26: Abstimmungs- und Koordinationsmeeting mit der Projektleitung
- 2015.12.03: 05. Sitzung des Steuerungsgremiums
- 2015.12.09 Abstimmungstermin mit Regierungsfraktionen zum Maßnahmenkatalog

Ein für Do. den 10.12.2015 geplanter Termin zur Vorstellung im Arbeitsausschuss der Regierung wurde kurzfristig abgesagt.

2 RAHMENBEDINGUNGEN

Das Salzburger Landesmobilitätskonzept ist eingebettet in ein System an übergeordneten internationalen, nationalen und landespolitischen und -gesetzlichen Vorgaben, Zielsetzungen und Strategien. Es steht in engem Zusammenhang mit bereits beschlossene Konzepte und Planungen und steht in Wechselwirkung mit laufenden und zukünftigen Projekten.

Im Folgenden werden diese relevanten Rahmenbedingungen kurz zusammenfassend dargestellt.

2.1 U M W E L T | internationale und nationale Rahmenbedingungen

2.1.1 Kyoto Zielsetzung - Klimaschutzgesetz - Klimastrategie

Das Kyoto-Protokoll (*Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen UNFCCC, Zusatzprotokoll Konferenz Kyōto 1997*) sieht innerhalb der Verpflichtungsperiode 2008-2012 eine Reduktion des jährlichen Treibhausgas-Ausstoßes der Industrieländer um durchschnittlich 5,2 Prozent gegenüber dem Stand von 1990 vor. Gemäß der EU-internen Lastenaufteilung hat Österreich sein Emissionsreduktionsziel in dieser Periode auf -13% gegenüber 1990 festgelegt.

Nachdem diese „erste“ Verpflichtungsperiode Ende 2012 ausgelaufen ist, wurde in Doha (Katar) 2012 eine Einigung über eine zweite Kyoto-Verpflichtungsperiode 2013 - 2020 erzielt. In dieser beträgt die für die EU vereinbarte Emissions-Reduktion 20 % gegenüber 1990.

Zur Erreichung der Klimaschutzziele wurde 2007 die österreichische **Klimastrategie** entwickelt, welche entsprechende Umsetzungsmaßnahmen enthält. Aufbauend auf dieser Klimastrategie wurde zur nationalen Umsetzung der völker- und unionsrechtlichen verpflichtenden Zielvorgaben im Jahr 2011 das **österreichische Klimaschutzgesetz**¹ beschlossen.

Das Klimaschutzgesetz bildet damit eine wesentliche Säule der österreichischen Klimapolitik. Es schreibt jährliche Höchstmengen von Treibhausgasemissionen für insgesamt sechs Sektoren fest und regelt die Erarbeitung und Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen außerhalb des EU-Emissionshandels. Die Emissionshöchstmengen entsprechen für die Periode 2008 bis 2012 den Zielwerten der Klimastrategie 2007. Im Jahr 2013 wurden in einer Novelle wurden die sektoralen Höchstmengen je Sektor für die Periode 2013 bis 2020 beschlossen.

Für den Verkehrssektor gelten dabei folgende Werte:

Abbildung 3: Tabelle | Jährliche Höchstmengen an THG-Emissionen im Verkehrssektor (in Mio. t. CO₂-Äquivalent) gemäß Anlage 2 des Klimaschutzgesetzes (BGBl. I Nr. 94/2013)

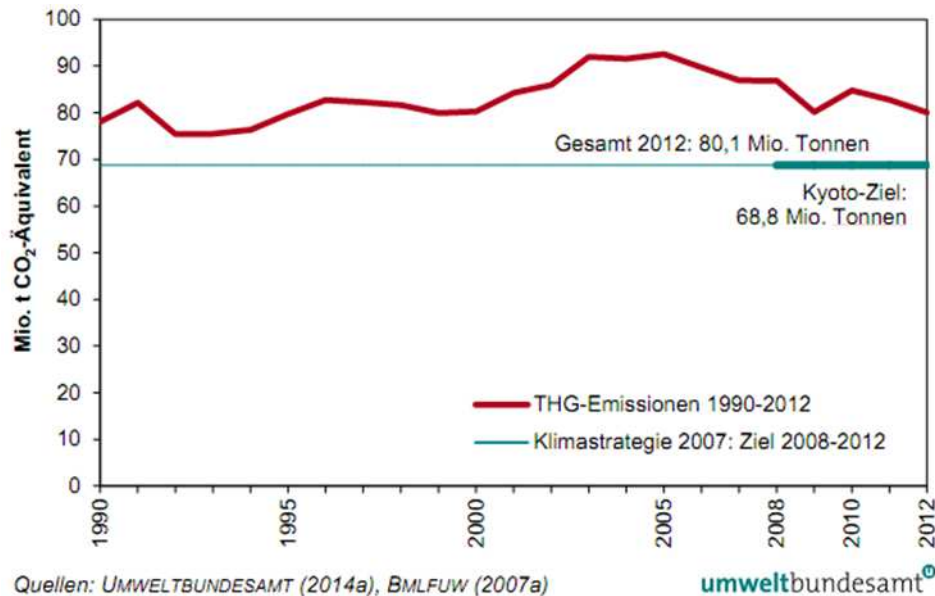
Jahr	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Mio.t CO ₂ -Äquivalent / Jahr	21,9 0	21,6 8	21,4 6	21,2 4	21,0 3	20,8 1	20,5 9	20,3 7

Quelle: [UBA 2014]

In Österreich betragen die Treibhausgas-Emissionen im Jahr 2012 80,1 Mio. Tonnen Kohlenstoffdioxid-Äquivalent (CO₂-Äquivalent). Sie lagen damit um 2,5 % über dem Niveau von 1990 und um 11,3 Mio. Tonnen über dem jährlichen Durchschnittswert des für 2008 bis 2012 festgelegten Kyoto-Ziels von 68,8 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent. Die Treibhausgas-Emissionen sind (mit Ausnahme des Jahres 2010) seit 2005 kontinuierlich gesunken, was in erster Linie auf den vermehrten Einsatz von erneuerbarer Energie und Energieeffizienzmaßnahmen zurückzuführen ist.

¹ Bundesgesetz zur Einhaltung von Höchstmengen von Treibhausgasemissionen und zur Erarbeitung von wirksamen Maßnahmen zum Klimaschutz (Klimaschutzgesetz - KSG)

Abbildung 4: Verlauf der österreichischen Treibhausgas-Emissionen im Vergleich zum Kyoto-Ziel, 1990-2012



10

Quelle: [UBA 2014]

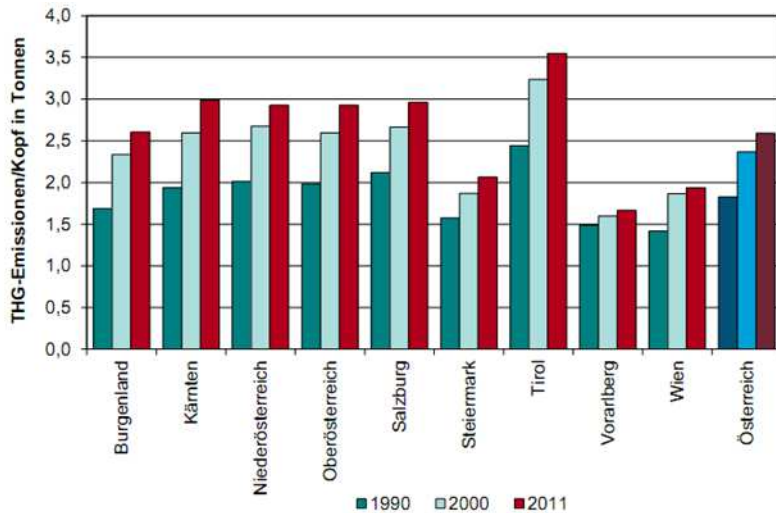
Tatsächliche Entwicklung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor

Österreichweit stiegen die Treibhausgasemissionen aus dem Verkehrssektor zwischen 1990 und 2012 um 54 % auf 21,7 Millionen Tonnen pro Jahr an, wobei der Straßenverkehr den Hauptverursacher des Anstieges darstellt. Im Jahr 2012 verursachte der Personenverkehr auf der Straße 11,9 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent, jener im Straßengüterverkehr 9,1 Millionen Tonnen. Im Verkehrssektor besteht die größte Differenz zwischen dem Ist-Zustand und den sektoralen Zielen der Klimastrategie.

Die Treibhausgas-Emissionen pro Kopf haben seit 1990 im Sektor Verkehr in allen Bundesländern zugenommen. Zusätzlich zu den steigenden Fahrleistungen wirkt sich hier auch der vermehrte Kraftstoffexport aufgrund günstiger Treibstoffpreise in Österreich aus. Das Bundesland Salzburg liegt mit einem Anstieg von ca. 2,1 t/Kopf im Jahr 1990 auf ca. 2,9 t/Kopf im Jahr 2012 - entspricht einem Anstieg um ca. 38% - zwar unter dem Bundesdurchschnitt jedoch immer noch deutlich über der Zielsetzung.

Ohne weitere Maßnahmen ist das Erreichen der gesetzten Ziele nicht möglich.

Abbildung 5: Entwicklung der Treibhausgas Emissionen des Sektors Verkehr pro Kopf auf Bundesländerebene (inkl. Kraftstoffexport).



Quelle: UMWELTBUNDESAMT (2013b)

umweltbundesamt

Quelle:[UBA 2014]

2.1.2 EU-Klimaschutzstrategie 20:20:20

Im Klima- und Energiepaket der EU verpflichten sich die Mitgliedstaaten, die Treibhausgas-Emissionen bis zum Jahr 2020 gegenüber 1990 um 20 % zu reduzieren. Die Vorgangsweise ist dabei in Emissionshandelssektoren und den Nicht-Emissionshandelssektoren unterschiedlich. Für Österreich ist im Nicht-EH-Bereich eine Emissionsminderung von 16 % bis 2020 bezogen auf das Jahr 2005 vorgesehen. Darüber hinaus ist ab 2013 ein rechtlich verbindlicher Zielpfad spezifiziert, wobei jährlich abgerechnet wird.

Neben dem Ziel der Emissionsreduktion enthält das Klima- und Energiepakets auch eine verpflichtende Zielsetzung zur Erhöhung des Anteils der erneuerbaren Energieträger am Bruttoendenergieverbrauch auf 20 % in der EU wobei für Österreich hier ein Ziel von 34 % gilt. Im Verkehrssektor müssen mindestens 10 % der eingesetzten Energie durch erneuerbare Energieträger aufgebracht werden. Weiters ist bis 2020 zur Eindämmung des Energieverbrauchs eine Erhöhung der Energieeffizienz um 20 % vorgesehen.

2.1.3 EU-Umgebungslärmrichtlinie

Die EU Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25.06.2002 setzt den integrierten Ansatz der Prüfung, Bewertung und Regulierung von Umweltauswirkungen im Bereich des Lärmschutzes um. Ziel ist es dabei, schädliche Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbare Belästigungen durch Umgebungslärm entsprechend den Kenntnissen der Wissenschaft vorzubeugen und entgegenzuwirken. Gemäß Richtlinie ist dabei die Ausarbeitung von Umgebungslärmkarten sowie Aktionsplänen für den Straßenverkehr, Schienenverkehr, Flugverkehr und IPPC Anlagen in Ballungsräumen vorgesehen.

- Die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in das Salzburger Landesrecht erfolgte mit dem Umweltschutz- und Umweltinformationsgesetz (UUIG), LGBl Nr. 72/2007 in der geltenden Fassung.
- Auf Bundesebene sind das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (Bundes-LärmG) BGBl I 60/2005 sowie die Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (Bundes-LärmV) BGBl II 144/2006 maßgeblich.

Neben der direkten Umsetzung im UIG Gesetz des Landes kommt auch der

- Richtlinie Immissionsschutz in der Raumordnung (Regierungsbeschluss der Salzburger Landesregierung aus dem Jahr 2003 sowie zu Änderungen betreffend Freileitungen im Jahr 2014) hohe Bedeutung für eine vorausschauende Berücksichtigung von möglichen Lärmauswirkungen auf den Menschen zu.

Maßgeblich gemäß EU Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 mio Kraftfahrzeugen pro Jahr.

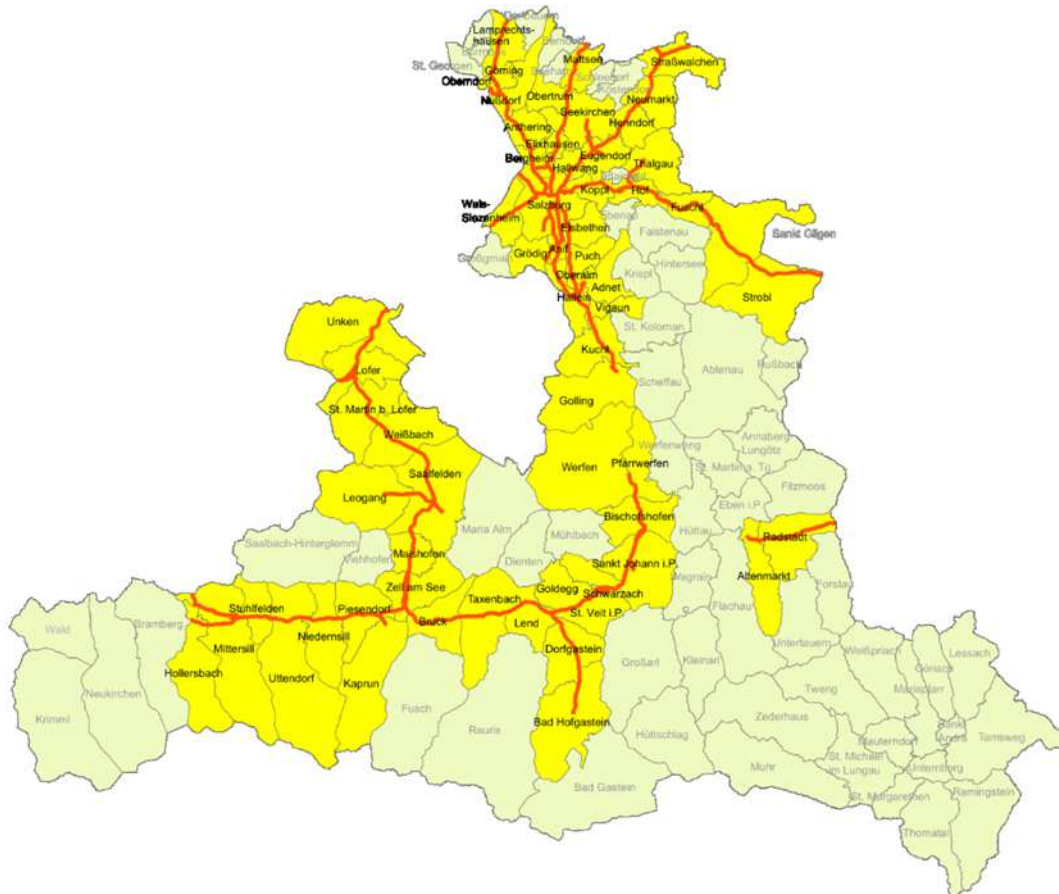
Grundsätzlich gelten für den durch den Verkehr auf Hauptstraßen verursachten Lärm laut UIG Schwellwerte von $L_{den} = 60$ dB und $L_{night} = 50$ dB.

Nachstehende Grundlagen und Aktionspläne sind für das Konzept Salzburg Mobil 2015 von Bedeutung:

- Umgebungslärmkarten für Ballungsräume und Hauptverkehrsstraßen
 - für Salzburg wurden die Lärmkarten für allen betroffenen Hauptverkehrsstraßen in Landeskompentenz berechnet und im öffentlich zugänglichen GIS des Landes (SAGIS-online) als auch auf der Bundesplattform: www.laerminfo.at veröffentlicht
- Zusätzlich zu den Aktionsplänen des Bundes für Autobahnen und Schnellstraßen sowie Schienenstrecken und dem Flughafen Salzburg wurden im Bundesland Salzburg zwei Teilaktionspläne erarbeitet. Diese Aktionspläne sind jedoch reine Planungsinstrumente ohne rechtlich bindende Wirkung. Es könne daher daraus keine subjektiven Rechte begründet werden.
 - Teil 6: Salzburg Straßen außerhalb der Autobahnen und Schnellstraßen außerhalb des Ballungsraumes Salzburg: erstmals erstellt 2008 - der neue und überarbeitet Aktionsplan 6B 2015 befindet sich derzeit (bis 28.04.2015) im öffentlichen Auflageverfahren.
 - Teil 6B: Salzburg Straßen Ballungsraum Salzburg 2013

Die nachstehende Übersichtsdarstellung zeigt jene Straßenabschnitte mit mehr als 3 mio KFZ pro Jahr und die davon betroffenen Gemeinden im Land Salzburg:

Abbildung 6: Straßenabschnitte und Gemeinden im Land Salzburg mit mehr als 3 mio KFZ pro Jahr



13

Quelle: Entwurf Aktionsplan Salzburg Teil 6 (Straßen außerhalb Autobahnen und Schnellstraßen außerhalb des Ballungsraumes Stadt - Salzburg), Stand März 2015 (Begutachtungsfrist bis 28.04.2015), http://www.laerminfo.at/massnahmen/aktionsplaene/ap_2013.html (Abfrage; 16.03.2015)

Nachstehende Maßnahmen werden im Entwurf zum Aktionsplan Teil 6 Land Salzburg angeführt:

- Maßnahmen der Verkehrsplanung
 - B 159 Umfahrung Langwies
 - Halbanschlussstelle Hagenau
- Maßnahmen in der Raumordnung
 - konsequente Umsetzung der Richtlinie Immissionsschutz in der Raumordnung
- Maßnahmen zur Verringerung der Schallübertragung

Als geplante Lärmschutzprogramme - Lärmaktionsplan werden im Entwurf angeführt:

- B 1 Umfahrung Straßwalchen
- B 159 Umfahrung Langwies
- A1 Halbanschluss Hagenau (Erste Ausbaustufe)
- Errichtung von Lärmschutzwänden
- Förderung des Einbaus von Lärmschutzfenstern

Im Aktionsplan Teil 6B Ballungsraum - Stadt Salzburg 2013 werden Maßnahmen in nachstehenden Bereichen angeführt:

- Allgemeine verkehrslenkende Maßnahmen
- Radverkehr
- Begegnungszonen
- Parkraumbewirtschaftung Neu, Stellplatzverordnung
- Netzoptimierung S-Bahn / Obus / Bus
- Maßnahmen zur Raumordnung - Stadtstruktur
- Mobilitätsmanagement

2.1.4 Alpenkonvention (Verkehrsprotokoll)

8 Alpenländer - unter ihnen Österreich - verpflichteten sich als Vertragsparteien der Alpenkonvention unter anderem 2007 zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik².

Dieser nachhaltigen gemeinsamen Verkehrspolitik liegen folgende **Zielsetzungen** zugrunde³:

- **Belastungen und Risiken** im Bereich des inneralpinen und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß **senken**, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist, unter anderem durch eine verstärkte **Verlagerung des Verkehrs**, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene, vor allem durch **Schaffung geeigneter Infrastrukturen und marktconformer Anreize**;
- Nachhaltige Entwicklung des Lebens- und Wirtschaftsraumes als Lebensgrundlage der im Alpenraum wohnenden Bevölkerung durch eine alle Verkehrsträger umfassende, aufeinander **abgestimmte Verkehrspolitik** der Vertragsparteien;
- **Einwirkungen**, welche die Rolle und die Ressourcen des Alpenraums - dessen Bedeutung über seine Grenzen hinausreicht - sowie den Schutz seiner Kulturgüter und naturnahen Landschaften gefährden, zu **mindern** und soweit wie möglich zu **vermeiden**;
- den inneralpinen und alpenquerenden Verkehr durch **Steigerung der Effektivität und Effizienz** der Verkehrssysteme und durch **Förderung umwelt- und ressourcenschonenderer Verkehrsträger** unter wirtschaftlich tragbaren Kosten gewährleistet;
- **faire Wettbewerbsbedingungen** unter den einzelnen **Verkehrsträgern** gewährleisten

Im Rahmen der Ratifizierung dieses Vertrages verpflichten sich die Vertragsparteien, die Ziele dieses Protokolls auch in ihren anderen Politiken zu berücksichtigen⁴.

Das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention führt konkrete Strategien und Maßnahmen zur Erreichung dieser Zielsetzungen an. Unter anderem sind dies:

- Verkehrsbedingte Umweltbelastungen sind durch eine Kombination ökonomischer Instrumente, Raumordnungs- und Verkehrsplanungsmaßnahmen zu beschränken.
- Einrichtung und Ausbau kundenfreundlicher und umweltgerechter öffentlicher Verkehrssysteme sind zu fördern.
- Verkehrsberuhigte und verkehrsfreie Zonen, die Einrichtung autofreier Tourismusorte sowie die autofreie Anreise und des autofreien Aufenthalts von Urlaubsgästen sind zu unterstützen.
- die Verkehrsträger sind aufeinander abzustimmen, die Intermodalität ist zu begünstigt
- bestehenden Verkehrssysteme und -infrastrukturen sind durch den Einsatz von Telematik bestmöglich zu nutzen
- externe Kosten und Infrastrukturkosten werden dem Verursacher angelastet
- durch Maßnahmen der Raumordnung und Schaffung entsprechender Strukturen ist dafür Sorge zu tragen, dass eine Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs auf das jeweils umweltverträglichere Verkehrsmittel begünstigt wird

² Protokoll zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 im Bereich Verkehr

³ Protokoll zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 im Bereich Verkehr; Kapitel I, Artikel 1

⁴ Protokoll zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 im Bereich Verkehr; Kapitel I, Artikel 4

- Reduktionspotenziale, die im Verkehrsaufkommen bestehen sind zu erschließen und zu Nutzen.
- die Schadstoff- und Lärmemissionen aller Verkehrsträger sind auf Grundlage der jeweils bestverfügbaren Technologie schrittweise zu reduzieren
- die Verkehrssicherheit ist zu erhöhen.
- die Bahninfrastrukturen sind durch den Bau und die Entwicklung großer alpenquerender Achsen einschließlich der Anschlüsse und der Errichtung angepasster Terminals zu verbessern
- die weitere betriebliche Optimierung und Modernisierung der Eisenbahn, hier insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr, ist zu verfolgen
- es sind Maßnahmen zur Verlagerung insbesondere des Güterverkehrs über längere Distanzen auf die Eisenbahn zu treffen
- intermodale Transportsysteme sowie Eisenbahn selbst sind weiterzuentwickeln
- die Nutzung der Eisenbahn ist zu verstärken und kundenfreundliche Synergien zwischen dem Personenfern-, Regional- und Ortsverkehr sind zu schaffen
- die Umweltbelastungen des Flugverkehrs, sind so weit wie möglich zu reduzieren.
- die Verkehrssysteme zur Verbindung alpennaher Flughäfen mit den jeweiligen Alpenregionen sind zu verbessern, ohne dass es dadurch die Belastung der Umwelt erhöht wird.

15

Überdies haben sich die Vertragsparteien verpflichtet **keine neuen hochrangigen Straßen für den alpenquerenden Verkehr** zu errichten.

2.1.5 Energieeffizienzgesetz

Ziel des Bundes-Energieeffizienzgesetzes (EEffG)⁵ - als Umsetzung der EU-Richtlinie 2012/27/EU über Energieeffizienz sowie der Erreichung dem unionsrechtlich vorgegebenen "20-20-20 Ziel" (siehe oben) - ist es, bis 2020:

- die Energieeffizienz um 20 Prozent zu verbessern
- die Versorgungssicherheit zu verbessern
- den Anteil erneuerbarer Energien im Energiemix zu erhöhen
- eine Reduktion von Treibhausgasemissionen zu erreichen

Im Verkehrssektor führt das Energieeffizienzgesetz explizit Aktivitäten in folgenden Maßnahmenfeldern als entsprechend energieeffizient an⁶:

- Technische Möglichkeiten bei Kraftfahrzeugen (Einsatz verbrauchsarmer Fahrzeuge, Alternativantriebe wie z.B. Elektromobilität, Gewichtsreduktion, Vermeidung verbrauchssteigernder Zusatzausstattung, Verbrauchsmonitoring, Reifendruckregelsysteme, Leichtlauföle, etc.)
- Schaffung von attraktiver Infrastruktur, innovative Geschäftsmodelle, Nutzbremssysteme, etc.
- Technische Möglichkeiten bei der Infrastruktur - Verkehrslenkung- und -steuerung und dergleichen (z.B. Routenplanung und Routenanpassung aufgrund aktueller Verkehrssituationen)
- Technische Möglichkeiten bei Tunnelanlagen - Tunnelthermie
- Intelligente Speicher- und Nutzungskonzepte für E-Mobility
- Fuhrparkumstellungen
- Verkehrsverlagerung auf andere Verkehrsträger (Attraktivierung öffentlicher Verkehr, Parkplatzbewirtschaftung, Ausbau Radwegenetz, Tarif-Verbundsysteme, etc.)
- Ersatz innerbetrieblicher Gütertransporte durch Bandförderungen, Schächte etc.
- Verringerung des Transportbedarfs (z.B. durch Dezentralisierung von Produktionskapazitäten)

⁵ Bundesgesetz, mit dem das Bundes-Energieeffizienzgesetz, das Bundesgesetz, mit dem der Betrieb von bestehenden hocheffizienten KWK-Anlagen über KWK-Punkte gesichert wird, und das Bundesgesetz, mit dem zusätzliche Mittel für Energieeffizienz bereitgestellt werden, erlassen sowie das Wärme- und Kälteleitungsausbaugesetz und das KWK-Gesetz geändert werden (Energieeffizienzpaket des Bundes)

⁶ EEffG, Anhang 1

- Zusammenlegung räumlich getrennter Verarbeitungsstufen
- Verringerung der Energieintensität von Transporten z.B. durch Vermeidung von Leerfahrten, Steigerung der Auslastung von Fahrzeugen oder Einbindung der Eisenbahn ... in die Logistik
- Raumplanerische Maßnahmen (Stellplatzregelungen, Unterstützung autofreies Wohnen, Infrastrukturmaßnahmen, Erschließungskonzepte, etc.)
- Begleitmaßnahmen, Öffentlichkeitsarbeit (Mobilitätsmanagement in Betrieben und Gemeinden, Kennzeichnung des Energieverbrauchs von PKW, Sensibilisierung in Schulen, Kampagnen, Aktionstage, Spritspartrainings)

2.1.6 Immissionsschutzgesetz-Luft

Das Immissionsschutzgesetz-Luft⁷ setzt die entsprechenden Verpflichtungen gegenüber der EU (*Umsetzung d. Luftqualitäts-Rahmenrichtlinie sowie d. 1. Tochterrichtlinie - Luft*) in nationales Recht um, und schafft ein Instrumentarium für die Luftreinhaltepolitik. Ziele sind der dauerhafte Schutz der menschlichen Gesundheit, des Tier- und Pflanzenbestandes und deren Lebensräume, sowie der Schutz von Kultur- und Sachgütern vor schädlichen oder belästigenden Luftinhaltsstoffen. Dazu wird auf die vorsorgliche Verringerung der Immissionen von Luftschadstoffen und die Bewahrung der besten mit nachhaltiger Entwicklung verträglichen Luftqualität abgezielt.

Die Immissionsschutzregelungen stellen gemeinsam mit den bestehenden emissionsseitigen Bestimmungen die Säulen der Luftreinhaltepolitik in Österreich dar.

Das Immissionsschutzgesetz-Luft regelt folgende Bereiche:

- systematische Immissionsmessungen
- Immissionsgrenzwerte und Zielwerte für verschiedene Luftschadstoffe (Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid, Stickstoffdioxid, Staub, Blei, Cadmium, Benzol)
- Vorgangsweise bei Grenzwertüberschreitungen, vorsorgliche Minderung der Luftschadstoffbelastung bei der Anlagengenehmigung
- Definition von Alarmwerten für die Luftschadstoffe Schwefeldioxid und Stickstoffdioxid, bei deren Überschreitung die Bevölkerung zu informieren und Sofortmaßnahmen zu verordnen / ergreifen sind.
- Maßnahmen zur Bewahrung und Verbesserung der Luftqualität, die auch ohne aktuelle Grenz- und Zielwertüberschreitungen umzusetzen sind (Statuserhebungen, Programme, Maßnahmenverordnungen, Aktionspläne)

Gemäß §2 des IG-Luft sind solche Gebiete als „Sanierungsgebiete“ zu bewerten, in denen sich Emissionsquellen befinden, die einen erheblichen Beitrag zur Immissionsgrenzwertüberschreitung geleistet haben und für die in einem Programm gemäß §9a Maßnahmen vorgesehen sind.

In Salzburg gelten nachstehende Gebiete als Sanierungsgebiete gem. IG-Luft;

- Feinstaub (PM10):
 - Salzburger Zentralraum gemäß Karte (siehe *Abbildung 7*)
- Stickstoffdioxid (NO₂)
 - Stadtgemeinde Salzburg (NO₂)
 - Stadtgemeinde Hallein (NO₂)
 - Der Verlauf der A1 Westautobahn im gesamten Zentralraum (NO₂)
 - Der Verlauf der A10 Tauernautobahn im gesamten Zentralraum (NO₂)

Im Jahr 2013 erfolgte seitens des Landes Salzburg die Fortschreibung des Maßnahmenprogrammes zur Luftreinhaltung. In diesem Luftreinhalteprogramm finden sich wie auch bereits im Programm 2008 zahlreiche Maßnahmen im Bereich Verkehr und Mobilität.

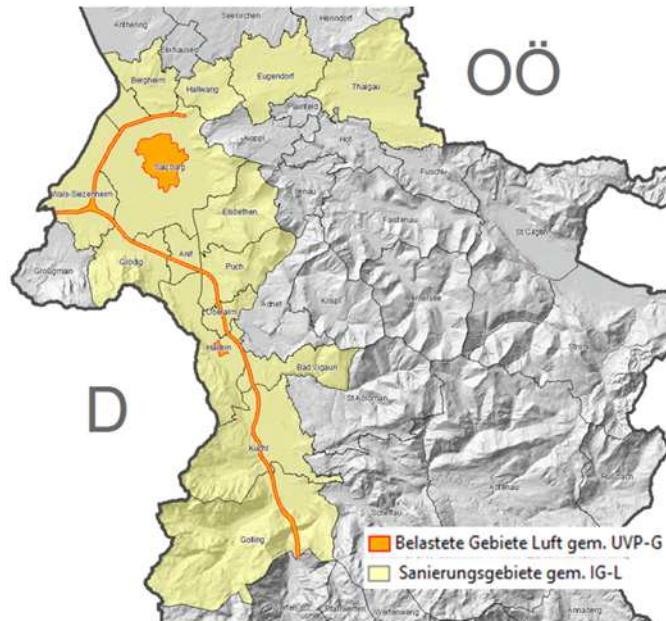
⁷ BGBl Nr. 115/1997; Bundesgesetz zum Schutz vor Immissionen durch Luftschadstoffe, mit dem die Gewerbeordnung 1994, das Luftreinhaltegesetz für Kesselanlagen, das Berggesetz 1975, das Abfallwirtschaftsgesetz und das Ozongesetz geändert werden (Immissionsschutzgesetz - Luft, IG-L).

Neben den Sanierungsgebieten gem. §2 IG-L werden in einer Verordnung des Bundes, **belastete Gebiete** zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVPG 2000) auf Basis der im IG-L festgelegten Immissionsgrenzwerte Gebiete als belastete Gebiete festgelegt.

Zu den belasteten Gebieten gem. Verordnung zum UVPG 2000 zählen in Salzburg:

- KG Salzburg der Stadt Salzburg (NO₂, PM₁₀)
- Teilgebiet im Stadtgebiet Hallein (NO₂, PM₁₀)
- A1 Westautobahn (NO₂): 100 m beidseits von Salzburg Nord bis Knoten Salzburg
- A10 Tauernautobahn (NO₂): 100 m beidseits vom Knoten Salzburg - Salzburg Süd

Abbildung 7: Sanierungsgebiete gem. IG-Luft und Belastete Gebiete gem. Verordnung zum UVPG 2000



Quelle: eigene Darstellung auf Basis des IG-Luft Maßnahmenplan - Luftreinhalteprogramm Salzburg 2013; Datenquelle SAGIS

Innerhalb von Sanierungsgebieten bzw. belasteten Gebiete Luft gelten nachstehende Vorgaben bzw. Konsequenzen:

- Vorgaben in Bezug auf max. zulässige Zusatzbelastungen im Zusammenhang mit Projekten: z.B. Grenzwertüberschreitungen um max. 1% des Grenzwertes für den Jahresmittelwert (NO₂ und PM₁₀)
- Vorgaben in Bezug auf das Erfordernis einer Umweltverträglichkeitsprüfung gem. § 3 UVP-G 2000 z.B. Größenschwellwerte für Verfahren in Bezug auf konkrete Vorhaben gem. Anhang 1 und 2 des UVPG 2000
- Maßnahmenplanung des Landes für Sanierungsgebiete: Fortschreibung des Luftreinhalteprogrammes Salzburg 2013 z.B.
 - (immissionsabhängige) Tempolimits auf den Autobahnen - Tempo 100 bzw. Tempo 80
 - Maßnahmen im Bereich Verkehr - Mobilität

2.2 VERKEHR | internationale und nationale Rahmenbedingungen

2.2.1 EU-Weißbuch Verkehr 2050

Das EU-Weißbuch Verkehr⁸ ist eine strategische Grundlage für die Zielsetzungen der österreichischen Verkehrspolitik. Das Weißbuch Verkehr wurde im März 2011 seitens der Europäischen Kommission veröffentlicht und soll die Eckpfeiler der europäischen Verkehrspolitik für ein wettbewerbsfähiges Verkehrssystem bis zum Jahr 2050 definieren.

Als **Hauptziel** wird die **Reduktion verkehrsbedingter CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2050 um 60%** gegenüber dem Stand von 1990. Darauf abzielend werden folgende „Visionen“ angeführt:

- Verkehrswachstum gewährleisten und Mobilität unterstützen bei Erreichung des Emissionsminderungsziels von 60 %
- Ein effizientes Kernnetz für die multimodale Beförderung von Personen und Gütern zwischen Städten
- Weltweit faire Wettbewerbsbedingungen für den Personenfernverkehr und interkontinentalen Güterverkehr
- Umweltfreundlicher Stadt- und Pendlerverkehr

Ferner sind im Weißbuch 10 „Ziele für ein wettbewerbsorientiertes und ressourcenschonendes Verkehrssystem“ als „Orientierungswerte zur Erreichung des Ziels einer Verringerung der Treibhausgasemissionen um 60 %“ gruppiert nach 3 Schwerpunktbereichen definiert:

- Entwicklung und Einführung neuer und nachhaltiger Kraftstoffe und Antriebssysteme
 - [1] **Halbierung** der Nutzung „mit konventionellem Kraftstoff betriebener PKW“ im **Stadtverkehr bis 2030; vollständiger Verzicht** auf solche Fahrzeuge in Städten **bis 2050**; Erreichung einer im Wesentlichen **CO₂-freien Stadtlogistik in größeren städtischen Zentren bis 2030**.
 - [2] Anteil CO₂-emissionsarmer nachhaltiger Flugkraftstoffe von 40 % bis 2050; ebenfalls bis 2050 Senkung der CO₂-Emissionen von Bunkerölen für die Seeschifffahrt in der EU um 40 % (falls erreichbar 50 %).
- Optimierung der Leistung multimodaler Logistikketten, unter anderem durch stärkere Nutzung energieeffizienterer Verkehrsträger
 - [3] **30 % des Straßengüterverkehrs über 300 km** sollten bis **2030 auf andere Verkehrsträger** wie Eisenbahn- oder Schiffsverkehr verlagert werden, **mehr als 50 % bis 2050**, was durch effiziente und umweltfreundliche Güterverkehrskorridore erleichtert wird. Um dieses Ziel zu erreichen, muss auch eine geeignete Infrastruktur geschaffen werden.
 - [4] Vollendung eines europäischen Hochgeschwindigkeitsschienennetzes bis 2050. Verdreifachung der Länge des bestehenden Netzes bis 2030 und Aufrechterhaltung eines dichten Schienennetzes in allen Mitgliedstaaten. **Bis 2050 sollte der Großteil der Personenbeförderung über mittlere Entfernungen auf die Eisenbahn entfallen.**
 - [5] Ein voll funktionsfähiges EU-weites multimodales TEN-V-„Kernnetz“ bis 2030, mit einem Netz hoher Qualität und Kapazität bis 2050 und einer entsprechenden Reihe von Informationsdiensten.
 - [6] **Bis 2050 Anbindung aller Flughäfen des Kernnetzes an das Schienennetz**, vorzugsweise Hochgeschwindigkeitsschienennetz; sicherstellen, dass alle Seehäfen des Kernnetzes ausreichend an das Güterschienenverkehrsnetz und, wo möglich, an das Binnenwasserstraßensystem angeschlossen sind.

⁸ EU-Kommission: KOM(2011) 144; Weißbuch - Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum - hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem; www.eur-lex.europa.eu

- Steigerung der Effizienz des Verkehrs und der Infrastrukturnutzung durch Informationssysteme und marktgestützte Anreize
 - [7] Einführung der modernisierten Flugverkehrsmanagement-Infrastruktur (SESAR) in Europa bis 2020 und Vollendung des gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums. Einführung äquivalenter Managementsysteme für den Land- und Schiffsverkehr (ERTMS, IVS, SSN und LRIT, RIS). Einführung des europäischen globalen Satellitennavigationssystems (Galileo).
 - [8] Bis 2020 Schaffung des Rahmens für ein europäisches **multimodales Verkehrsinformations-, Management- und Zahlssystem**.
 - [9] Bis **2050** Senkung der **Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr auf nahe Null**. Im Hinblick auf dieses Ziel strebt die EU eine **Halbierung** der Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr **bis 2020** an. Gewährleisten, dass die EU bezüglich der technischen Sicherheit und Gefahrenabwehr bei allen Verkehrsträgern weltweit führend ist.
 - [10] Umfassendere Anwendung des Prinzips der **Kostentragung durch die Nutzer und Verursacher** und größeres Engagement des Privatsektors zur Beseitigung von Verzerrungen (einschließlich schädlicher Subventionen), Generierung von Erträgen und Gewährleistung der Finanzierung künftiger Verkehrsinvestitionen.

19

Als Instrumente und Maßnahmen zur Zielerreichung sind im EU-Weißbuch Verkehr unter vielen anderen explizit angeführt⁹:

- Umgestaltung verkehrsbezogener Entgelte und Steuern
- Umsetzung des Verursacherprinzips
- Internalisierung externer Kosten

2.2.2 Transeuropäische Netze

Die Verordnungen für die „Leitlinien für die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V Leitlinien) und die Verordnung „Connecting Europe Facility (CEF)“ wurden vom Europäischen Rat nach einem Abstimmungsprozess mit dem Parlament am 5.12.2013 beschlossen. Diese Leitlinien legen in den Anhängen das Gesamt- und das Kernnetz sowie die Kernnetzknoten fest, die Kernnetzkorridore werden in der „Connecting Europe Facility“ definiert.

⁹ Anhang I: Liste der Initiativen

Das Verkehrsnetz ist in zwei Ebenen definiert:

- Ein Gesamtnetz (geplante Umsetzung bis 31.12.2050), welches im Wesentlichen mit den Mitgliedsstaaten abgestimmt wurde, sowie
- Ein von der Kommission entworfenes hochrangiges Kernnetz mit einer geplanten Umsetzung bis 2030.

Letzteres soll vorrangig umgesetzt werden, Europäischen Förderungen für den Infrastrukturausbau werden sich auf das Kernnetz konzentrieren. Für die Umsetzung werden Kernnetzkorridore definiert, für diese wird eine Koordinationsstruktur mit europäischen Koordinatoren, Korridorforen und Arbeitsgruppen aufgebaut.

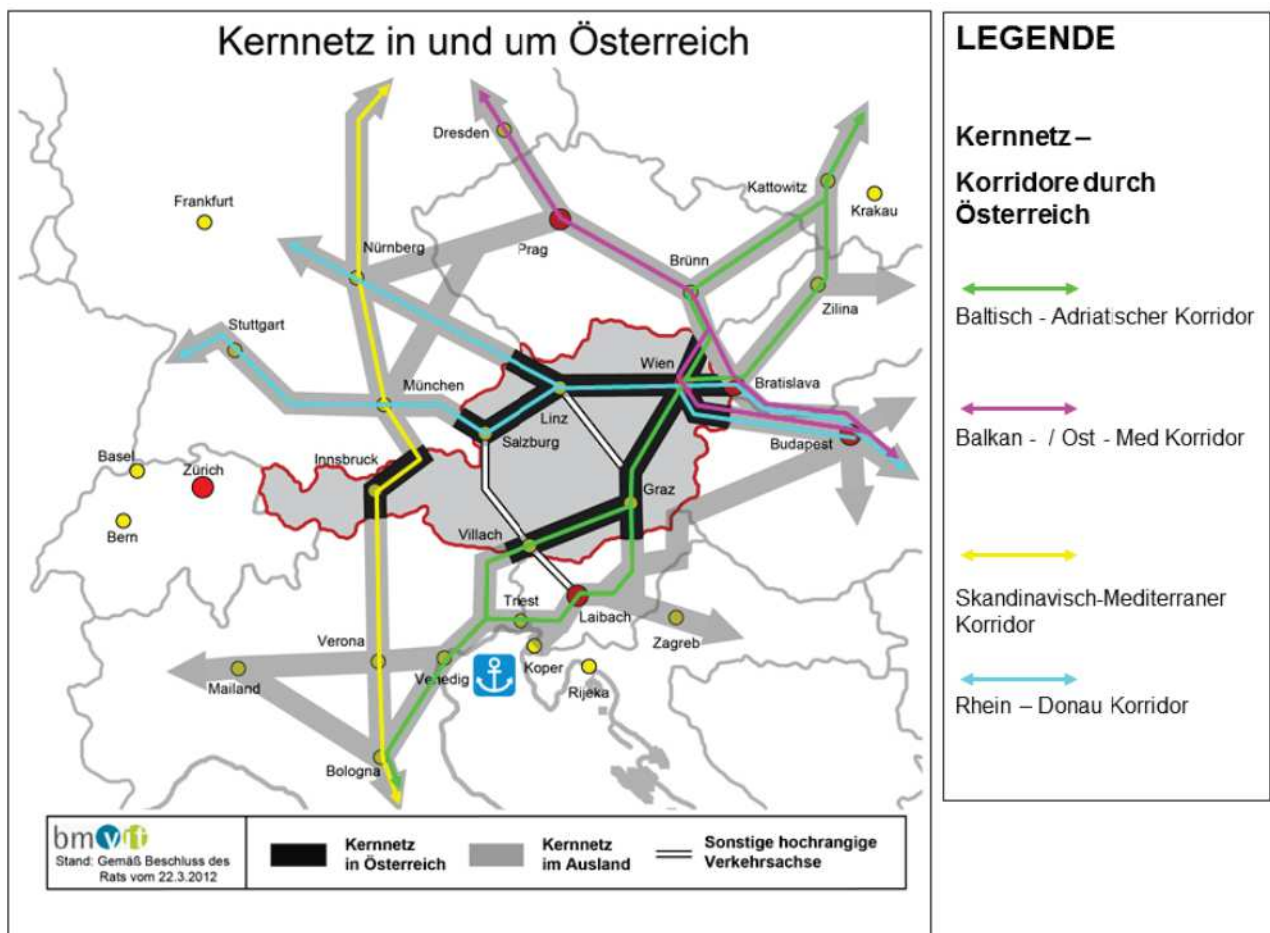
Das Kernnetz besteht aus jenen Teilen des Gesamtnetzes, die für die Erreichung der Ziele, die mit der Politik für das transeuropäische Verkehrsnetz verfolgt werden, von größter strategischer Bedeutung sind, und spiegelt die sich entwickelnde Verkehrsnachfrage und den Bedarf an multimodalen Verkehrsträgern wieder.

20

Die Finanzierungsbeiträge für TEN-Verkehrsprojekte sind in der „Connecting Europe Fazilität (CEF)“ festgelegt. Die zur Verfügung stehenden EU-Finanzmittel betragen (zu Preisen 2011) 13,174 Mrd. €, als Kofinanzierungsbeitrag ist im Rahmen von CEF bis zu 40 % vorgesehen. Dieser Maximalsatz findet für grenzüberschreitende Schienen- und Binnenwasserprojekte Anwendung. Die EU-Finanzmittel müssen im Rahmen von Ausschreibungen beantragt werden, eingereichte Projekte werden einer Evaluierung unterzogen. Nur positiv evaluierte Projekte können Zuschüsse erhalten.

Die wesentlichen Verkehrsachsen Österreichs (Donau-, Brenner- und Baltisch-Adriatische Achse) sind Teil des Kernnetzes und auch Teile von insgesamt vier Kernnetz-Korridoren.

Abbildung 8: TEN-Kernnetz, Korridore durch Österreich



Langfristig, spätestens im Rahmen der nächsten Revision, wäre zusätzlich eine verbesserte Anbindung der Westbalkanstaaten anzustreben. Für Österreich könnte dies eine Aufnahme von Pyhrn- und Tauernachse in das Kernnetz bedeuten.

2.2.3 „Magistrale für Europa“

Die „Magistrale für Europa“ ist der Eisenbahnkorridor, der Paris via Straßburg - München - Wien mit Budapest und Bratislava verbindet. Geografisch liegt dieser Korridor in der Mitte zwischen Nordsee und Mittelmeer und stellt eine zentrale West-Ost-Achse in Europa dar.

In seinem Einzugsbereich in Frankreich, Deutschland, Österreich, der Slowakei und Ungarn leben 35 Millionen Bewohner und 16 Millionen Beschäftigte.

Die Initiative „Magistrale für Europa“ engagiert sich für den raschen Ausbau der Schienenachse Paris-Budapest und wurde 1990 gegründet. Um die hohe verkehrliche Bedeutung der europäischen Schienenverbindung Paris-Budapest zu unterstreichen, wählte die Initiative in Anlehnung an städtische Magistralen die Bezeichnung „Magistrale für Europa“. Im Städtebau sind "Magistralen" städtische Hauptverkehrsachsen.

Inzwischen gehören der Initiative „Magistrale für Europa“ 33 Städte, Regionen und Industrie- und Handelskammern an, die sich aus handfesten standortpolitischen Gründen für ihre „Magistrale für Europa“ engagieren. Die in der Initiative „Magistrale für Europa“ vereinten Städte, Regionen und Wirtschaftskammern handeln aus der Überzeugung heraus, dass eine leistungsfähige Anbindung an das hochrangige Schienennetz für Personen- und Güterverkehre ein Standortfaktor ersten Ranges ist. Die Attraktivierung der Schienenverbindungen stärkt die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit und steigert die Lebensqualität entlang dieser Achse - auch aus ökologischen Gründen.

Für den Bau und Erhalt hochrangiger Schieneninfrastrukturen für Fernverkehre sind jedoch in Europa überwiegend die Nationalstaaten zuständig. Die Europäische Union wiederum definiert und fördert den Ausbau der Transeuropäischen Netze finanziell, und die Eisenbahnunternehmen betreiben die Zugverkehre.

Vor diesem Hintergrund haben Städte, Regionen und Wirtschaftskammern - anders als etwa bei den schienengebundenen Nah- und Regionalverkehren - bei Schienenfernverkehren nur geringe unmittelbare Gestaltungs- und Realisierungsmöglichkeiten. Als transnationale Allianz für die Schiene entwickelt die Initiative „Magistrale für Europa“ daher eigene fachlich fundierte Entwicklungsvorstellungen und vertritt die legitimen Interessen ihrer Mitglieder gegenüber den Entscheidungsträgern.

Als transnationale Allianz für die Schiene tritt die Initiative „Magistrale für Europa“ für attraktive Personen- und Güterverkehre für alle über die Magistrale führenden Teilrelationen ein. Um dies zu erreichen, bedarf es einer aufeinander abgestimmten, stufenweisen und raschen Modernisierung der Schieneninfrastruktur der „Magistrale für Europa“. Derzeit differiert die Qualität der Schieneninfrastruktur der „Magistrale für Europa“ noch erheblich. Eingleisige Abschnitte, Langsam-Fahrstrecken und Sackbahnhöfe wechseln sich mit mehrgleisigen Abschnitten, Hochgeschwindigkeitsstrecken und Durchgangsbahnhöfen ab.

Daher zielen die Aktivitäten der Initiative „Magistrale für Europa“ darauf ab, sich bei den für Schieneninfrastruktur und für Fernverkehre zuständigen politischen Entscheidungsträgern und Bahngesellschaften kontinuierlich für die hierfür nötigen Modernisierungs-, Aus- und Neubaumaßnahmen und attraktive Angebote für Personen- und Güterverkehre entlang dieses Schienenkorridors einzusetzen.

Darüber hinaus steigern die Mitglieder der Initiative „Magistrale für Europa“ die Attraktivität der Magistrale durch die Mitgestaltung leistungsfähiger Bahnknoten, den Betrieb und Ausbau attraktiver Nah- und Regionalverkehrssysteme sowie abgestimmter Stadt- und Regionalentwicklungsstrategien. Diese Zubringer und Verteiler erhöhen auch die Rentabilität der Investitionen in die hochrangige Fernverkehrs-Schieneninfrastruktur.

Ihre Ziele und Vorschläge zur Erreichung dieser Ziele vertritt die Initiative "Magistrale für Europa" auch durch Positionspapiere, Resolutionen und Stellungnahmen.

2.2.4 Richtlinien zur Leistungserbringung im Öffentlichen Verkehr

2.2.4.1 ÖV-Ausschreibungsverpflichtung

Zur Verpflichtung der öffentlichen Aufgabenträger, die Erbringung von ÖV-Dienstleistungen im Rahmen eines wirtschaftlichen Wettbewerbs (Ausschreibung) zu vergeben, ist die EU-Verordnung 1370/2007 einschlägig. Die Vergabeverfahren müssen allen potenziellen Betreibern offen stehen und den Grundsätzen der Transparenz und Nichtdiskriminierung genügen.

Im Bundesland Salzburg werden Ausschreibung und Leistungsbestellung vom SVV wahrgenommen. Zur zweckmäßigen Durchführung der Vergabeverfahren wurden die regionalen Autobuslinien in regional abgegrenzte Linienbündel zusammengefasst.

Aufgrund der Umsetzung dieser unionsrechtlichen Bestimmungen kam es zu einer Verschiebung von Kompetenzen von den Verkehrsunternehmen weg, hin zum öffentlichen Aufgabenträger. Dies betrifft in erster Linie die Planung von Verkehrsangeboten, aber auch die Öffentlichkeitsarbeit und somit den Kontakt zu den Kunden. Letzteres führte in den Anlaufphasen nach der Neuvergabe der Verkehrsdienstleistungen zu Kritik, da zuvor Anliegen auf lokaler Ebene mit den Verkehrsunternehmen erledigt werden konnten (z. B. Beschwerdewesen, kurzfristige Anpassungen im Schülerverkehr usw.), nunmehr aber über den SVV in der Stadt Salzburg abzuwickeln sind.

Darüber hinaus ist es zulässig, dass auch örtliche Behörden, hier in erster Linie Stadtgemeinden, öffentliche Personenverkehrsdienste durch einen sogenannten „internen Betreiber“ erbringen zu lassen. Dabei handelt es sich um eine rechtliche getrennte Einheit, über die eine örtliche Behörde eine Kontrolle ausübt, die jener entspricht, die über die eigenen Dienststellen ausgeübt wird.

2.2.4.2 Trennung Infrastruktur - Leistungserbringer

Im vierten Eisenbahnpaket der EU wird die Bedeutung der Eisenbahn als ein wichtiger Bestandteil des Verkehrssystems in der Europäischen Union betont. Zur Förderung von Innovation, Effizienz und Wirtschaftlichkeit schlägt die Europäische Kommission vor, den gesamten Schienenpersonenverkehr ab Dezember 2019 für neue Marktteilnehmer und Dienste zu öffnen. Die Dienstleistungen im Schienenpersonenverkehr können dann entweder im Rahmen des freien Wettbewerbs oder durch Bewerbung um öffentlich ausgeschriebene Dienstleistungsaufträge erbracht werden. Letzteres bedeutet, dass das Ausschreibungsregime, welches bislang auf den regionalen Autobusverkehr beschränkt ist, in Zukunft auch auf Verkehrsdienstleistungen im Eisenbahnbereich anzuwenden ist.

Für die Eisenbahn als Verkehrssystem ergibt sich die Situation, dass, zur Vermeidung potenzieller Interessenskonflikte und zur Gewährleistung eines gerechten Marktzugangs, die Betreiber der Eisenbahninfrastruktur von den Verkehrsunternehmen selbst unabhängig sein sollen. Dabei zeichnen die Infrastrukturbetreiber für die Erfüllung der Kernfunktionen des Schienennetzes (Investitionsplanung, laufender Betrieb, Instandhaltung, Netzfahrpläne) verantwortlich. Daraus ergibt sich in Zukunft unter anderem auch eine Funktion des Verkehrsverbundes als Aufgabenträger im Schienenverkehr.

2.2.5 Wegekostenrichtlinie

Die Wegekostenrichtlinie¹⁰ („Eurovignette-Richtlinie“) regelt EU-weit die Gebührenerhebung für die Benutzung von Straßen durch Nutzfahrzeuge und definiert Rahmenbedingungen zur kilometerabhängigen Bemautung des LKW-Verkehrs. Durch die Möglichkeit neben reinen Infrastrukturkosten auch einen Teil der „externen“ Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung in die Gebührenbemessung einzurechnen wurde ein Schritt in Richtung Kostenwahrheit gesetzt.

Der Geltungsbereich der Richtlinie erstreckt sich auf das gesamte Straßennetz, die Gebühren können nach Zeit und Emissionen sowie für zu definierenden „sensiblen Zonen“ differenziert werden. Die Richtlinie erlaubt auch die nicht-diskriminierende Anwendung von zusätzlichen Maßnahmen, mit denen zeit- und ortsbedingten Verkehrsstauungen entgegengewirkt und Umweltauswirkungen einschließlich schlechter Luftqualität bekämpft werden.

Es werden Höchstsätze für die Luftschadstoffkosten definiert, welche sich nach der EURO-Kategorie des Fahrzeugs und nach der Straßenkategorie richten. Bei den Lärmkosten werden Straßenkategorie sowie Tageszeit (Tag/Nacht) differenziert.

23

2.2.6 Gesamtverkehrsplan

Der Gesamtverkehrsplan für Österreich¹¹ formuliert die Ziele und Strategien einer umfassenden Verkehrspolitik bis 2025. Die Umsetzung der Maßnahmen soll durch Zusammenarbeit und Koordination aller relevanten Akteure erfolgen.

Folgende **Ziele der österreichischen Verkehrspolitik** werden im Gesamtverkehrsplan definiert:

- **Soziale Gerechtigkeit:** Die österreichische Verkehrspolitik hat zum Ziel, Verkehr leistbar, bedarfsgerecht und barrierefrei zu gestalten. Konkret heißt das unter anderem, dass die Preissteigerungen für den öffentlichen Verkehr längerfristig im Bereich der allgemeinen Inflation gehalten werden sollen. Bis 2015 sollen die größten 140 österreichischen Bahnhöfe vollständig barrierefrei sein. Zur Sicherung der Qualität im öffentlichen Verkehr dient ein Bonus-Malus-System, das Pünktlichkeit, Sauberkeit und andere Qualitätsfaktoren gewährleisten soll.
- **Sicherheit:** Die österreichische Verkehrspolitik hat zum Ziel, Österreich zu einem der sichersten Länder der EU zu machen. Konkret heißt das unter anderem, dass die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 halbiert und die Zahl der Unfälle mit Personenschaden um 20 Prozent reduziert werden soll.
- **Umweltfreundlichkeit:** Das Verkehrssystem klimaverträglich und ressourcenschonend weiterzuentwickeln, erfordert gesamtgesellschaftliche Anstrengungen. Konkret heißt das unter anderem, dass der CO₂-Ausstoß bis 2025 um 19 Prozent, die Feinstaub-Emissionen (PM_{2,5}) um rund 50 Prozent und die NO_x-Emissionen um bis zu 70 Prozent im Vergleich zu 2010 gesenkt werden sollen.
- **Effizienz:** Um einen hohen Grad an Mobilität mit möglichst geringem Aufwand zu erreichen, hat die österreichische Verkehrspolitik zum Ziel, das System zu optimieren und Verkehr effizienter zu organisieren. Konkret heißt das unter anderem, dass der Energieverbrauch von derzeit 240 auf unter 210 Petajoule (PJ) im Jahr 2025 gesenkt werden soll. Die Fahrzeiten auf den österreichischen Hauptachsen im Bahnverkehr sollen bis 2025 auf der Weststrecke um bis zu 30 Minuten und auf der Südstrecke um bis zu 90 Minuten verkürzt werden.

Strategien und Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele und zur Bewältigung des steigenden Bedürfnisses nach Mobilität der Menschen und wachsender Transportnachfrage bei Gütern werden im Gesamtverkehrsplan angeführt.

¹⁰ Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge

¹¹ BMVIT; 2012

2.2.7 Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes

Das „Österreichische Verkehrssicherheitsprogrammes 2011-2020“¹² strebt ein sicheres System für alle Verkehrsteilnehmer in Österreich an. Neben dem Zielhorizont 2020 sind auch für das Jahr 2015 Zwischenziele formuliert. Die Hauptziele des Programms sind quantifiziert, wobei sich die Werte auf die relative Änderung zum Durchschnitt der Jahre 2008-2010 beziehen:

- 50 % weniger Verkehrstote bis 2020 (Zwischenziel: 25 % weniger bis 2015)
- 40 % weniger Schwerverletzte bis 2020 (Zwischenziel: 20% weniger bis 2015)
- 20% weniger Unfälle mit Personenschaden bis 2020 (Zwischenziel: 10% weniger bis 2015)

Das Verkehrssicherheitsprogramm enthält Maßnahmen die in 17 Handlungsfelder gegliedert sind.

Verkehrssicherheit wird als Teil eines integrierten Gesamtverkehrskonzepts definiert.

Dementsprechend ist zur Erreichung der Ziele der Umweltverbund durch gezielte Information und Motivation und Aufnahme in die Verkehrserziehung zu stärken und der öffentliche Verkehr vor allem auch für die Arbeitswege zu attraktivieren. Der Schaffung intermodaler Schnittstellen in Form von Park-and-Ride und Bike-and-Ride wird hohe Bedeutung beigemessen. Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind sicher auszugestalten.

Bauliche und gestalterische Maßnahmen wie etwa Begegnungszonen, Gemeinschaftsflächen, Shared Space, die selbsterklärende und fehlerverzeihende Straße und sichere und attraktive Fuß- und Radwege sowie Maßnahmen zur Stärkung der Eigenverantwortung, Forcierung der Verkehrserziehung und Bewusstseinsbildung zum Mobilitätsverhalten stellen wesentliche Faktoren zur Erreichung der Ziele in der Verkehrssicherheit dar.

Gleichzeitig wird der Raumplanung eine Bedeutung für die Verkehrssicherheit zugemessen, da bereits bei der Planung von Siedlungs- und Gewerbegebieten wichtige Weichen für die künftige Situation der Verkehrssicherheit gestellt werden. Verkehrssicherheitskonzepte werden bereits bei der Erstellung bzw. Änderung der Flächenwidmungs- und Bebauungspläne zu gefordert.

Die im Verkehrssicherheitsprogramm definierten Maßnahmen werden nach ihrer institutionellen Zuständigkeit differenziert, wobei auf Seiten der Bundesländer vor allem folgende Maßnahmenbündel angesiedelt ist:

- Vereinheitlichung der Strafkataloge und deutliche Erhöhung der Mindeststrafhöhen, Neuregelung der Strafgeldwidmung
- Erarbeitung einer Strategie zur effizienten und effektiven Überwachung
- Flächendeckende Ausweitung der Schulwegpläne für Volksschulen, Sicherheitschecks für höhere Schulen
- Alkoholprävention in Schulen / Fahrschulen, Angebote zum Heimweg von Lokalen und Veranstaltungen
- Überprüfung der Informationspräsentation im Straßenverkehr
- regelmäßige Durchführung von Straßenverkehrssicherheitsaudits bei allen relevanten Bau- und Umbauprojekten, Folgenabschätzung schon in frühen Planungsphasen von Projekten
- Umsetzung der Infrastruktur-Richtlinie auf Landesstraßen
- Erfassung und Sanierung von Unfallhäufungsstellen im gesamten Straßennetz
- Geschwindigkeitsreduktion im Bereich von Unfallhäufungsstellen und -strecken
- Einsatz von Kreisverkehren in Ortsgebiet und Freilandbereich, Berücksichtigung internat. Erfahrungen
- Baustellenabsicherung im gesamten Straßennetz, Straßenverkehrssicherheitsaudit der Baustellenpläne
- Weiterer Ausbauplan und Umsetzung von Verkehrsbeeinflussungsmaßnahmen auch im Sekundärnetz

¹² [BMVIT 2011]

- Eisenbahnkreuzungen: Identifikation, Bewertung und Sanierung von Unfall-Hotspots mit höchster Priorität, langfristige Strategie zur Reduktion oder technischen Sicherung von Eisenbahnkreuzungen

2.2.8 Bundesbehindertengleichstellungsgesetz

Seit 2006 ist das Bundesbehindertengleichstellungsgesetz¹³ (BGStG) in Kraft. Gemäß BGStG - welches die UN-Konvention über die Rechte der Menschen mit Behinderungen im nationalen Recht verankert - ist jegliche Diskriminierung (mittelbar oder unmittelbar) aufgrund einer Behinderung unzulässig. Das Gesetz zielt unter anderem auf die Sicherstellung der barrierefreien Nutzung bei Um- und Neubauten im öffentlichen Bereich einschließlich des öffentlichen Verkehrs und von Verkehrsflächen vor.

Im Verkehrsbereich ergeben sich dadurch u.A. verbindliche Vorgaben für die Gestaltung von Verkehrsflächen, Haltestellenbereichen sowie Verkehrsbeeinflussungs- und Informationssystemen. Ebenfalls betroffen ist die auf die Ausstattung der im Linienbetrieb eingesetzten Schienenfahrzeuge und Busse.

25

2.2.9 Bundesweite Infrastrukturplanungen

Das höchstrangige Straßennetz (Autobahnen) sowie der Großteil des Schienennetzes befinden sich im Zuständigkeitsbereich des Bundes. Dementsprechend bilden Planungen und Strategien die diese Infrastruktureinrichtungen betreffen wichtige und zu beachtende Rahmenbedingungen für das Landesmobilitätskonzept.

2.2.9.1 Zielnetz 2025 Schienenverkehr

Das Zielnetz 2025+ bildet den strategischen Rahmen für den Ausbau und die Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur in Österreich. Das Zielnetz 2025+ soll ein strategisch konsistentes und zwischen Infrastrukturgesellschaften, BMVIT und BMF Maßnahmenprogramm welches eine verbindliche Planungsgrundlage darstellt.

Das Zielnetz soll insbesondere die Voraussetzungen für die umfassende Einführung von Taktfahrplänen im Personenverkehr und die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene schaffen. Der Schwerpunkt der Investitionen in die Schieneninfrastruktur liegt auf der Modernisierung der Bestandsstrecken, wodurch die Streckenkapazitäten um 30 Prozent erhöht werden sollen.

Die konkreten für das Bundesland Salzburg im Zielnetz 2025+ angeführten Zielsetzungen und Maßnahmen sind in *Kapitel 3.2.2* angeführt.

2.2.9.2 Ausbauplanungen Asfinag

Der Aus- und Umbau des Autobahnnetzes obliegt dem Bund bzw. der Autobahngesellschaft ASFINAG. Infrastrukturmaßnahmen in diesem Bereich wirken sich aber massiv auf die Verkehrsnetze und damit u.a. die Mobilitäts- und Umweltsituation in Ländern und Regionen aus, weshalb den Bundesländern hier eine gewisse Einflussnahmemöglichkeit zugebilligt wird.

Bereits im Jahr 2004 wurde eine Erklärung zwischen den Ländern Salzburg und Kärnten sowie der ASFINAG zur Erarbeitung und Realisierung von Umweltentlastungsmaßnahmen im Bereich der A 10 zwischen Hütttau und Lieserhofen (Kärnten) unterzeichnet. Zahlreiche Baumaßnahmen, welche zur Entlastung der Anrainer vor allem hinsichtlich Lärmemissionen beitragen wurden bereits fertiggestellt. Seit Herbst 2013 werden in Zederhaus (Lungau) vorbereitende Maßnahmen für die Errichtung einer etwa 3,3 Kilometer langen Umweltentlastungsmaßnahme getroffen. Durch diese Einhausung wird der Lärmschutz für 1.200 Anrainer gewährleistet. Die Maßnahme wird auf der Richtungsfahrbahn Villach bis Oktober 2015 fertiggestellt sein, auf der Richtungsfahrbahn Salzburg bis 2017.

¹³ Bundesgesetz über die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz - BGStG)

2.3 Rahmenbedingungen auf Landesebene

Neben internationalen, europarechtlichen und bundesweiten Zielsetzungen und Rahmenbedingungen existieren auch auf Landesebene (politische) Strategien und Rechtsgrundlagen, in welche das Landesmobilitätskonzept eingebettet ist.

2.3.1 politische Rahmenbedingungen

2.3.1.1 Koalitionsvertrag / „Arbeitsübereinkommen“

Im Rahmen des Arbeitsübereinkommens der Salzburger Landesregierung für die Legislaturperiode 2013 bis 2018 wurden unter anderem weitreichende Ziele zu Energieeffizienz, Klimaschutz und Mobilität definiert. Von besonderer Relevanz für das Landesmobilitätskonzept sind u.A. die folgenden Zielsetzungen:

- Durch sektorübergreifendes Energiesparen und eine Steigerung der Energieeffizienz in allen relevanten Bereichen, insbesondere aber der Mobilität, soll bis 2050 der Gesamtenergieverbrauch im Land Salzburg um mindestens ein Drittel gesenkt werden.
- Bis zum Jahr 2020 sollen 50 % der Energie aus erneuerbaren Quellen stammen; bis zum Jahr 2050 soll dieser Wert auf 100 % erhöht werden.
- Dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie des Radwegenetzes kommt eine bedeutende Rolle in der Erreichung dieser Ziele zu.
- Die Gesundheitsbelastungen durch Verkehrslärm und Luftschadstoffe sollen dauerhaft reduziert werden. Aus diesem Grund werden alternative und umweltverträglichere Mobilitätskonzepte sowie Förderprogramme für Lärmschutzmaßnahmen verfolgt.
- Dem Klimaschutz kommt als Teil der Nachhaltigkeitsstrategie hohe Bedeutung zu. Maßnahmen zur Reduktion des Ausstoßes von Treibhausgasen sowie ein Handlungsprogramm zur Klimawandelanpassung sind umzusetzen. Nachhaltiges Handeln stellt ein ressortübergreifendes Prinzip der Landesregierung dar.
- Zur Fortführung und Umsetzung der Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene sollen Gewerbegebiete ab einer gewissen Größenordnung mit einem Bahnanschluss angelegt werden.
- Die Raum- und Verkehrsplanung sowie die fachliche Tourismusplanung werden in integrativer Form vollzogen
- Die unterschiedlichen, teilweise widersprüchlichen Interessen, welche in Fragen der Mobilität aufeinandertreffen, sollen durch eine ressortübergreifende Planung und Umsetzung möglichst ausgeglichen werden.

Zur Erreichung dieser Ziele der Landespolitik wird eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des öffentlichen Verkehrs und nicht motorisierter Verkehrsarten angestrebt. Diese soll durch Gewährung entsprechender Anreize, Bewusstseinsbildungsmaßnahmen sowie angebots- und infrastrukturseitigen Maßnahmen erreicht werden. Folgende Infrastrukturmaßnahmen werden konkret angeführt:

Öffentlicher Verkehr und Radverkehr

- Ausbau des Nordostastes der Linie S2, Einführungen eines 30-Minuten-Taktes
- Schaffung eines S-Bahn-Verkehrs im Pinzgau sowie die Entwicklung einer attraktiveren und katastrophensicheren Verbindung zwischen Pinzgau bzw. Pongau und dem Salzburger Zentralraum
- Planung und Erarbeitung eines verbindlichen Zeitplans zur Errichtung einer Stadtreionalbahn als Verlängerung der Salzburger Lokalbahn in einer ersten Etappe bis zum Mirabellplatz, damit verbunden der Abschluss der ERB-Machbarkeitsstudie
- Genehmigung und Realisierung der HL-Strecke auf Grundlage der Variante „5K optimiert“ der ÖBB

- Ein Park-and-Ride-Konzept ist zu erstellen und umzusetzen. Diesem Mobilitätsaspekt kommt zur Verknüpfung des Individual- und öffentlichen Verkehrs vor allem im ländlichen Raum eine große Bedeutung zu.
- Förderung des Radverkehrs durch Schaffung direkter, zügiger und Sicherer Verbindungen, die Optimierung der Abstellmöglichkeiten sowie Fahrradmitnahmemöglichkeiten und Leihradsystemen.
- Entwicklung und Koordination gemeinsamer Standards für touristische Angebote im öffentlichen Verkehr in allen Regionen
- die weitere Attraktivierung und Harmonisierung der Verbundtarife

Straßeninfrastruktur

Neben den Maßnahmen im öffentlichen Verkehr werden aber auch Vorhaben im Individualverkehr und Straßenbau angeführt, wobei hier einerseits definitiv die Ziele im Bereich Energieeffizienz, Klima- und Immissionsschutz verfolgt werden, andererseits aber auch die Erreichbarkeit aller Regionen des Landes sowie die Verkehrssicherheit entsprechend Berücksichtigung finden soll:

27

- Lösung des Verkehrsproblems in Saalfelden im Bestand durch Implementierung verkehrstelematischer Anwendungen
- Realisierung des Halbanschlusses Hagenau, Baubeginn des Gitzentunnels im Laufe der gegenwärtigen Legislaturperiode, weitere Prüfung des Baus einer zusätzlichen Salzachbrücke
- Einführung neuer Informations- und Kommunikationstechnologien mit dem Ziel einer Effizienzsteigerung der Verkehrsabwicklung und umweltschonender Gestaltung derselben.
- Fortführung und Intensivierung der Anreizprogramme zur Bildung von Fahrgemeinschaften
- Fortführung des Maßnahmenpakets zur Reduktion von Lärm- und Schadstoffemissionen auf der A1 insbesondere im Stadtgebiet Salzburg
- Unterstützung von Shared-Space-Konzepten auf kommunaler Ebene
- Intensivierung der Mobilitätsagenden innerhalb der Regionalverbände
- Anpassung des Verkehrssicherheitsprogramms Gib8! auf aktuelle Herausforderungen und Reduktion der Unfälle mit Personenschaden um 10 % im Zeitraum von 2013 bis 2016 sowie Reduktion der Zahl der Verkehrstote im genannten Zeitraum um 20 %, jeweils gegenüber dem Durchschnitt der Jahre 2009 bis 2012.

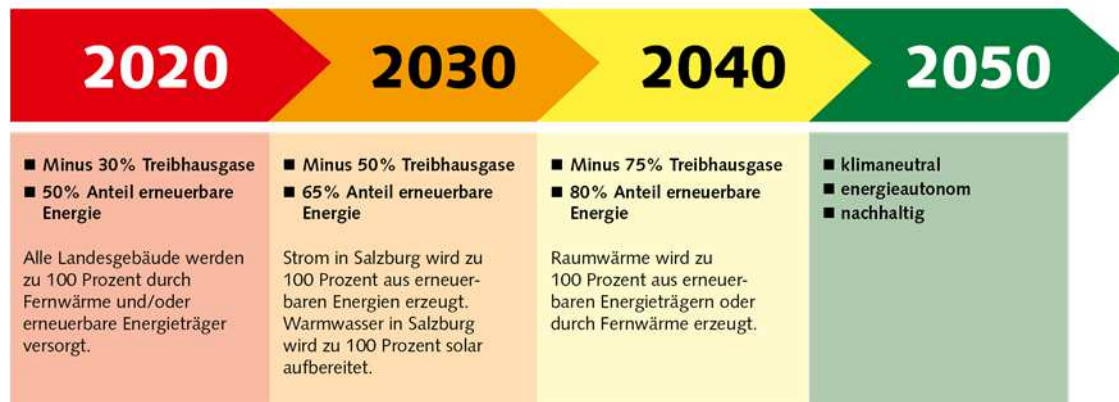
Als Rahmen für die konkrete Maßnahmenplanung und Realisierung wird u.A. die Weiterentwicklung des Landesmobilitätskonzeptes angeführt.

2.3.1.2 Salzburg 2050 klimaneutral.energieautonom.nachhaltig

Der Grundsatzbeschluss „Salzburg 2050 - klimaneutral.energieautonom.nachhaltig“ aus dem Jahr 2012 bildet die übergeordnete Strategie der Klima- und Energiepolitik des Landes¹⁴ und enthält einen klaren Zielpfad mit Zwischenzielen für die Jahre 2020, 2030 und 2040.

¹⁴ <http://www.salzburg.gv.at/salzburg2050>; abgerufen 2015.03.10

Abbildung 9: Zielpfad der Leitstrategie „Salzburg 2050 - klimaneutral.energieautonom.nachhaltig „



Diese Zielsetzungen verstehen sich bilanziell pro Jahr. Das Bezugsjahr ist jeweils 2005 und entspricht dem Bezugsjahr der EU-2020-Vorgaben. Erneuerbare Energieträger sind wie in der Energieträgerklassifikation der Energiebilanzen (Statistik Austria) nach den EU-Vorgaben definiert.

Quelle: Land Salzburg

28

Im Energie- und Klimamaßnahmenprogramm des Landes Salzburg werden die dem Land Salzburg offenstehenden Handlungsoptionen zur Erreichung der im Zielpfad abgebildeten Zielsetzungen dargestellt.

Aktuell werden konkrete Maßnahmen zur Erreichung der (Zwischen-)Ziele erarbeitet und festgelegt.

Dem Verkehrssektor wird ein hohes Potenzial zur Erreichung der Ziele eingeräumt, wenngleich er als nur mäßig bis schwer beeinflussbar angesehen wird. Der Verkehrssektor wird als ein Schlüsselsektor angesehen, relevante Maßnahmen sind die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs, die Verkehrssteuerung, eine angepasste Raumordnung sowie Fördermaßnahmen.

2.3.2 Weitere relevante Strategien, Konzepte und Projekte auf Landesebene

Neben den auf politischer Ebene angesiedelten Strategien bilden auch andere gültige Rechtsmaterien, laufende Projekte und vorhandene Förderprogramme einen Rahmen, in welchen das Landesmobilitätskonzept eingebettet ist. Einige von diesen sollen hier angeführt werden.

2.3.2.1 KLUP - Klima- und Umweltpakt

Der Klima- und Umweltpakt (KLUP) des Landes Salzburg stellt ein Förderprogramm zur verstärkten Anwendung neuer Technologien im Klimaschutz und der Luftreinhaltung dar und ergänzt weiter Fördermöglichkeiten von klima:aktiv mobil. Die Förderungen werden zielgruppendifferenziert gewährt (Privatpersonen, kleine und mittlere Unternehmen, Einrichtungen der öffentlichen Hand und Gebietskörperschaften, konfessionelle Vereinigungen und gemeinnützige Vereine sowie Großunternehmen) und erstrecken sich etwa auf die Fernwärmeoffensive, Elektromobilität oder andere alternative Antriebsformen (Hybrid, CNG).

2.3.2.2 Salzburger Raumordnungsgesetz

Nachstehende Bestimmungen aus dem Salzburger Raumordnungsgesetz 2009 betreffen direkte bzw. indirekte Wirkungszusammenhänge zwischen Raumordnung und Verkehr. Das ROG 2009 befindet sich derzeit in Überarbeitung. Mit einer maßgeblichen Änderung der verkehrs-/mobilitätsrelevanten Ziele und Grundsätze sowie Bestimmungen ist jedoch nicht zu rechnen. Mobilitätsrelevant sind im SROG 2009 v.a. folgende Inhalte:

§ 2 Ziele und Grundsätze

- Abs. 1 Ziffer 5: Die Versorgung der Bevölkerung in ihren Grundbedürfnissen ist in ausreichendem Umfang und angemessener Qualität sicherzustellen. Insbesondere bezieht sich diese Vorsorge auf Wohnungen, Erwerbsmöglichkeiten, die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen, Kultur-, Sozial-, Bildungs-, Sport- und sonstige Freizeit-, Informations-, Kommunikations- und **Verkehrseinrichtungen**.
- Abs. 2 Grundsätze Ziffer 3: Vermeidung von Zersiedelung
- Abs. 2 Grundsätze Ziffer 7: Orientierung der Siedlungsentwicklung an den **Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs** und sonstigen Infrastruktureinrichtungen unter Beachtung größtmöglicher Wirtschaftlichkeit dieser Einrichtungen

§ 28 Widmungsgebote und -verbote

- Abs. 4: Als Bauland sollen nur Flächen ausgewiesen werden, die der geplanten hauptsächlichlichen Verwendung entsprechend
 - 1. in angemessener Entfernung von den Einrichtungen der Daseinsvorsorge und Versorgungsinfrastruktur gelegen sind
 - 2. **mit öffentlichen Verkehrsmitteln ausreichend erschlossen sind**
 - 3. eine ausreichende Umweltqualität (Besonnung, Klima, Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe und dergleichen) aufweisen.

29

§ 75 Entscheidung der Aufsichtsbehörde

- Für die aufsichtsbehördliche Genehmigung und Kenntnisnahme gemäß § 74 Abs. 1 gelten folgende Versagungsgründe:
 - 5. Nichtbeachtung der Raumordnungsgrundsätze (vgl. § 2 Abs. 2 Ziffer 3 und 7)

2.3.2.3 Landesentwicklungsprogramm

Das Landesentwicklungsprogramm (LEP 2003)¹⁵ ist gemäß ROG 2009 ein Entwicklungsprogramm des Landes, dessen Inhalte durch Verordnung für verbindlich erklärt wurden. Das LEP 2003 wird derzeit seitens des Landes überarbeitet - insbesondere sollen damit auch Änderungen in Bezug auf Regelungen zur Neuausweisung von Bauland im ÖV Einzugsbereiche erfolgen. Die nachstehenden Vorgaben aus dem LEP 2003 können sich daher im Zuge der Überarbeitung deutlich verändern, werden aber, da sie derzeit (noch) rechtskräftig sind, angeführt.

Mobilitätsrelevant sind im LEP 2003 insbesondere folgende Inhalte:

Kapitel 1 Grundsätze und Leitlinie der Landesentwicklung

- 4) Das Leitbild der am Öffentlichen Verkehr orientierten Siedlungsentwicklung in den dichter besiedelten Gebieten des Landes bezieht sich auf den **Ausbau von Siedlungsschwerpunkten entlang der Einrichtungen leistungsfähiger Öffentlicher Verkehrsmittel** an den Entwicklungs- und Hauptverkehrsachsen unter Beachtung der Erfordernisse des Umweltschutzes. Dies gilt auch umgekehrt, so dass in Gebieten mit unzureichender **Erschließung die Einrichtung neuer oder der Ausbau bestehender öffentlicher Verkehrsmittel zu forcieren ist**. Wesentliches Ziel dieses Leitbildes ist die **Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den Öffentlichen Verkehr und den nicht motorisierten Individualverkehr**, wo es wirtschaftlich vertretbar und für die Bürger zumutbar ist.

¹⁵ LGBl Nr. 94/2003

Kapitel 5 Ziele und Maßnahmen zur Ordnung und Entwicklung der Landesstruktur

- **Definition ÖV Einzugsbereich:** Unter ÖV-Einzugsbereich werden in diesem Programm jene Flächen im Nahbereich von Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs (Bahnhaltstellen und Bushaltstellen) verstanden, die von der Wohnbevölkerung zu Fuß erreichbar sind. Als Größenordnung gilt dafür eine Entfernung von ca. 500 m in der Ebene bei Bushaltstellen und ca. 1.000 Meter bei Bahnhaltstellen
- **Definition Öffentlicher Verkehr:** Als Öffentlichen Verkehr (ÖV) im Sinne der nachstehenden Regelungen werden Einrichtungen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) verstanden, die zumindest in den Hauptverkehrszeiten eine für den Pendlerverkehr und während der restlichen Zeiten eine für den Versorgungs- und Ausflugsverkehr ausreichender Bedienungsqualität aufweisen.
Als gleichwertig gelten ÖV-Systeme mit geringer Angebotsdichte, welche durch spezielle Ortssysteme (Anrufsammeltaxis, City-Bus-Netze) ergänzt werden, wenn die Angebote möglichst durch eine Bestellung der beteiligten Gemeinden - auch im Rahmen eines Regionalverbandes - dauerhaft sichergestellt werden.
- **Ziel B 1: Siedlungsentwicklung und Standortkriterien**
 - Unterziel (2) Konzentration der Siedlungsentwicklung an geeigneten Standorten möglichst im Bereich leistungsfähiger ÖV-Systeme.
 - Maßnahme (6):) Außerhalb des ÖV-Einzugsbereichs soll eine Baulandwidmung nur mit besonderer Begründung und nur dann erfolgen, wenn die notwendige Infrastruktur (Wasserversorgung, Abwasserentsorgung, Energieversorgung u.dgl.) vorhanden ist.
- **Ziel B 2: Bebauung und historische Zentren**
 - Maßnahme (2) Im Einzugsbereich eines leistungsfähigen und attraktiven Öffentlichen Verkehrsmittels sollen verdichtete Siedlungsgebiete vorgesehen werden
- **Ziel E 2 Soziale Infrastruktur (Bildung, Gesundheit, Kultur und Soziales)**
 - Maßnahmen (3) Die Neuansiedlung von größeren Einrichtungen der sozialen Infrastruktur soll bevorzugt an Standorten mit leistungsfähiger und attraktiver ÖV- Anbindung erfolgen.
- **Ziel E 3 Verkehrsinfrastruktur**
 - (1) Verringerung von Verkehrsbelastungen.
 - (2) Unterstützung leistungsfähiger und attraktiver ÖV-Systeme insbesondere im Bereich der Entwicklungs- und Hauptverkehrsachsen.
 - (3) Sicherung leistungsfähiger Verkehrswege.
 - Maßnahme (1) Die Entwicklung der Siedlungsstruktur und die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur soll durch Kooperation der beteiligten Behörden besser aufeinander abgestimmt werden.
 - Maßnahme (2) Park+Ride-Flächen im Bereich ausgewählter Haltestellen des ÖV sollen gesichert werden.
 - Maßnahme (3) Korridore und Trassen für den Ausbau der höherrangigen Verkehrsinfrastruktur sind von Verbauung freizuhalten, um entsprechenden Entwicklungsspielräume zu sichern.
 - Maßnahme (4) Umfahrungsstraßen sind von Wohnbebauungen und sonstigen schutzwürdigen Nutzungen freizuhalten.

2.3.2.4 Raumordnungssachprogramme des Landes Salzburg

Sachprogramm Wohnen und Arbeiten im Salzburger Zentralraum

Das Sachprogramm Standortentwicklung für Wohnen und Arbeiten im Salzburger Zentralraum 2009 ist eine Verordnung des Landes Salzburg. Die im Sachprogramm angeführten Ziele und Maßnahmen gelten daher verbindlich.

Das Sachprogramm enthält zahlreiche Ziele und Maßnahmen die in engem Kontext zu Maßnahmen zur Verlagerung der Verkehrsmittelwahl stehen und mit dazu beitragen sollen, die Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr sowohl in Bezug auf Wohnen als auch Arbeiten zu mindern.

Es bildet damit eine maßgebliche Rahmenbedingung für die Steuerung des Mobilitätsverhaltens. Darüber hinaus enthält es auch Vorgaben und Empfehlungen zur Trassenfreihaltung für künftige Infrastrukturprojekte sowie zur Verlagerung von Wirtschaftsverkehr von der Straße auf die Schiene.

Relevante Bestimmungen der Verordnung Sachprogramm Standortentwicklung für Wohnen und Arbeiten im Salzburger Zentralraum 2009 sind:

- Kapitel 2 Leitbilder für die Siedlungs-entwicklung im Zentralraum: „Konzentration und Verdichtung der Siedlungsentwicklung entlang des leistungsfähigen öffentlichen Verkehrs“
- Kapitel 3 Ziele und Maßnahmen zur Umsetzung der Leitbilder:
 - 3.2 Leitbild „Wohnen und Arbeiten in einer Region der kurzen Wege“
 - 3.3 Leitbild „Konzentration und Verdichtung der Siedlungsentwicklung entlang des leistungsfähigen öffentlichen Verkehrs“
 - 3.4 Leitbild „Sicherung bedarfsgerechter Standorte für Erwerbsmöglichkeiten“

Details zu den mobilitätsrelevanten Zielsetzungen und Maßnahmen des „Sachprogramm Wohnen und Arbeiten im Salzburger Zentralraum“ sind im Anhang angeführt.

Entwurf Sachprogramm Raumplanung und Verkehr

Seitens der Abteilung Raumplanung wird seit einigen Jahren an der Erstellung eines Sachprogramm Verkehr, mit dem maßgebliche Infrastrukturprojekte und die dafür erforderlichen Trassenräume bzw. Trassen im Bereich Straße und Schiene sichergestellt werden und langfristig vor Bebauung bzw. zweckfremden Nutzungen freigehalten werden können.

Dazu wurde 2010 ein Vorhabensbericht (1. Hörungsverfahren) erarbeitet. Ein Entwurf für das zweite Hörungsverfahren, das ein maßgeblicher Schritt zur Abstimmung der konkreten Inhalten mit den Gemeinden, Regionalverbänden und weiteren Planungsträgern sowie Träger öffentlicher Interessen ist, wurde noch nicht erstellt. Dieser soll jedoch aufbauend auf die nunmehr konkreten Trassenvorschläge für die EuRegio Stadtbahn | Regionalstadtbahn zeitnah erstellt werden.

Regionales Entwicklungskonzept S-Bahn Pinzgau 2009

Dieses Entwicklungskonzept aus dem Jahr 2009 stellt eine freiwillige und nicht verbindliche regionale Planung dar. Sie wurde vom Regionalmanagement Pinzgau beauftragt und beinhaltet nachstehende Strategieempfehlung (vgl. Konzept Seite 57):

Für die Implementierung der S-Bahn Pinzgau wird im Entwicklungskonzept S-Bahn Pinzgau folgende Vorgangsweise vorgeschlagen:

- Vertiefte Ausarbeitung des Betriebsszenarios 5 in enger Abstimmung mit der ÖBB
- Start des S-Bahnbetriebes zwischen Bruck-Fusch und Saalfelden im Stundentakt, in Kombination mit den REX Verbindungen kann annähernd ein 30 min Takt im Zentralraum an den bestehenden Haltestellen realisiert werden
- Durch den Inselbetrieb (keine Vertaktung mit REX) ist eine flexiblere Anpassung an Schulzeiten und dgl. gegeben

- Bestmögliche Anpassung an Touristische Potentiale
- Rasche Umsetzung einer Haltestelle in Schüttdorf
- Freihaltung der Flächen für Haltestellen mit den entsprechenden Mitteln der Raumordnung und schrittweise Umsetzung der weiteren Haltestellen in Absprache mit der ÖBB-Infrastruktur
- Überprüfung und Anpassung der Buslinien an den Verknüpfungspunkten mit der Bahn vor allem im Bereich Saalfelden
- Langfristig soll das Ziel sein, bei entsprechender Kundenfrequenz, das Betriebsszenario 3 zu realisieren

2.3.2.5 Wirtschaftsprogramm Salzburg 2020, Salzburg. Standort Zukunft

Im Wirtschaftsprogramm Salzburg 2020 wurde im Rahmen der Stärken Schwächenanalyse entsprechende Herausforderungen abgeleitet:

32

SWOT-Analyse: Themenbereich Verfügbarkeit von Grund und Boden und Infrastruktur:

- gute überregionale Verkehrsanbindung
 - Handlungsbedarf: Weiterer Ausbau der Infrastruktur (insbesondere hochwertiger Kommunikations-, Energieinfrastruktur, Verkehrsinfrastruktur)
- Teilregionen in den südlichen Landesteilen liegen verkehrstechnisch ungünstig
- Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung führen zu einer weiteren Zunahme der KFZ Nutzung und des regionalen und überregionalen Lieferverkehrs
 - Handlungsbedarf: Abstimmung der verkehrlichen Erschließung auf die Schwerpunkte der Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung

Im Rahmen der **VISION 2020** wurde unter der Vision "**Salzburg hat gute Rahmenbedingungen für die Unternehmen**" konkret auf die Verkehrsinfrastruktur Bezug genommen -

- "im Straßenbau wird durch den Einsatz intelligenter Verkehrssteuerung das Netz bestehender Straßen besser ausgelastet und der Bedarf an Straßenbau und den damit verbundenen Flächen zurückgedrängt
- der öffentliche Verkehr hält ein vielfältiges Angebot bereit, das Achten auf umweltfreundliche Mobilität ist im gesellschaftlichen Bewusstsein selbstverständlich geworden
- das Landesradwegenetz ist fertig gestellt, die Gütertransporte auf der Bahn sind durch Zusammenarbeit von ÖBB, privaten Transportanbietern und Logistikern gegenüber dem Gütertransport auf der Straße eine echte Alternative. Der Salzburger Flughafen ist weiter der wichtigste Bundesländerflughafen und ein nachgefragter Partner für Wirtschaft, Tourismus und Privatreisende.

Dieser VISION wird in der **STRATEGIE "Ausbau und Verbesserung der Infrastruktur"** Rechnung getragen und durch folgende **Maßnahmen** konkretisiert

- Freihaltung von Trassen für hochwertige Infrastruktur
- Bekenntnis zum Salzburger Mobilitätskonzept und Bereitstellung von finanziellen Mitteln zu dessen Umsetzung
- Schaffung einer Modellregion für innovative Verkehrslösungen (durch die Definition von Anreizen für die Nutzung alternativer Antriebe, Darstellung von erforderlichen infrastrukturellen Maßnahmen, Initiierung und Ausbau von "Flottenprogrammen" wie etwa E-Auto Flotte oder Erdgas Flotte)
- Sicherstellung einer guten Erreichbarkeit der Unternehmensstandorte mit einem attraktiv gestalteten öffentlichen Personennahverkehr (Frequenz und Fahrpreise)

2.3.2.6 Tourismusleitbild | Strategieplan Tourismus 2020

Der Strategieplan Tourismus stellt eine Umsetzungsmaßnahme des Wirtschaftsprogrammes Salzburg 2020 dar und umfasst zwölf Handlungsfelder. Es dient als Leitlinie für die strategische Ausrichtung der Tourismuspolitik im Bundesland Salzburg. Im Strategieplan Tourismus sind folgende Ziele und Maßnahmen im Hinblick auf die Themen Verkehr und Mobilität angeführt:

Strategisches Handlungsfeld „Nachhaltigkeit“

Das Wirtschaftsprogramm 2020 bekennt sich zur Sicherung der Rahmenbedingungen und Unterstützung eines Wirtschaftssystems, das auf dem Prinzip der Nachhaltigkeit und zwar der in ökologischer, sozialer und ökonomischer Hinsicht beruht. Die allgemeine Wirtschaftspolitik unterstützt daher verstärkt Maßnahmen, die Wirtschaftswachstum weitestgehend vom Ressourcenverbrauch entkoppeln und „klimaverträglich“ sind, aber auch eine hohe Qualität und Sozialstandards verfolgen, indem gute Arbeitsbedingungen und ein lebenswertes Umfeld geboten werden. Dies gilt auch für den Tourismus. Salzburg hat weiters beste Voraussetzungen für eine Destination mit einem „green image“.

33

Ökologische Nachhaltigkeit im Tourismus

Ein nachhaltiger Einsatz von Energie und Ressourcen (z.B. Mobilität) wertet touristische Produkte und Leistungen auf und soll (potenziellen) Gästen näher gebracht werden. Salzburg soll als Reiseziel mit einem „green image“ positioniert werden. Dies soll durch eine Unterstützung des Austausches und der Nutzung von Erfahrungen der Modellregionen im Bereich „sanfter Tourismus“ und des Angebots an klimafreundlichen An- und Abreisen (zum Beispiel „sanften“ Mobilitätslösungen für Bahnreisen für Tagesskifahrer oder E-Mobilitätslösungen in Tourismusregionen und -orten) erfolgen

2.3.2.7 Leitbild Radverkehr

Radfahren ist auf kurzen Strecken das Verkehrsmittel der Zukunft: Radverkehr ist nachhaltiger, effizienter, sauberer und gesunder Verkehr. Radfahren ist (abgesehen vom zu Fuß gehen) die nachhaltigste Art der Fortbewegung. Um mehr Menschen zum Radfahren zu bringen ist es wichtig, dass Radfahrende als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmende sowohl in der Planung als auch im Alltag gesehen werden.

Bereits in den Landesverkehrskonzepten der Jahre 1991 und 2006 wurde dem Radfahren eine wichtige Funktion zur Erreichung einer nachhaltigen Mobilität zuerkannt, und konkrete Maßnahmenprogramme umgesetzt. Auch in der Klima und Energie Strategie des Landes Salzburg (siehe *Kapitel 2.3.1.2*) ist eine entsprechend umfassende Radverkehrsoffensive vorgesehen. Radverkehrsförderung ist dann erfolgreich, wenn Maßnahmen auf mehreren Ebenen und umfassend über alle Handlungsfelder koordiniert umgesetzt werden.

Seitens des Landes Salzburg wurde dazu im Jahr 2014 das „Leitbild Radverkehr 2015-2025“ entwickelt. Dieses enthält insgesamt 25 Maßnahmen in den Handlungsfeldern

- Bewusstseinsbildung, Information, Motivation,
- Kooperation, Service, Rahmenbedingungen, sowie
- Infrastruktur (fließender Radverkehr und Abstellanlagen)

Die Inhalte des „Leitbild Radverkehr“ sollen integrierter Bestandteil des Landesmobilitätskonzeptes „Salzburg Mobil 2025“ werden.

2.3.2.8 EUREGIO Masterplan

Der EuRegio-Masterplan für die Kernregion Salzburg wurde als inhaltliches, grenzüberschreitendes Abstimmungsinstrument angelegt. Er verfügt als informelles Leitbild über keinen rechtlich verbindlichen Charakter, dient jedoch als längerfristiges Orientierungsinstrument für die regionalen und überregionalen Gebietskörperschaften. Bei der Umsetzung kommen die zur Verfügung stehenden Planungs- und Entwicklungsinstrumenten auf kommunaler, regionaler und überregionaler Ebene auf bayerischer und Salzburger Seite zum Einsatz.

Der Masterplan enthält eine Reihe an Maßnahmen zur Verminderung der negativen Tendenzen der Verkehrsentwicklung - erwartet werden eine weiteren Zunahme der MIV-Nutzung bzw. Stagnation oder gar Rückgang der Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr sowie eine weitere Zunahme des Lieferverkehrs - bzw. diese teilweise umzukehren. Ausbaumaßnahmen im Individualverkehr sind dort vorgesehen, wo sie aufgrund des regionalen Wachstums, zur Standort- und Wirtschaftsentwicklung sowie zur Entlastung bereits kritischer Bereiche erforderlich sind. Folgende **Oberziele** sind im Masterplan angeführt:

- Verringerung des MIV-Anteils im regionalen Personenverkehr, bei gleichzeitiger Steigerung im Umweltverbund
- Verringerung der Belastungen durch den LKW-Verkehr bei gleichzeitiger Verbesserung der Erschließungsqualität wirtschaftliche relevanter Standorte
- Reduktion des Energieverbrauchs im Verkehr sowie der Lärm- und Schadstoffemissionen

Zur Erreichung dieser Ziele wird eine umfassende Masterplan-Strategie formuliert, die eng auf die regionalen Strategien zur Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung abgestimmt ist:

- die Siedlungsentwicklung erfolgt in klaren, ÖV-orientierten Schwerpunkten
- Optimierung der Flächen für Gewerbeentwicklung in Hinblick auf ihrer Verkehrsanbindung
- intensive Nutzung von Flächen in der Stadt Salzburg, welche über eine hohe Standortqualität in zentraler und sehr gut erreichbarer Lage verfügen
- Weiterentwicklung eines grenzüberschreitenden Verkehrsverbunds mit attraktivem, durchgängigen Angeboten
- ein klares Bekenntnis zum Ausbau des regionalen, schienengebundenen Personenverkehrs; Verbesserung der ÖV-Durchgängigkeit in Salzburg in Nord-Süd-Richtung zur Schaffung einer hochwertigen Verbindung zwischen dem Zentrum und dem Süden Salzburgs
- Abstimmung zwischen Siedlungs- bzw. Wirtschaftsentwicklung auf die verkehrliche Erschließung zur Gewährung attraktiver, betriebswirtschaftlich sinnvoller Angebote im öffentlichen Verkehr; sowohl neue als auch bestehende Siedlungs- und Gewerbegebiete werden mit attraktiven Angeboten des öffentlichen Verkehrs versehen
- Verringerung der Zahl der PKW-Kurstreckenfahrten durch Qualitätsverbesserungen im Fußgänger- und Radverkehr, in Form von infrastrukturellen Maßnahmen, Mobilitätsmanagement und Bewusstseinsbildung.
- Straßenausbaumaßnahmen sind nur als Ergänzungs- oder Ausgleichsmaßnahmen gerechtfertigt, wenn neue Schwerpunkte zu erschlossen, grenzüberschreitende Verbindungen gewährleistet oder Siedlungsgebiete entlastet werden.

Aus dieser Strategie leitet der Masterplan u.A. folgende **Maßnahmenvorschläge** ab:

- Prüfung des Vorschlags für ein umfassendes Regionalstadtbahnnetz im erweiterten Zentralraum Salzburg bzw. Prüfung von Maßnahmenvarianten zur Verlängerung der Salzburg Lokalbahn vom Hauptbahnhof Salzburg in die Alpenstraße sowie bis Anif, Grödig und Rif als längerfristige Option
- Erstellung eines integrierten, grenzüberschreitenden Mobilitätskonzepts für Teilbereiche der Kernregionen mit abgestimmten Maßnahmenpaketen über sämtliche Verkehrsträger, in Kombination mit einer dazu passenden Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung

- die Magistrale für Europa als hochleistungsfähige europäische Bahnverbindung mit Neubaustrecken in der Region (Anbindung Flughafen München und Schaffung von Kapazitäten auf bestehenden Strecken für die S-Bahn, z. B. Salzburg-Teisendorf-Traunstein, Salzburg - Attnang-Puchheim)
- Ausbau der A8 Rosenheim-Walserberg mit erwarteten positiven Auswirkungen auf regionale Standortpotenziale
- Weiterentwicklung eines grenzüberschreitenden regionalen Verkehrsverbunds
- Ausbau der S-Bahn, Erweiterung des Projekt NAVIS (siehe dazu *Kapitel 2.3.3*), Attraktivierung (Beschleunigung) des Busverkehrs in Abstimmung mit dem Ausbau des S-Bahn-Netzes, Optimierung der Busverbindungen zwischen Stadt Salzburg und dem Umland
- Errichtung einer Salzachbrücke südlich von Laufen/Oberndorf sowie des Gitzentunnels
- Erstellung des „Masterplans Himmelreich“ zur Standortentwicklung im Bereich des Flughafens bzw. Wals-Siezenheim und Verbesserung der dort massiven Verkehrsbelastung durch IV- und ÖV-Maßnahmen
- Erhöhung der regionalwirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens durch dessen Aufwertung
- Lastenklärungsverfahren über die künftige Verteilung der Flugbewegungen auf Bayern und Salzburg

35

2.3.3 Projekt - NAVIS

Um die Bahn als attraktiven Verkehrsträger für die Stadt und die Region zu etablieren, wurde 1996 eine Projektgruppe aus Vertretern der Stadt und des Landes eingesetzt. Die verantwortlichen Politiker von Stadt, Land und Bund haben auf Grundlage der von Experten erarbeiteten Empfehlungen das „Nahverkehrsinfrastrukturprogramm Salzburg“ (NAVIS) beschlossen und vertraglich abgesichert. Kernpunkte des Projektes waren Ausbaumaßnahmen der Eisenbahn und die Errichtung zusätzlicher Haltestellen auf den drei Ästen Richtung Golling, Straßwalchen und Freilassing. Auch der Hauptbahnhof Salzburg musste für den S-Bahn Verkehr adaptiert werden.

Der eigentliche Baubeginn erfolgte sechs Jahre nach dem Start des Planungsprozesses. Die Eröffnung der ersten neuen Haltestelle konnte bereits im Herbst 2003 gefeiert werden. Zwischenzeitlich wurden alle neuen Haltestellen auf dem Ast Salzburg - Golling fertig gestellt.

Auch der Ast Salzburg - Freilassing ist im österreichischen Abschnitt fertiggestellt und in Betrieb. Dieser Abschnitt erhielt jedoch nicht nur 4 neuen S-Bahnhaltestellen, sondern wurde als Teil des Transeuropäischen Netzes (Magistrale Straßburg - München - Wien - Budapest) dreigleisig ausgebaut. Damit handelt es sich um das größte Verkehrsprojekt, das in den letzten hundert Jahren in der Stadt Salzburg verwirklicht wird. Für den deutschen Abschnitt von der Staatsgrenze bis Freilassing sind die Planungen abgeschlossen, die Baudurchführung steht unmittelbar bevor.

Die Zufriedenheit des Kunden wird jedoch nicht nur durch moderne Haltestellen und Gleisanlagen erzielt. Hierfür ist ein qualitätsvolles Verkehrsangebot notwendig, welches das Land Salzburg 1998 mit den ÖBB mittels Verkehrsdienstvertrag sichergestellt hat. So stellen moderne Fahrzeuge und ein Taktfahrplan das Verkehrsangebot sicher, welches von der Bevölkerung - wie zu beobachten ist -, auch in steigendem Maße nachgefragt wird.

Die Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots zwischen der Stadt Salzburg und dem Tennengau hat zu einer beträchtlichen Steigerung der Fahrgastaufkommens und zu einem positiven Einfluss auf den Modal-Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs geführt.

Noch nicht abgeschlossen ist der S-Bahnausbau auf dem Nordast nach Straßwalchen bzw. Braunau. Bisher konnten nur punktuelle Maßnahmen gesetzt werden (Neubau des Bahnhofs Hallwang-Elixhausen, Verbesserung der Anbindung des Bahnhofs Seekirchen an die Stadt).

Die Errichtung der Haltestelle Seekirchen-Süd samt Park-and-Ride-Anlage ist noch ausständig. Während auf der S3, Golling - Freilassing, ein 30 Minuten-Takt angeboten wird, kann auf dem Nordast derzeit nur im 60 Minuten-Takt, verstärkt durch REX-Züge, gefahren werden.

Für eine Verdichtung des Taktintervalls und eine Weiterführung über den Westast nach Freilassing in einem integrierten Taktsystem wäre der Bau und die Inbetriebnahme der Hochleistungsstrecke Köstendorf - Salzburg im Flachgau eine wichtige Voraussetzung, um den mit Personenfern-, Nahverkehr und Güterverkehr stark belasteten Salzburger Abschnitt der bestehenden Westbahnstrecke Wien - Salzburg zu entlasten und ausreichende Kapazitäten für einen dichten Nahverkehr zur Verfügung zu stellen.

Abbildung 10: S-Bahn Salzburg, angestrebtes Taktintervall



Quelle: Präsentation ÖBB Infrastruktur; Projektleitung Nahverkehr Salzburg; Eigene Darstellung.

2.3.4 Projekt - ERB

Der Salzburger Zentralraum war in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts durch ein Lokalbahnnetz mit der Stadt verbunden.

Die erste Salzburger Lokalbahn fuhr 1886 auf der Strecke Hauptbahnhof - Nonntal - Hellbrunn - St. Leonhard. 1892 folgten eine Abzweigung nach Parsch und die Festungsbahn. 1896 erfolgte der Ausbau Richtung Norden: Salzburg - Bergheim - Anthering - Oberndorf - Bürmoos - Lamprechtshausen.

Nach der Wende zum 20. Jahrhundert wurde die Südlinie elektrifiziert: Die "Rote" (Züge der SETG) und die "Grüne Elektrische" (Züge der bayerischen Nachbarn) fuhren ab 1909 bis nach Berchtesgaden und zum Königsee. 1909 wurde die erste Teilstrecke der Städtischen Straßenbahn ("Gelbe Elektrische") vom Lokalbahnhof bis zum Platzl eröffnet. Die "Gelbe Elektrische" (auch liebevoll "rasende Eierspeis" genannt) wurde 1940 vom Obus abgelöst.

Nach Kriegsende musste die Salzburger Lokalbahn wieder bei Null beginnen. Vorhandene Fahrzeuge wurden modernisiert und neue Großraumwagen bestellt. 1947 fuhren die roten Züge bis Anthering elektrisch, 1948 bereits bis Oberndorf und 1950 wurde die Elektrifizierung bis Lamprechtshausen abgeschlossen. Auf ca. 40 km Streckennetz beförderte die Salzburger Lokalbahn schon 1950 rund 4,7 Mio. Fahrgäste.

1950 wurde die Lokalbahn in die neu gegründeten „Salzburger Stadtwerke“ eingegliedert. 1953 verschwand die "Rote Elektrische" aus der Innenstadt und aus dem Süden der Stadt. Die Strecke Salzburg - Lamprechtshausen blieb bestehen. 1994 übernahm die SLB auch die Strecke von Bürmoos nach Trimmelkam. Bis 2013 wird die Strecke bis Ostermiething um ca. 3 km, auf 38 km, verlängert. So erhalten 15.000 Personen im westlichen Innviertel täglich Zugverbindungen Richtung Oberndorf und Salzburg.

Von 1893 bis 1957 verkehrte ferner von Salzburg nach Bad Ischl die schmalspurige Salzkammergut-Lokalbahn im Dampfbetrieb. Wie die Südlinie fiel sie als eine der ersten den vielen Lokalbahneinstellungen im Zeitalter des sich ausweitenden Individualverkehrs zum Opfer.

Seit mehreren Jahrzehnten wird die Einstellung dieser Linien zugunsten des Ausbaues des Individualverkehrs als Fehler angesehen und es gibt schon lange Bemühungen, den verbliebenen Nordast, der sich inzwischen zu einer erfolgreichen Stadt-Regionalbahn entwickelt hat, vom Lokalbahnhof in die Stadt und durch die Stadt bis in den Süden zu verlängern.

Im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Bahnhofvorplatzes wurde als erster Schritt der Lokalbahnhof tiefgelegt.

2006 wurde vom damaligen Verkehrsreferenten, LH-Stv Dr. Haslauer die sogenannte Schaffer-Studie¹⁶ als Grundlage für die weitere Entscheidungsfindung in Auftrag gegeben.

Diese Studie schließt mit folgenden Empfehlungen:

- Fortsetzung des S-Bahn-Ausbaus im Zentralraum Salzburg gemäß Planfall 1c kurz mit einem Tunnel vom Lokalbahnhof bis Akademiestraße und weiter oberirdisch bis Hellbrunner Brücke.
- Kürzere Planfälle liefern weder betriebs- noch volkswirtschaftlich bessere Lösungen
- Betriebsmehrkosten (inkl. Instandhaltung der neuen Strecke) lassen sich durch Einsparung beim Obus- und Regionalbusbetrieb decken.

37

Der Nutzen-Kostenquotient für diese Lösung beträgt betriebswirtschaftlich betrachtet 1,06 und volkswirtschaftlich betrachtet 1,32.

In der Folge wurden weiterreichende Überlegungen zum Ausbau des schienengebundenen Nahverkehrs im Zentralraum in Form von Verbindungen von Obertrum, Mondsee, Fuschl, Bad Ischl und Berchtesgaden - Königssee thematisiert. Ferner wurde ein Ersatz der unterirdischen Querung der Innenstadt von Salzburg durch eine Straßenbahn angeregt.

Zur Prüfung aller dieser ergänzenden Vorschläge wurde eine neue Studie unter finanzieller Beteiligung der Europäischen Union in Auftrag gegeben, deren abschließende Empfehlungen seit Oktober 2015 vorliegen¹⁷.

2.3.5 „Gib 8“ | Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Salzburg

Als übergeordnete Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms Gib8!¹⁸ des Landes Salzburg wurden die Reduktion der Unfälle mit Personenschäden bis 2016 um 10% gegenüber dem Durchschnitt der Jahre 2009 bis 2012 sowie eine Senkung der Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2016 um 20% gegenüber dem genannten Durchschnittswert angestrebt¹⁹. Das Land Salzburg soll auf diesem Wege zu einem der sichersten Länder im Straßenverkehr werden.

Dazu wurden die folgenden Programmschwerpunkte definiert:

- die Verkehrssicherheit in Ortsgebieten
- die Moped- und Motorradsicherheit
- die Fahrradsicherheit
- Verkehrserziehung und Verkehrssicherheitsberatung sowie Fahrtauglichkeit und Ablenkung.

Die volkswirtschaftlich relevanten Unfallfolgekosten konnten bereits zwischen den Zeiträumen 2002 bis 2006 und 2007 bis 2011 um rund 20 Millionen Euro gesenkt werden.

¹⁶ Dipl.Ing. Horst Schaffer, Zürich, Weiterentwicklung des Schienenverkehrs im Zentralraum Salzburg, Mai 2006

¹⁷ <https://salzburg-verkehr.at/extras/erb/> abgerufen am 14.12.2015

¹⁸ Land Salzburg; Gib8! - Verkehrssicherheitsprogramm 2013-2016; Salzburg 2013.

¹⁹ Die Zeilsetzung im Hinblick auf die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Personen konnte bereits im Jahr 2013 erreicht werden. Siehe dazu Kapitel 3.4.

3 IST-SITUATION | BESTANDSANALYSE | ENTWICKLUNG

Wichtige Grundlage für die Entwicklung einer Zukunftsstrategie wie dem Landesmobilitätskonzept ist - neben der Berücksichtigung der Rahmenbedingungen - die eingehenden Analyse und Beurteilung der Ist-Situation sowie die Fortschreibung von zukünftiger Entwicklungen auf Basis aktueller Prognosen.

3.1 Personenmobilität in Salzburg

Im Oktober 2012 wurde im Rahmen des grenzüberschreitenden Projektes „EuRegioBahnen Salzburg - Bayern - Oberösterreich“ eine umfangreiche Mobilitätsbefragung im gesamten Bundesland Salzburg (im Auftrag des Salzburger Verkehrsverbundes) durchgeführt, dabei wurden in Summe rund 28.000 Personen aus 10.200 Salzburger Haushalten zu ihrem werktäglichen Mobilitätsverhalten befragt. Erfasst wurden dabei alle Wege, die an einem vorgegebenen Stichtag zurückgelegt wurden.

Das vorliegende Kapitel zeigt wesentliche Ergebnisse dieser Erhebung und vergleicht diese mit früheren Ergebnissen aus Salzburg (Herry Consult, Snizek + Partner Verkehrsplanung 2004) sowie mit Ergebnissen anderer Städte und Bundesländer.

3.1.1 Mobilitätsraten

90% der Salzburgerinnen und Salzburger sind an einem Werktag mobil, d.h. sie verlassen zumindest einmal ihr Haus (Wohnung) und legen Wege außer Haus zurück. Dabei unternimmt eine Person durchschnittlich 1,7 Aktivitäten (entspricht der Anzahl der außer Haus aufgesuchten Ziele bzw. der Anzahl der Tätigkeiten außer Haus) und legt dafür 2,9 Wege zurück. Während im ländlicheren Bereich (Pinzgau, Pongau, Lungau) sowohl der Außer-Haus-Anteil (89%) als auch die Wegehäufigkeit (2,7 Wege pro Person) unter dem Durchschnitt liegen, sind diese Kennzahlen in der Stadt Salzburg mit 92% Außer-Haus-Anteil und 3,1 Wege pro Person deutlich höher. Im Umland der Stadt Salzburg (Flachgau, Tennengau) liegend diese Werte dagegen im Landesdurchschnitt. In städtischen Gebieten sind also höhere Mobilitätsraten festzustellen. Die genannten Unterschiede konnten im Wesentlichen auch schon im Jahr 2004 festgestellt werden, damals waren die Außer-Haus-Anteile etwas geringer bei gleichzeitig einer etwas höheren Anzahl an Wege pro Person und Tag.

Abbildung 11: Mobilitätsraten nach Regionen im Bundesland Salzburg

Erhebungsjahr	Region	Außer-Haus-Anteil	Wege pro Person	Zurückgelegte Tageskilometer	Tägliche Unterwegszeit
2012	Salzburg Stadt	92,2%	3,1	23 km	68 min
	Flachgau, Tennengau	90,2%	2,9	34 km	68 min
	Pinzgau, Pongau, Lungau	89,0%	2,7	33 km	59 min
	Bundesland Salzburg	90,3%	2,9	31 km	65 min
2004	Salzburg Stadt	89,1%	3,3	22 km	71 min
	Flachgau, Tennengau	88,6%	3,0	34 km	70 min

Herry Consult 2014

Quelle: Herry Consult (2014): Vergleich der Ergebnisse der Mobilitätsbefragungen Salzburg 2004 und 2012. Im Auftrag des Salzburger Verkehrsverbundes

Die Salzburgerinnen und Salzburger legen pro Werktag durchschnittlich 31 Kilometer zurück, wobei auch hier die Stadt Salzburg mit 23 km Tagesweglänge pro Person deutlich hervorsticht. Allerdings wird dafür in der Stadt eine ebenso lange bzw. sogar längere Zeit benötigt (68 Minuten im Vergleich 65 Minuten im Landesdurchschnitt). Grund dafür ist die unterschiedliche Verkehrsmittelwahl, in der Stadt werden deutlich mehr Wege mit dem im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr langsameren Umweltverbund (zu Fuß, Fahrrad, Öffentlicher Verkehr) zurückgelegt. Kaum Unterschiede sind auch hier im Vergleich zu 2004 festzustellen, tendenziell wird heute eine etwas größere Distanz in einer etwas geringeren Zeit zurückgelegt.

3.1.2 Wegzwecke (Gründe für die Mobilität)

Rund die Hälfte (48%) der von den Salzburgerinnen und Salzburgern unternommenen Wege sind beruflich oder schulisch bedingt. Davon dienen 27% der Erreichung des Arbeitsplatzes, 8% sind dienstliche Wege und 13% entstehen durch Fahrten zur oder von der Schule/Ausbildungsstätte. Auch hier sticht die Stadt Salzburg mit einem deutlich geringeren Anteil an beruflich bedingten Wegen (24% Arbeitsplatzwege) als in ländlichen Bezirken hervor. Dies liegt vor allem an der höheren Anzahl an Wegen in der Stadt, die zusätzlichen Wege dienen mehrheitlich (bedingt durch das vielfältigere Angebot) unterschiedlichsten Freizeit-Zwecken und wirken sich entsprechend auf die Anteilsverteilung aus. In der Region Pinzgau, Pongau, Lungau beträgt der Anteil der Wege vom oder zum Arbeitsplatz dagegen überdurchschnittliche 30%.

Die Wege im Privat- und Freizeitbereich teilen sich auf in 7% Bring- und Holwege, 18% Einkaufswege, 3% private Erledigungen, 12% Freizeit/Besuche sowie ebenfalls 12% sonstige Freizeit-Wegzwecke. Insbesondere der Anteil dieser sonstigen Freizeit-Wegzwecke liegt in der Stadt Salzburg mit 17% weit über dem Durchschnitt. Ein Vergleich mit den Ergebnissen der Erhebung des Jahres 2004 zeigt für die Stadt Salzburg sowie der Region Flachgau, Tennengau, dass die Annahme eines Trends in Richtung eines zukünftig steigenden Anteils an privaten bzw. Einkaufs- und Freizeitwegen aus dem Salzburger Landesmobilitätskonzept 2006 (S.17) nicht bestätigt werden kann. Sowohl in der Stadt Salzburg als auch in der Region Flachgau, Tennengau ist der Anteil dieser Wegzwecke im Gegenteil sogar leicht rückläufig.

Im Zusammenhang mit den Mobilitätsgründen interessant ist der Umstand, dass fast jeder vierte Weg der Bewohner der Region Flachgau, Tennengau in die Stadt Salzburg (oder zurück) führt (umgekehrt führt nur jeder achte Weg der Stadtbewohner ins Umland). Auch wenn bei diesen Wegen der Anteil der mit dem Pkw als LenkerIn zurückgelegten Wege mit 56% groß ist, werden dennoch hohe 28% mit dem Öffentlichen Verkehr (ÖV) zurückgelegt. Bei Wegen der Stadtbewohner ins Umland und zurück beträgt der ÖV-Anteil dagegen nur rund 10%. In beide Richtungen dienen deutlich über dem Durchschnitt liegende knapp 40% dieser Wege der Erreichung des Arbeitsplatzes, dagegen fließt der Ausbildungsverkehr wesentlich häufiger in Richtung Stadt Salzburg als in Richtung Umland (17% im Vergleich zu 5%). Ein Teil des höheren Anteils des Öffentlichen Verkehrs in Richtung Salzburg Stadt ist auf diesen ÖV-affinen Ausbildungsverkehr zurückzuführen.

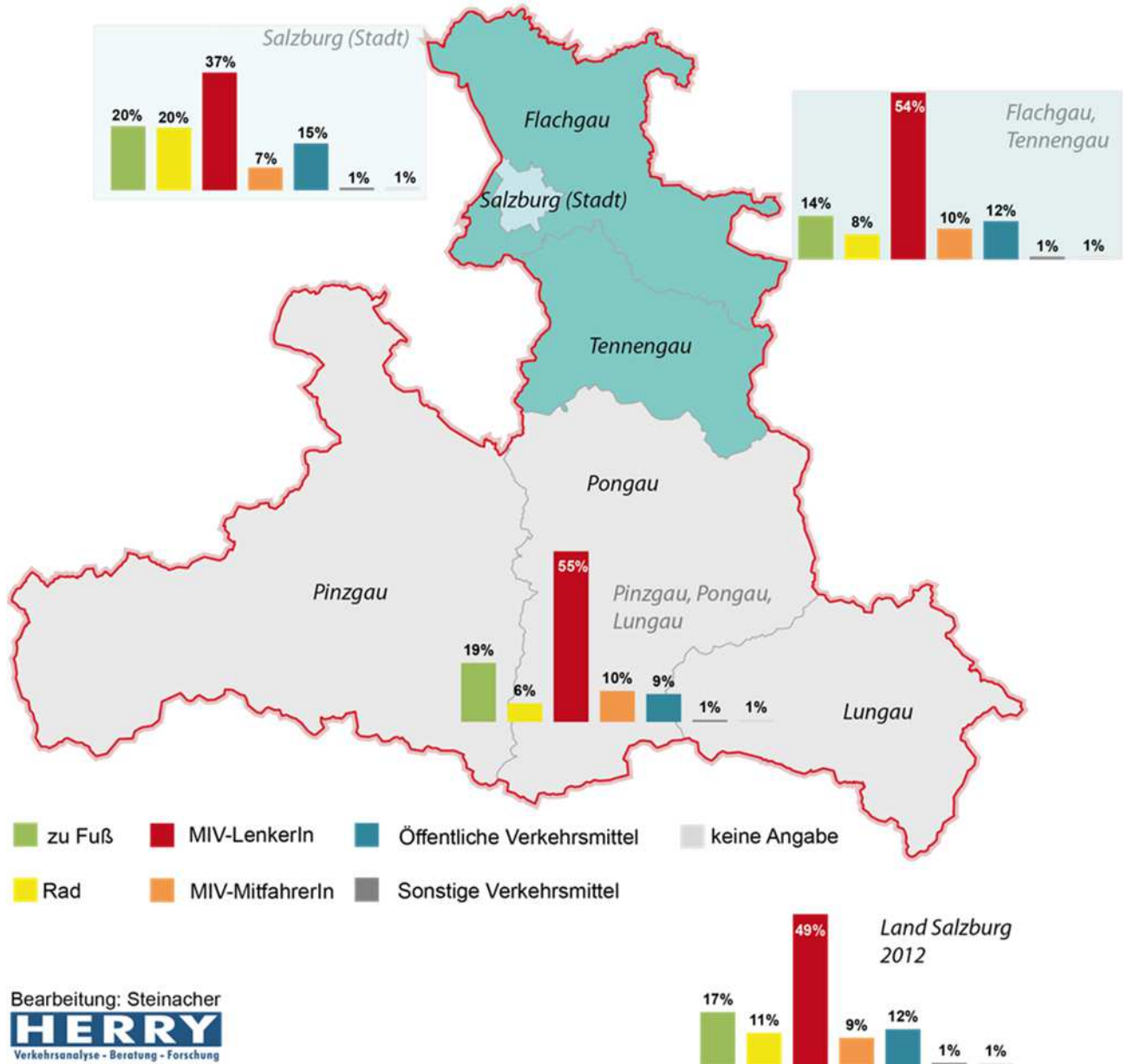
3.1.3 Verkehrsmittelwahl

Im Vergleich zum Jahr 2004 ist der Anteil der mit dem Rad zurückgelegten Wege in der Stadt Salzburg um fast 4%-Punkte auf 20% angestiegen, aber auch im umliegenden Raum (Flachgau, Tennengau) ist in diesem Zeitraum ein Anstieg des Radverkehrsanteils - auf niedrigerem absoluten Niveau - festzustellen. Die Stadt Salzburg zählt damit neben Innsbruck, Bregenz und Graz zu den Städten mit dem höchsten Radanteil in Österreich (siehe dazu *Abbildung 17*). Am wenigsten Radfahrer im Alltag gibt es in der Region Pinzgau, Pongau, Lungau mit einem Anteil von nur 6%. In der Region Flachgau, Tennengau zeigt auch der Ausbau des regionalen Öffentlichen Verkehrs (S-Bahn Salzburg) seine Wirkung in Form eines Anstiegs des Anteils Öffentlicher Verkehrsmittel um 1%-Punkt auf gut 12%. Anders in der Stadt Salzburg: hier haben die Erfolge bei der Förderung des Radverkehrs und dem damit verbundenen starken Anstieg des

Radwegeanteils auch dazu beigetragen, dass der Anteil des Öffentlichen Verkehrs nicht weiter erhöht werden konnte (derzeit 15%). Der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege beträgt in der Stadt Salzburg 20% und ist dort seit 2004 leicht zurückgegangen. Im Raum Flachgau, Tennengau liegt der Anteil der Fußwege mit 14% deutlich unter dem Landesdurchschnitt von 17%, im Raum Pinzgau, Pongau, Lungau liegt dieser Anteil dagegen leicht darüber (19%). Dieser Unterschied ist auf die dort kleinräumigeren Strukturen und auf die geringere Anzahl an Alternativen (ÖV) zurückzuführen.

Der Anteil der Autofahrten an der Gesamtmobilität ist - bezogen auf die werktäglichen Wege - seit 2004 in etwa konstant geblieben. Im Bundesland Salzburg wird im Durchschnitt fast jeder zweite Weg (49%) mit dem Pkw als LenkerIn zurückgelegt. In den Bezirken außerhalb der Stadt Salzburg ist der Pkw noch deutlicher als im Landesschnitt das vorherrschende Verkehrsmittel, der Anteil der Pkw-Lenker an allen Wegen liegt dort zwischen 54% und 55%. In der Stadt Salzburg weist der motorisierte Individualverkehr dagegen deutlich niedrigere Anteile auf (37% Pkw-Lenker), dieser Anteil liegt um ein Drittel unter dem Salzburger Landesdurchschnitt.

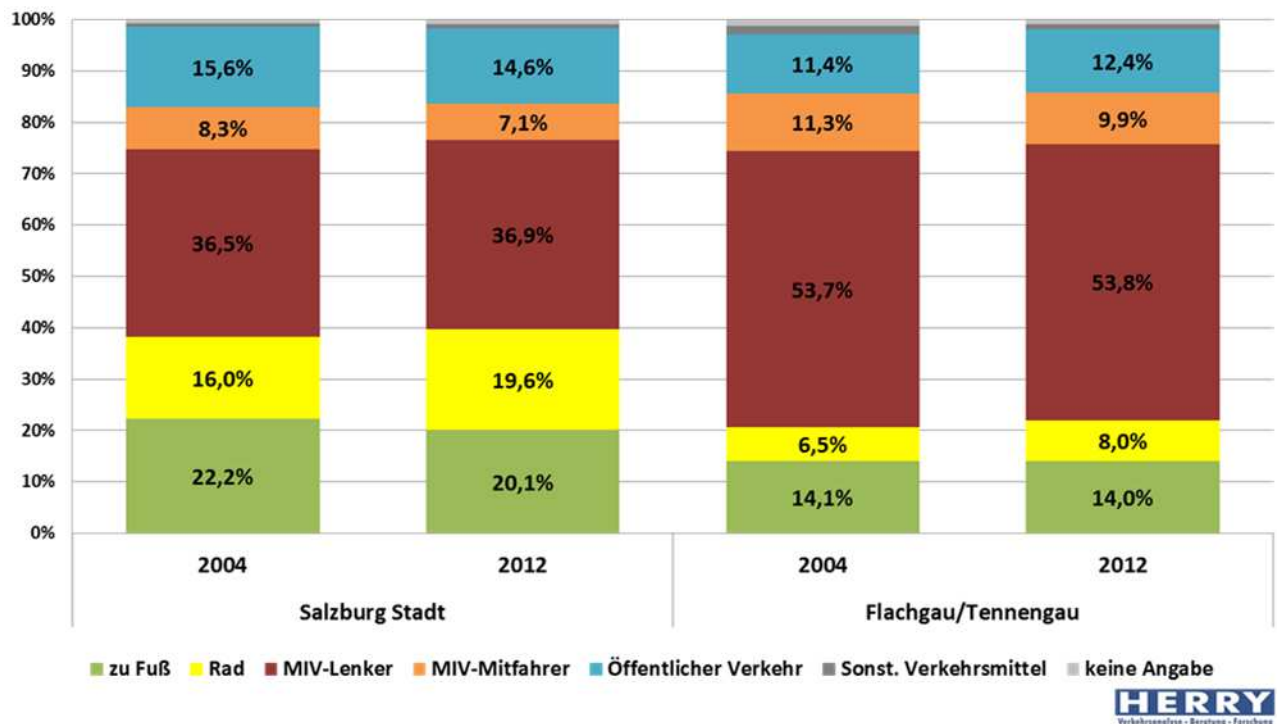
Abbildung 12: Modal Split nach Regionen im Bundesland Salzburg



Bearbeitung: Steinacher
HERRY
 Verkehrsanalyse - Beratung - Forschung

Quelle: Herry Consult (2014): Vergleich der Ergebnisse der Mobilitätshebungen Salzburg 2004 und 2012. Im Auftrag des Salzburger Verkehrsverbundes

Abbildung 13: Entwicklung des Modal Split im Salzburger Zentralraum 2004 - 2012



Quelle: Herry Consult (2014): Vergleich der Ergebnisse der Mobilitätshebungen Salzburg 2004 und 2012. Im Auftrag des Salzburger Verkehrsverbundes.

Betrachtet man an Stelle der Anzahl der Wege die mit den jeweiligen Verkehrsmitteln zurückgelegten Strecken, ergibt sich ein deutlich abweichendes Bild. Mit dem Öffentlichen Verkehr werden längere Strecken zurückgelegt als mit anderen Verkehrsmitteln (Gesamtdurchschnitt 10,6 km, beim Öffentlichen Verkehr 16,3 km pro Strecke), daher liegt der Anteil des Öffentlichen Verkehrs an der Verkehrsleistung deutlich höher bei 18% (im Vergleich zu 12% beim Aufkommen). Im Vergleich zum Jahr 2004 wurden insbesondere in der Stadt Salzburg 2012 (trotz stagnierendem ÖV-Anteil beim Verkehrsaufkommen) deutlich mehr Kilometer mit dem Öffentlichen Verkehr zurückgelegt (21% im Vergleich zu 19% 2004).

Der Anteil des Pkw-Lenker liegt bei der Verkehrsleistung mit 62% höher als bei der Anzahl der Wege (rund 13,5 km pro Strecke). Im Vergleich zu 2004 ist dieser Anteil in der Region Flachgau, Tennengau um 4%-Punkte auf 64% gestiegen, in der Stadt Salzburg aber um 1%-Punkt auf 55% zurückgegangen. Auf Grund der kürzeren Strecken liegen bei der Verkehrsleistung die Anteile der Fuß- (1,2 km pro Weg bzw. 2%) und Radwege (3,2 km pro Weg bzw. 3%) deutlich geringer als beim Aufkommen, auch hier nimmt die Stadt Salzburg mit einem Radanteil vom 9% an der Verkehrsleistung eine Vorreiterrolle ein.

Abbildung 14: Weglängen und Anteil des jeweiligen Verkehrsmittels an der Verkehrsleistung

2012	Region	zu Fuß	Fahrrad	MIV-LenkerIn	MIV-MitfahrerIn	Öffentl. Verkehr	Sonstige Verkehrsmittel
Durchschnittliche Weglänge (km)	Salzburg Stadt	1,2	3,3	11,1	9,9	10,5	11,8
	Flachgau, Tennengau	1,2	3,5	13,8	12,9	17,6	22,9
	Pinzgau, Pongau, Lungau	1,2	2,1	14,2	17,7	22,8	23,2
	Bundesland Salzburg	1,2	3,2	13,3	13,9	16,3	20,4
Verkehrsmittelwahl (Verkehrsleistung)	Salzburg Stadt	3%	9%	55%	9%	21%	1%
	Flachgau, Tennengau	1%	2%	64%	11%	19%	2%
	Pinzgau, Pongau, Lungau	2%	1%	63%	14%	16%	3%
	Bundesland Salzburg	2%	3%	62%	12%	18%	2%

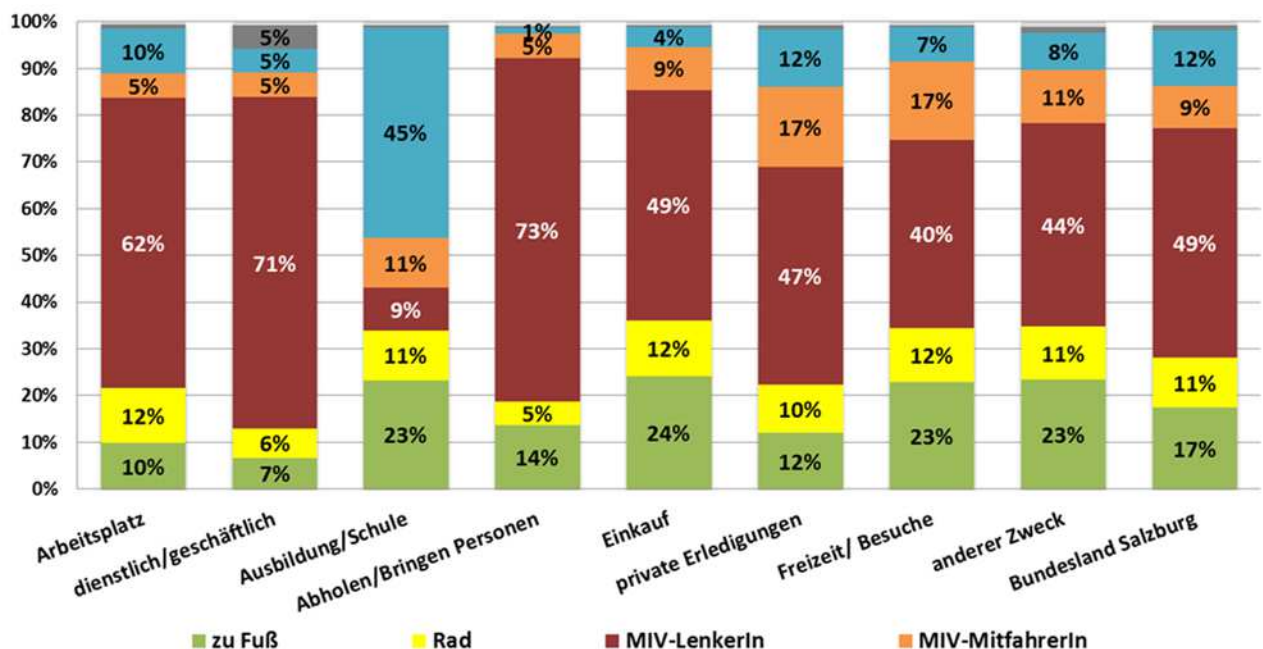
Herry Consult 2014

Quelle: Herry Consult (2014): Vergleich der Ergebnisse der Mobilitätshebungen Salzburg 2004 und 2012. Im Auftrag des Salzburger Verkehrsverbundes

42

Je nach Aktivität werden ebenfalls unterschiedliche Verkehrsmittel gewählt. Während bei Dienstwegen sowie bei Wegen zum Bringen und Holen von Personen sehr häufig (drei Viertel der Wege) auf den Pkw zurückgegriffen wird, dominiert im Bereich der Ausbildungswege der Öffentliche Verkehr mit einem Anteil von 45%. Wege vom oder zum Arbeitsplatz werden zu 62% mit dem MIV als LenkerIn bei einem sehr geringen Besetzungsgrad und daher nur zu 5% als MIV-Mitfahrer zurückgelegt. Jeweils rund 10% sind hier Fuß- bzw. Radwege. Im Freizeitbereich ist der Öffentliche Verkehr eher unterrepräsentiert, die MIV-Fahrten werden mit einem höheren Besetzungsgrad unternommen, der Pkw-Lenkeranteil liegt unter dem Gesamtdurchschnitt. Der Anteil der Fußwege liegt im Freizeitverkehr und im Ausbildungsverkehr deutlich höher als im Durchschnitt.

Abbildung 15: Modal-Split je Wegzweck des Bundeslandes Salzburg

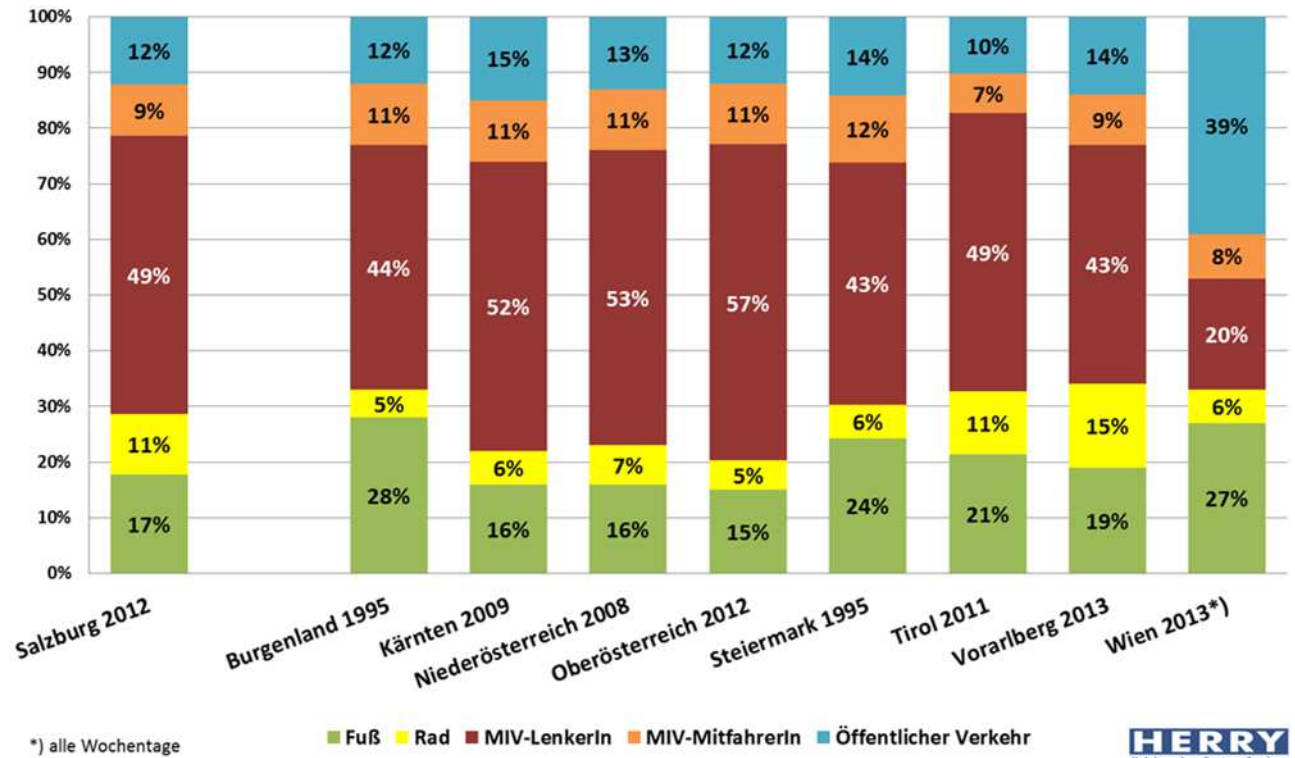


HERRY
Verkehrsanalyse • Beratung • Forschung

Quelle: Herry Consult (2014): Vergleich der Ergebnisse der Mobilitätshebungen Salzburg 2004 und 2012. Im Auftrag des Salzburger Verkehrsverbundes

Im Vergleich zu den anderen Bundesländern weist Salzburg einen sehr hohen Radanteil auf (nur Vorarlberg liegt darüber). Der Pkw-Anteil, der Anteil der Fußwege sowie der Anteil des Öffentlichen Verkehrs liegen dagegen jeweils etwas unter dem Durchschnitt.

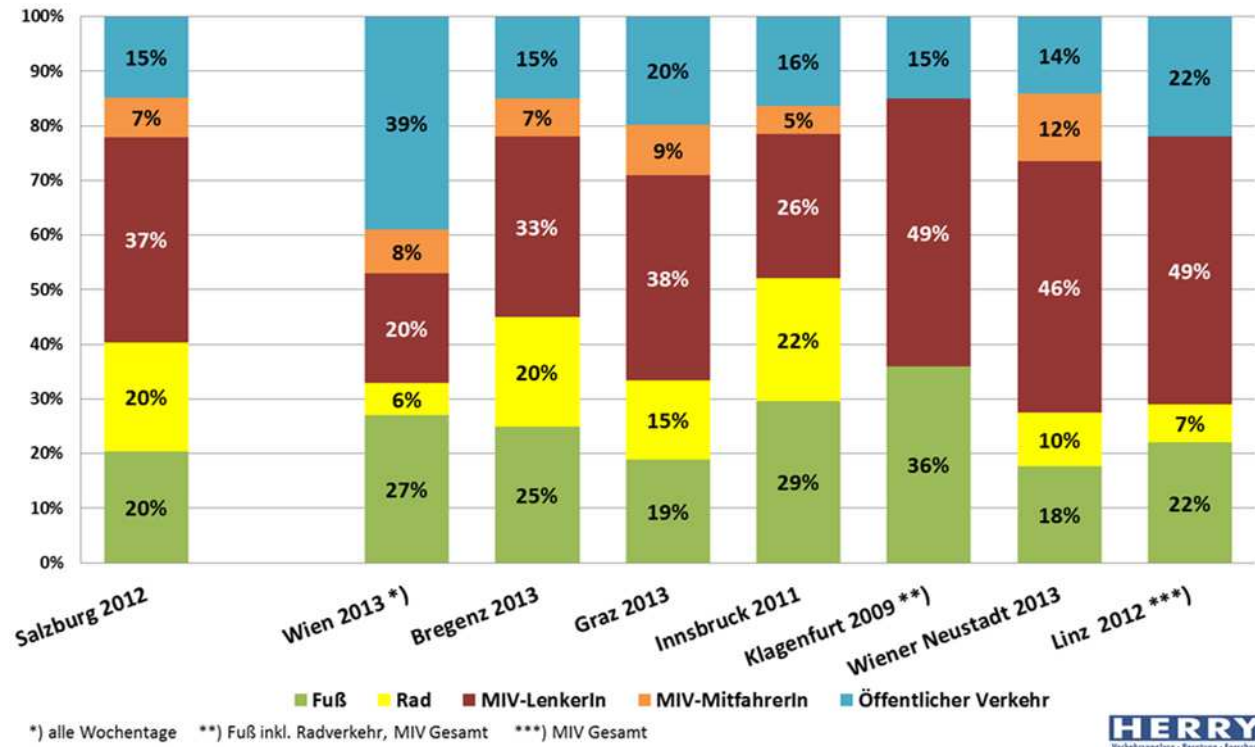
Abbildung 16: Modal Split der Bundesländer (Werktage)



Quelle: Herry Consult (2014): Vergleich der Ergebnisse der Mobilitätsbefragungen Salzburg 2004 und 2012. Im Auftrag des Salzburger Verkehrsverbundes; Herry/Sammer, Bundesverkehrswegeplan 1995. Im Auftrag des BMWV; Forum für Sicherheit und Mobilität, Mobilitätsverhalten in Kärnten, Mobilitätsstudie 2009. Im Auftrag der Kärntner Landesregierung; HERRY Consult (2009): Mobilitätsbefragung NÖ 2008. Im Auftrag der NÖ Landesregierung; Amt der OÖ Landesregierung (2012): Oberösterreichische Verkehrserhebung 2012, Linz; Amt der Tiroler Landesregierung (2012): Verkehr in Tirol - Bericht 2012, Innsbruck; HERRY Consult (2014): Mobilitätsbefragung Vorarlberg 2013. Im Auftrag der Vorarlberger Landesregierung; Omnitrend: Marktforschung 2013. Im Auftrag der Wiener Linien.

Beim Vergleich der Ergebnisse der Stadt Salzburg mit anderen Städten in Österreich zeigt sich, dass Salzburg eine der Radhauptstädte Österreichs ist. Der Anteil des Öffentlichen Verkehrs liegt dagegen eher im unteren, der Anteil der mit dem Pkw zurückgelegten Wege eher im oberen Bereich.

Abbildung 17: Modal Split ausgewählter Städte in Österreich



Quelle: Herry Consult (2014): Vergleich der Ergebnisse der Mobilitätshebungen Salzburg 2004 und 2012. Im Auftrag des Salzburger Verkehrsverbundes; Omnitrend: Marktforschung 2013. Im Auftrag der Wiener Linien; HERRY Consult (2014): Mobilitätshebung Vorarlberg 2013 - Stadt Bregenz. Im Auftrag der Stadt Bregenz; ZIS+P (2014): Mobilitätsverhalten der Grazer Wohnbevölkerung 2013. Im Auftrag der Stadt Graz; Amt der Tiroler Landesregierung (2012): Verkehr in Tirol - Bericht 2012, Innsbruck; Forum für Sicherheit und Mobilität, Mobilitätsverhalten in Kärnten, Mobilitätsstudie 2009. Im Auftrag der Kärntner Landesregierung; ZIS+P (2014): Mobilitätsverhalten der Wiener Neustädter Wohnbevölkerung 2013. Im Auftrag der Stadt Wiener Neustadt; Amt der OÖ Landesregierung (2012): Oberösterreichische Verkehrserhebung 2012, Linz.

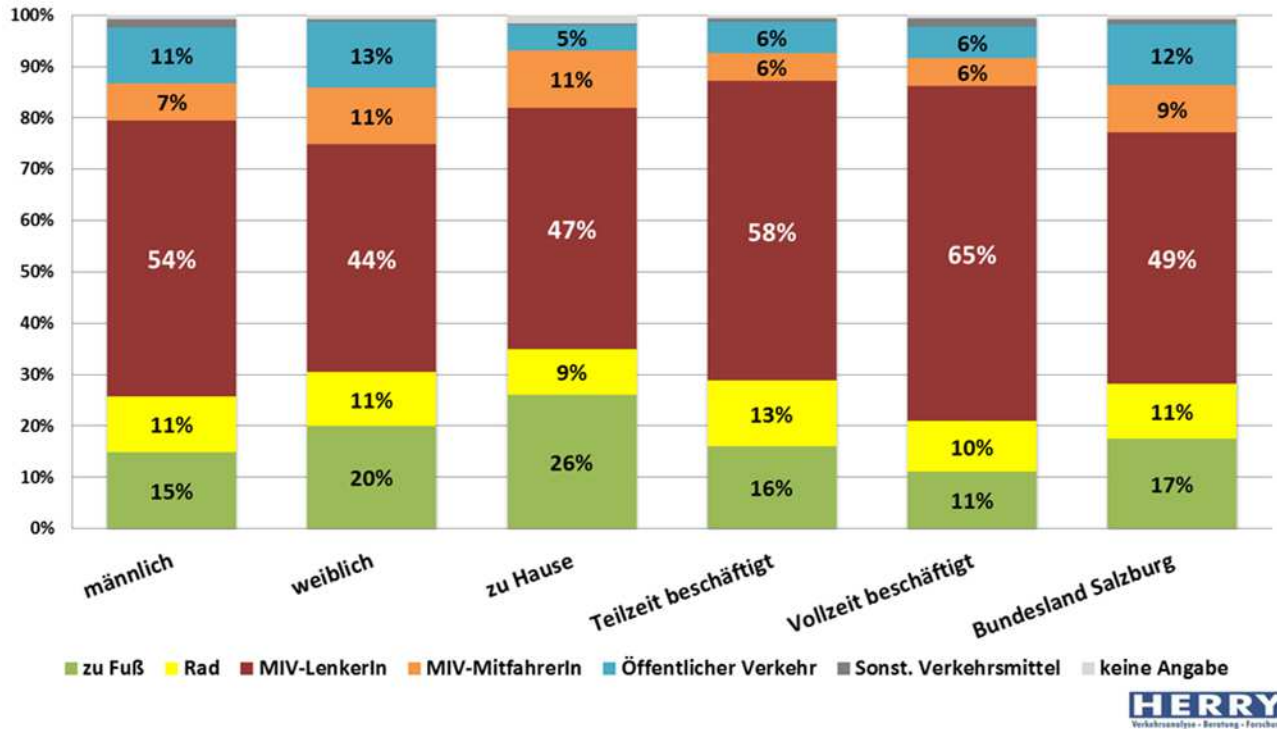
3.1.4 Genderspekte im Mobilitätsverhalten

Heute besitzen Frauen und Männer bereits fast gleich häufig einen Pkw-Führerschein (85% zu 90%), der Unterschied ist alleine auf den geringeren Führerscheinbesitz bei älteren Frauen zurückzuführen. Deutliche Unterschiede existieren allerdings beim Besitz eines Pkw, 75% der Männer aber nur 53% der Frauen besitzen ein eigenes Auto. Eine wesentliche Rolle spielt dabei neben dem Alter auch die Berufstätigkeit, während 77% der Vollzeit Beschäftigten einen Pkw besitzen, sind dies bei den Teilzeit Beschäftigten 61% und bei nicht berufstätigen (vorwiegend im Haushalt tätigen) Personen nur 45%. Dabei sind es fast ausschließlich Frauen, die sich selbst als Hausfrau/-mann sehen oder die Teilzeit beschäftigt sind. Frauen sind im Gegensatz zu den Männern, die zumeist Vollzeit arbeiten, genauso häufig Teilzeit wie Vollzeit beschäftigt.

Männer sind häufiger außer Haus unterwegs, dies ist auf die unterschiedliche Rollenverteilung zurückzuführen. Personen (Frauen) die im Haushalt tätig sind, haben einen Außer-Haus-Anteil von 78%, während 96% der Vollzeit Berufstätigen (Männer und Frauen) „mobil“ sind. Teilzeit Beschäftigte (vorwiegend Frauen) haben einen etwas geringeren Außer-Haus-Anteil (93%), legen aber mit Abstand die meisten Wege (3,5 Wege pro Person) zurück. Dabei ist die zurückgelegte Distanz pro Weg bei Frauen deutlich kürzer (8,7 km) als bei Männern (12,5 km). Daher legen Frauen pro Tag (trotz höherer Wegezanzahl) weniger Kilometer zurück. Die Unterschiede bei der täglichen Unterwegszeit sind dagegen - auf Grund der unterschiedlichen Verkehrsmittelwahl - geringer.

Männer (insbesondere Berufstätige) nutzen häufiger den Pkw als Frauen. Den höchsten Pkw-Lenker-Anteil weisen Vollzeit Berufstätige Personen mit 65% der Wege auf, Männer liegen (unabhängig von der Berufstätigkeit) ebenfalls deutlich über dem Durchschnitt (54%). Frauen fahren deutlich seltener mit dem Pkw (44%), gehen häufiger zu Fuß (20%) und fahren öfter mit dem Öffentlichen Verkehr (13%) und als Pkw-Mitfahrerinnen (11%) als Männer. Der Anteil der Radwege ist dagegen bei beiden Geschlechtern etwa gleich hoch (11%).

Abbildung 18: Modal Split im Bundesland Salzburg 2012 - Soziale Gruppen



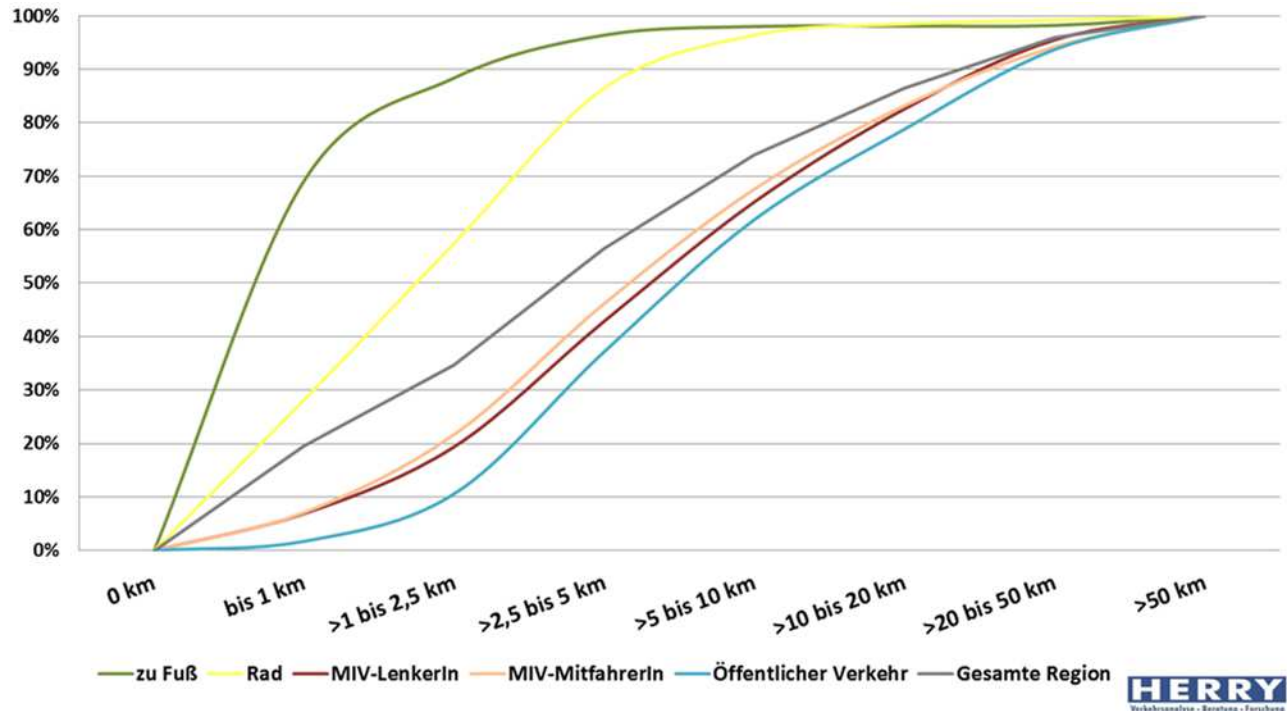
Quelle: Herry Consult (2014): Vergleich der Ergebnisse der Mobilitätshebungen Salzburg 2004 und 2012. Im Auftrag des Salzburger Verkehrsverbundes

Frauen erledigen dabei vielfältigere Aktivitäten als Männer. Frauen (insbesondere wenn sie nicht oder nur Teilzeit Berufstätig sind) legen deutlich mehr Wege für Einkauf und Bringen/Holen von Personen zurück als Männer. Die klassische Haus- und Familienarbeit wird demzufolge nach wie vor überwiegend von Frauen getragen.

3.1.5 Potentiale für Fuß- und Radverkehr

Der kumulierte Anteil der Wege nach Entfernung zeigt je Verkehrsmittel, wie viele Wege bereits nach der angegebenen Weglängen (km) enden. Besonders interessant sind hier die Wege mit motorisierten Individualverkehrsmitteln, da diese bis zu einer bestimmten Weglänge durch Fuß- oder Radwege ersetzt werden könnten. So zeigt sich, dass 7% MIV-Lenkernwege bereits nach 1 km enden und somit auch zu Fuß zurückgelegt werden könnten. 19% dieser Wege enden nach 2,5 km und liegen damit unter der durchschnittlichen Radwegdistanz. In Summe enden 43% der MIV-Lenkerwege im Bundesland Salzburg nach max. 5 km und könnten teilweise ebenso mit dem Rad - oder zukünftig auch mit einem Elektrofahrrad - zurückgelegt werden. Dies trifft insbesondere auf die Stadt Salzburg zu, da hier sogar 51% der mit dem Pkw als LenkerIn zurückgelegten Wege bereits nach 5 km enden. In der Stadt bietet sich neben dem Fahrrad auch der Öffentliche Verkehr als Alternative für die Wege mit einer Länge im Bereich zwischen 2,5 km und 5 km an.

Abbildung 19: Kumulierter Anteil der Wege nach Entfernung und Verkehrsmittel der Bevölkerung des Bundeslandes Salzburg



46

Quelle: Herry Consult (2014): Vergleich der Ergebnisse der Mobilitätshebungen Salzburg 2004 und 2012. Im Auftrag des Salzburger Verkehrsverbundes

3.2 Verkehrsinfrastruktur

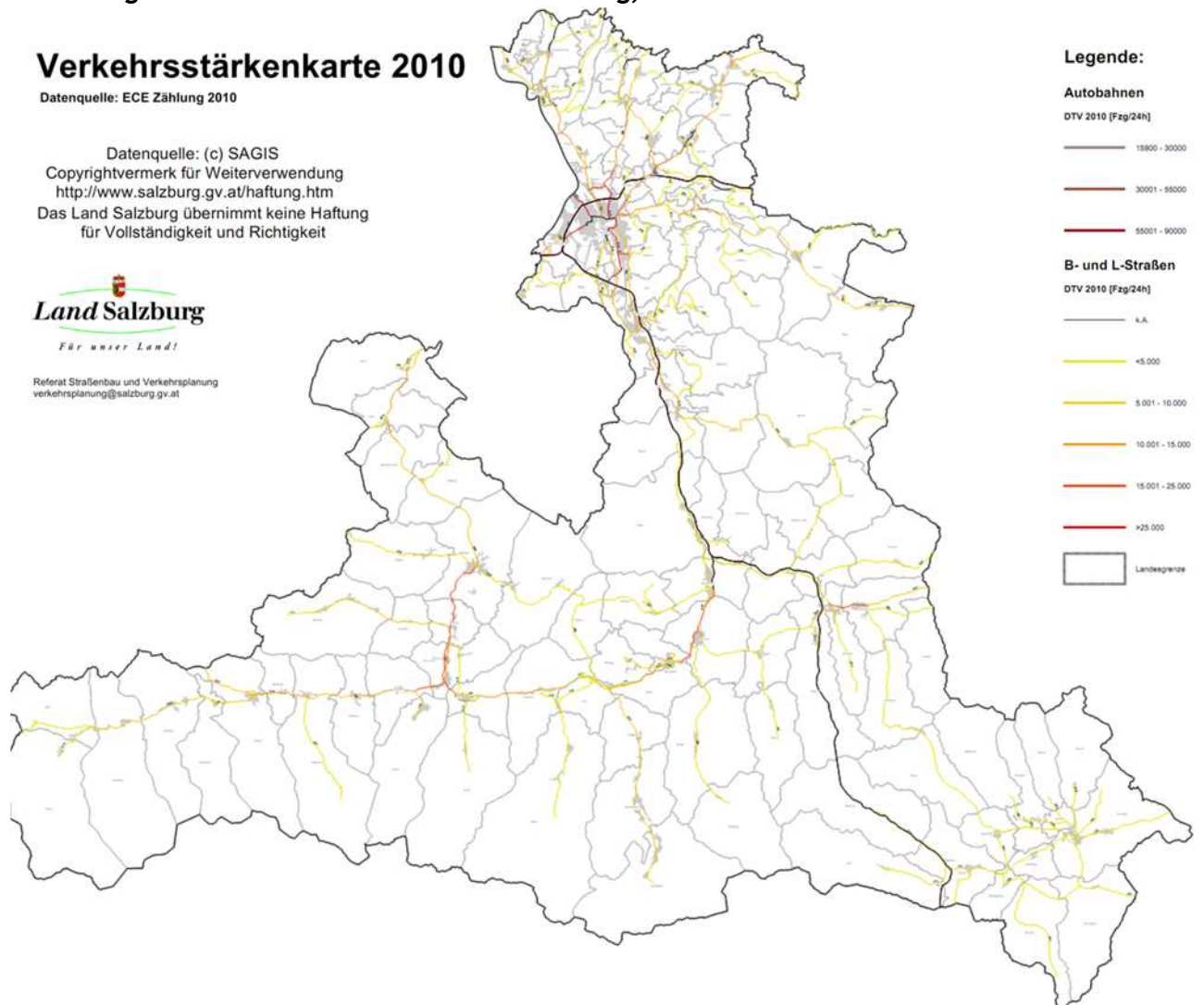
3.2.1 Straßennetz

Die Gesamtlänge des Landesstraßennetzes (ohne Gemeindestraßen) in Salzburg betrug 2014 1.410,4km²⁰. Gegenüber 2006 hat sich die Netzlänge zwar um 6,1 km verringert, dies ist jedoch im Wesentlichen auf eine Veränderung in der Kilometrierung (von Rampen und Kreisverkehren) zurückzuführen.

Das Verkehrsaufkommen auf Landesstraßen wird mithilfe eines Netzes an Dauerzählstellen laufend erfasst. Die Daten werden durch regelmäßige punktuelle manuelle Zählungen ergänzt und verdichtet. In regelmäßigen Abständen werden aus diesen Daten Verkehrsstärken für das gesamte Landesstraßen- und Autobahnnetz ermittelt. Die aktuellsten vorliegenden landesweiten Daten beziehen sich auf das Jahr 2010.

²⁰ Amt der Salzburger Landesregierung; Abt.6

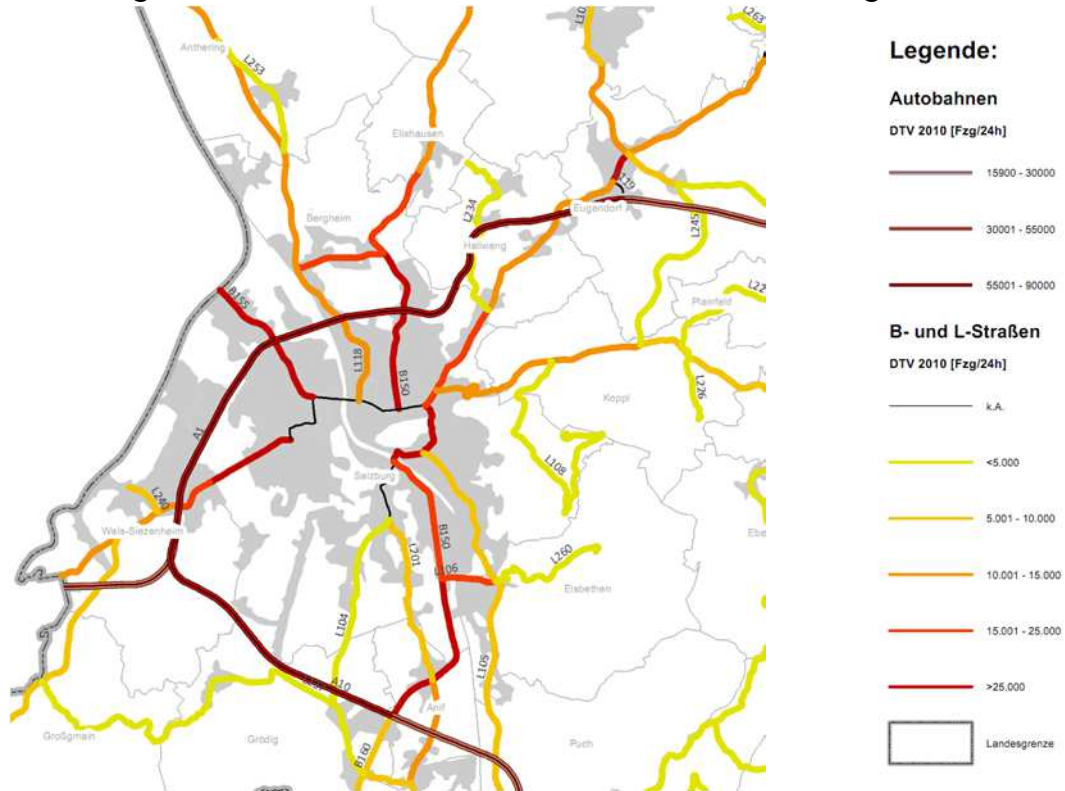
Abbildung 20: Landesstraßennetz Salzburg, Verkehrsstärken im Jahr 2010



Quelle: Amt der Salzburger Landesregierung, Abt. 6

Die höchsten Verkehrsstärken treten erwartungsgemäß im Umland der Landeshauptstadt auf.

Abbildung 21: Verkehrsstärken im Jahr 2010 im Salzburger Zentralraum



Quelle: Land Salzburg Abteilung 6

3.2.2 Schienennetz

Das öffentliche Schienennetz im Bundesland Salzburg umfasst (exklusive Bergbahnen) etwa 300 km, es wird von den Infrastrukturbetreibern ÖBB Infrastruktur AG, Salzburg AG und Steiermärkische Landesbahnen betrieben.

Abbildung 22: Eisenbahnstrecken im Land Salzburg

Strecke	Infrastrukturbetreiber	1. VS *) [km]	l. VS **) [km]	Länge Salzburg [km]
Wien - Salzburg	ÖB Infrastruktur AG	285,2	313,4	28,2
Rosenheim - Salzburg	ÖB Infrastruktur AG	83,3	88,6	5,3
Salzburg - Wörgl	ÖB Infrastruktur AG	0,0	120,5	120,5
Schwarzach-St.Veit - Spittal-M	ÖB Infrastruktur AG	0,0	33,1	33,1
Bischofshofen - Selzthal	ÖB Infrastruktur AG	0,0	24,1	24,1
Salzburg LK - Lamprechtshausen	Salzburg AG	0,0	25,1	25,1
Bürmoos - Ostermiething	Salzburg AG	0,0	3,6	3,6
Zell am See - Krimml	Salzburg AG	0,0	51,5	51,5
Unzmarkt – Tamsweg (- Mauterndorf)	Steiermärkische Landesbahnen	52,5	64,5	12,0
				303,4

*) erste Verkehrsstation im Land Salzburg

***) letzte Verkehrsstation im Land Salzburg

Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

Mit Ausnahme der Pinzgauer Lokalbahn (Strecke Zell am See - Krimml) und der Murtalbahn (Unzmarkt - Mauterndorf) sind alle Strecken normalspurig und elektrifiziert. Auf den Strecken der ÖBB Infrastruktur AG wird Personenfern- und -nahverkehr sowie Güterverkehr betrieben, auf den Strecken der Salzburg AG und der Steiermärkischen Landesbahnen Personennah- und Güterverkehr.

3.2.2.1 Strecke Wien - Salzburg und Strecke Rosenheim - Salzburg

Verkehrsbelastung

Die Westbahnstrecke verläuft von Straßwalchen bis Salzburg Hbf, die Rosenheimer Strecke von Salzburg Liefering bis Salzburg Hbf auf dem Gebiet des Bundeslandes Salzburg. Sie ist Teil des hochrangigen europäischen Kernnetzes (Rhein-Donau-Korridor Strasbourg - Constanța).

Die Strecke von Straßwalchen bis Salzburg Hbf ist zweigleisig, die Streckenkapazität liegt unter der Annahme eines für Mischverkehrsstrecken üblichen Mischungsverhältnisses von Fernverkehrs-, Nahverkehrs- und Güterzügen in der Größenordnung von 250 bis 280 Zügen.

49

In diesem Abschnitt verkehren derzeit werktäglich durchschnittlich 267 Züge, die Strecke ist daher weitgehend ausgelastet.

Zur Bewältigung des für eine zweigleisige Eisenbahnstrecke sehr hohen Verkehrsaufkommens verkehren die Züge des Personenfernverkehrs bzw. des Personennahverkehrs in gebündelten Fahrplantrassen.

Die Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten der Fernverkehrszüge in Salzburg Hbf erfolgen zwischen den Minuten 45 und 15, die des Nahverkehrs zwischen den Minuten 15 und 45.

Eine Intervallverdichtung ohne gravierende Änderung des Fahrplanmusters bzw. zulasten entweder des Fern- oder Nahverkehrs ist kaum möglich.

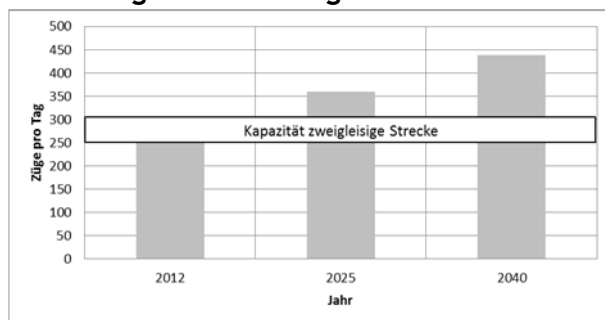
Der Streckenabschnitt von der Staatsgrenze bei Liefering bis Salzburg Hbf ist mit Ausnahme der Saalachbrücke dreigleisig (die Verlängerung des dritten Gleises bis Freilassing ist in Bauvorbereitung), auf diesem Abschnitt verkehren derzeit im Tagesdurchschnitt 379 Züge.

Zielnetz 2025+

Das Zielnetz 2015+ der ÖBB Infrastruktur AG hat die Verkehrsprognose 2025 als Grundlage. Durch Umlage der prognostizierten Verkehrsmengen auf das Schienennetz ergibt sich die prognostizierte Verkehrsbelastung.

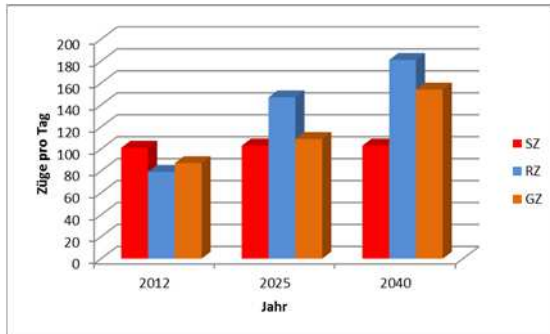
Die beiden folgenden Diagramme zeigen die prognostizierte Verkehrsentwicklung:

Abbildung 23: Zugzahlen Westbahn im Flachgau gemäß Zielnetz



Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

Abbildung 24: Zugarten Westbahn im Flachgau gemäß Zielnetz



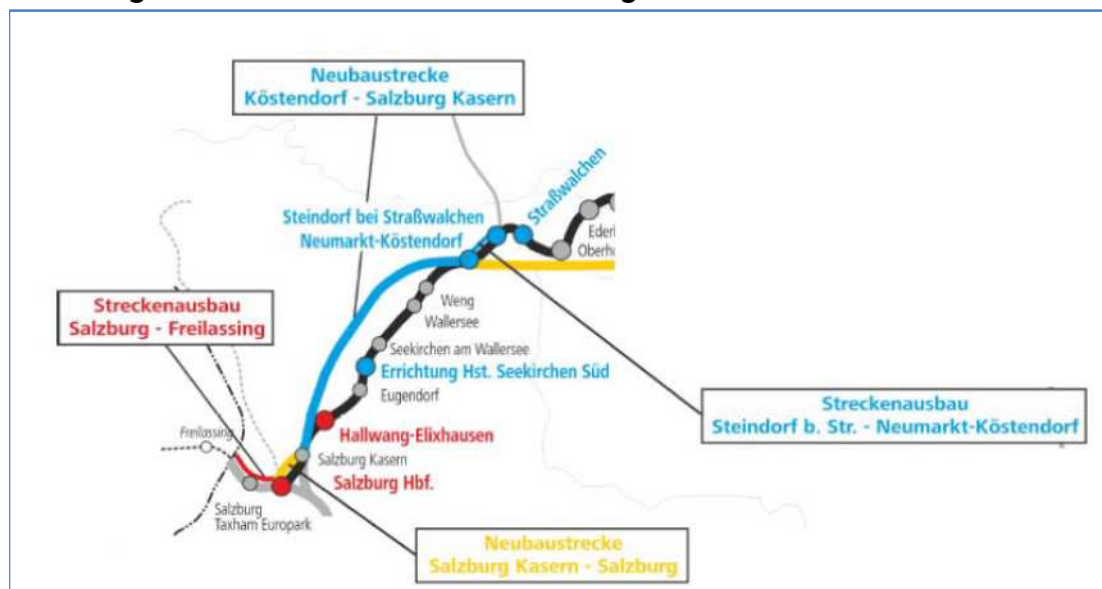
Anmerkungen: SZ = Schnellzug | RZ = Regionalzug | GZ = Güterzug

Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

Ausblick | zukünftige Streckenleistungsfähigkeit

- Im Personenfernverkehr wird sich das Verkehrsangebot in der Menge bis 2040 nicht wesentlich ändern, im Personennahverkehr ist der Vollbetrieb der Salzburger S-Bahn mit einem schrittweisen Halbstundentakt auf der S 2 und einem echten 15-Minuten-Takt auf der Strecke nach Freilassing zugrunde gelegt.
- Das Güterverkehrsaufkommen im Rhein-Donaukorridor wird sich bezüglich der Zugzahlen fast verdoppeln.
- Zur Bewältigung dieser Verkehrsmengen ist der viergleisige Ausbau der Westbahnstrecke zumindest im Flachgau erforderlich.
- Die Trasse für die Neubaustrecke zwischen Köstendorf und Salzburg ist nach Durchführung eines Trassenauswahlverfahrens mit Bürgerbeteiligung bereits fixiert.
- Mit der Inbetriebnahme wird sich die Fahrzeit im Fernverkehr in Richtung Wien um weitere 5 Minuten verkürzen, für den Streckenabschnitt Salzburg - Linz ermöglicht die Neubaustrecke eine Kantenzzeit von etwa 60 Minuten.
- Im Nahverkehr werden ein Taktintervall von 30 Minuten für die S2 in Richtung Straßwalchen und ein echter Viertelstundentakt auf dem Westast nach Freilassing möglich.
- Da die Neubaustrecke Teil des europäischen Kernnetzes ist, sind Förderungen der Europäischen Union für Planung und Bau möglich.

Abbildung 25: Neubaustrecke im Flachgau



Quelle: Daten aus ÖBB-Infrastruktur, Streckenentwicklungsplan 2013; Eigene Darstellung

3.2.2.2 Strecke Steindorf bei Straßwalchen - Braunau

Im Rahmenplan ist die Elektrifizierung bis Friedburg-Lengau vorgesehen, eine Infrastrukturentwicklung mit dem Ziel einer Verdichtung des Verkehrsangebotes (derzeit 60- bis 120-Minuten-Takt) ist in Bearbeitung. Die Verlängerung der Züge aus Richtung Braunau bis Neumarkt-Köstendorf ist geplant.

3.2.2.3 Strecke Salzburg - Schwarzach-St. Veit

Verkehrsbelastung

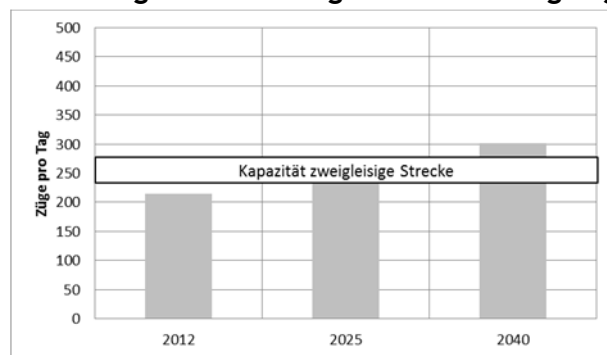
Die Strecke von Salzburg bis Schwarzach ist zweigleisig, die Streckenkapazität liegt unter der Annahme eines für Mischverkehrsstrecken üblichen Mischungsverhältnisses von Fernverkehrs-, Nahverkehrs- und Güterzügen in der Größenordnung von 250 bis 280 Zügen.

In diesem Abschnitt verkehren derzeit werktäglich durchschnittlich 215 Züge, die Strecke weist daher noch geringfügige Kapazitätsreserven auf.

Zielnetz 2025+

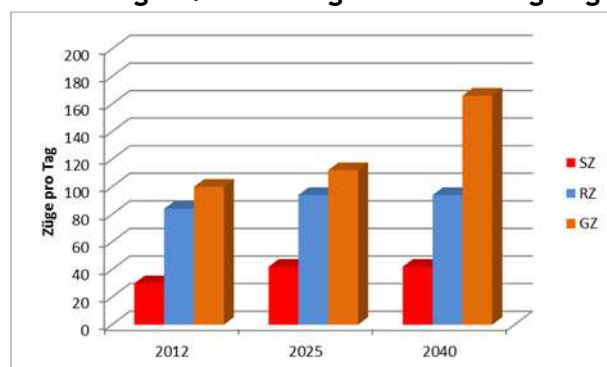
Die dem Zielnetz zugrundeliegende Verkehrsprognose ist in den beiden folgenden Diagrammen dargestellt:

Abbildung 26: Zugzahlen Tennengau gemäß Zielnetz



Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

Abbildung 27: Zugarten Tennengau gemäß Zielnetz



Anmerkungen: SZ = Schnellzug | RZ = Regionalzug | GZ = Güterzug

Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

Ausblick | zukünftige Streckenleistungsfähigkeit

- In den nächsten Jahrzehnten ist eine Verdoppelung des Güterzugsanteils unterstellt, für Personenfern- und Nahverkehr sind keine Änderungen unterstellt.
- Sollte diese Prognose zutreffen, ist aufgrund der steigenden Streckenbelastung mit Schwierigkeiten in der Betriebsabwicklung zu rechnen (Bündelung gleichartiger Züge, somit Verlängerung der Taktintervalle, Reduktion der Geschwindigkeit u.ä.). Eine

Kapazitätssteigerung im Personennahverkehr wäre nur durch eine Erhöhung des Platzangebotes pro Zug (Einsatz von Doppelstockgarnituren, längere Züge) erreichbar. Eine Verkürzung des Taktintervalls wäre hingegen nicht möglich.

- An Ausbaumaßnahmen ist im Zielnetz nur der Neubau des Ofenauer Tunnels vorgesehen (Linienverbesserung Golling - Sulzau, Länge von etwa 7 km). Die witterungsbedingte Verfügbarkeit der Strecke wird dadurch erheblich verbessert, auf Kapazität und Fahrzeit hat dieses Projekt nur geringen Einfluss).

3.2.2.4 Strecke Schwarzach-St. Veit - Böckstein (- Spittal-Millstättersee, Tauernbahn)

Verkehrsbelastung

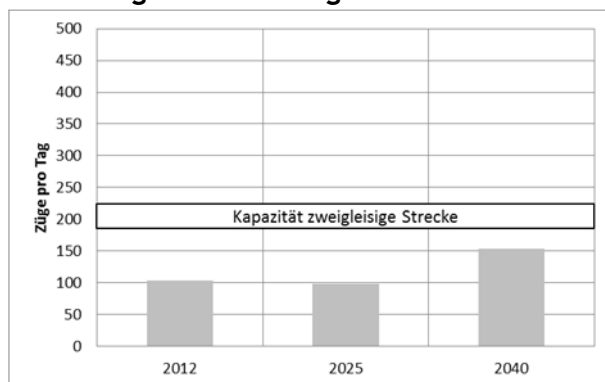
Die Tauernbahn auf der Salzburger Seite ist überwiegend zweigleisig (Ausnahme die Klammertunnel und die Abschnitte Steinbach - Angertal in Hofgastein bzw. Badgastein - Böckstein im Gemeindegebiet von Badgastein). Die Streckenkapazität liegt in der Größenordnung von 200 bis 230 Zügen.

Die Verkehrsbelastung beträgt etwa 100 Züge pro Tag (nur Personenfernverkehr und Güterverkehr).

Zielnetz 2015+

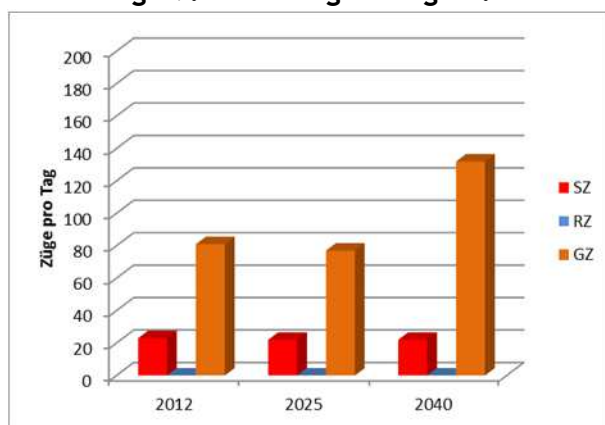
Die dem Zielnetz zugrundeliegende Verkehrsprognose ist in den beiden folgenden Diagrammen dargestellt:

Abbildung 28: Zugzahlen Tauernbahn (Gasteinertal) gem. Zielnetz



Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

Abbildung 29: Zugarten gem. Zielnetz Tauernbahn (Gasteinertal)



Anmerkungen: SZ = Schnellzug | RZ = Regionalzug | GZ = Güterzug

Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

Ausblick | zukünftige Streckenleistungsfähigkeit

- Der mit den Kriegen unter den Nachfolgestaaten des ehemaligen Jugoslawien in Zusammenhang stehende Rückgang des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs wird sich mittelfristig fortsetzen, ein Anstieg ist nur sehr langfristig zu erwarten.
- Auch das Personenverkehrsangebot wird sich mittelfristig nicht wesentlich ändern, nach Inbetriebnahme der Koralmbahn ist eine Verkehrsverlagerung im Personenfernverkehr von Salzburg nach Graz nicht auszuschließen.
- Der zweigleisige Ausbau der Tauernbahn ist weitgehend abgeschlossen, weitere Baumaßnahmen sind mittelfristig nicht vorgesehen.

3.2.2.5 Strecke Schwarzach-St. Veit Saalfelden (-Wörgl)

Verkehrsbelastung

Der Streckenabschnitt Schwarzach - Saalfelden ist Teil der „Giselabahn“ Salzburg - Wörgl, welche vor der Umlenkung des Fernverkehrs zwischen Salzburg und Tirol auf die DB-Strecken Rosenheim - Salzburg und Rosenheim - Kufstein sowie der Rosenheimer Schleife die einzige Schienenverbindung zwischen Salzburg und Tirol darstellte. Die Strecke ist zweigleisig und weist eine Kapazität von 230 bis 250 Zügen auf.

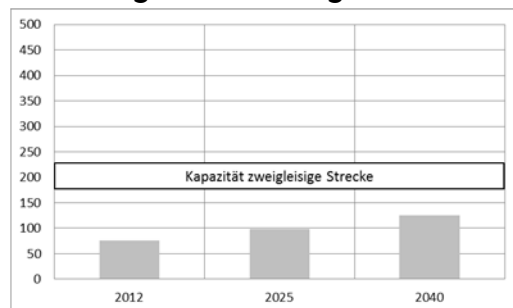
53

Das Verkehrsangebot im Nahverkehr ist jedoch stark gestiegen, der Pinzgau ist mit der Landeshauptstadt mit REX-Zügen im Stundentakt verbunden. Die Fahrzeiten sind infolge der gekrümmten Linienführung nur geringen Geschwindigkeiten und der Umwegfahrt allerdings sehr lang.

Zielnetz 2015+

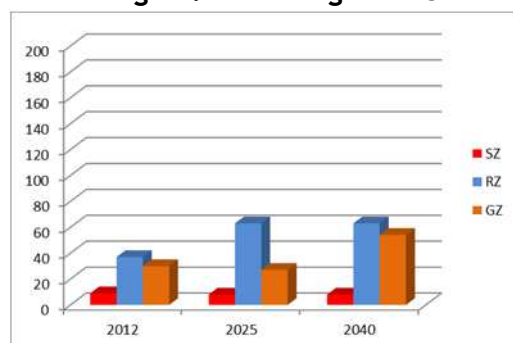
Da die Streckenkapazität nicht ausgeschöpft ist und eine deutliche Verkürzung der Fahrzeit auf dieser Strecke kaum möglich ist, sind im Zielnetz nach der durchgeführten Erneuerung der Bahnhöfe Lend, Taxenbach-Rauris und Bruck-Fusch keine Maßnahmen vorgesehen.

Abbildung 30: Zugzahlen Strecke Schwarzach-St.Veit - Saalfelden gem. Zielnetz



Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

Abbildung 31: Zugarten Strecke Schwarzach-St. Veit - Saalfelden gem. Zielnetz



Anmerkungen: SZ = Schnellzug | RZ = Regionalzug | GZ = Güterzug

Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

Ausblick | zukünftige Streckenleistungsfähigkeit

- Die Trassierung dieser Strecke lässt keine für die heutige Zeit akzeptablen Fahrzeiten zu, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr ist daher kaum mit wesentlichen Steigerungen des Verkehrsaufkommens zu rechnen.

3.2.2.6 Strecke Bischofshofen -Selzthal

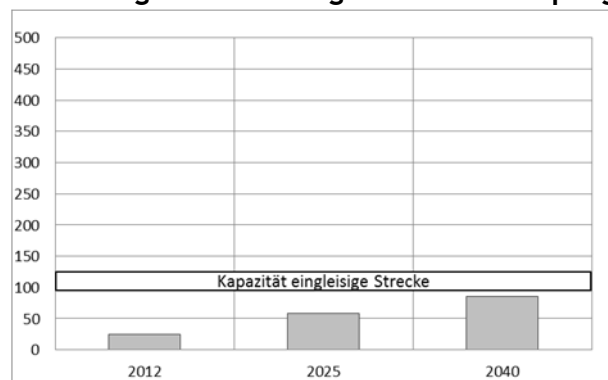
Die Strecke Bischofshofen - Selzthal ist eine eingleisige Hauptbahn und dient im Fernverkehr der Verbindung von Tirol und Salzburg in die Steiermark. Die Kapazität dieser Strecke liegt in der Größenordnung von 100 Zügen und wird nicht voll ausgenutzt.

Zielnetz 2015+

Die dem Zielnetz zugrundeliegende Verkehrsprognose ist in den beiden folgenden Diagrammen dargestellt. Auf dieser Strecke sind keine Maßnahmen vorgesehen.

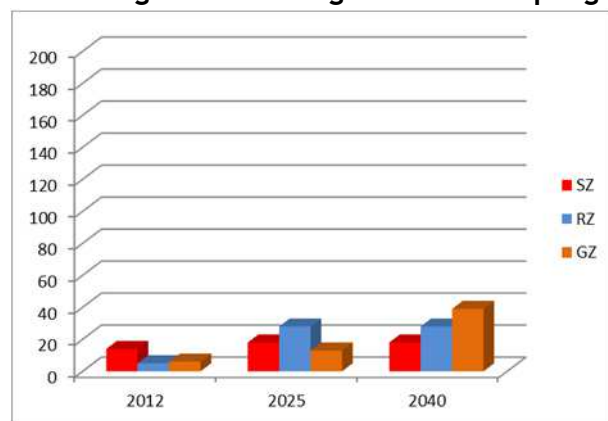
54

Abbildung 32: Zugzahlen im Ennspongau



Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

Abbildung 33: Zugarten im Ennspongau



Anmerkungen: SZ = Schnellzug | RZ = Regionalzug | GZ = Güterzug

Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

Ausblick | zukünftige Streckenleistungsfähigkeit

- Für die Zukunft ist eine Steigerung des Güterverkehrs und des Personennahverkehrs unterstellt (S-Bahn Pongau). Bauliche Maßnahmen, die über die laufende Erneuerung der Infrastruktur hinausgehen, sind nicht vorgesehen.

3.2.2.7 Strecke Salzburg - Lamprechtshausen/Ostermiething

Das Streckennetz der Salzburger Lokalbahn besteht aus der Strecke Salzburg Lokalbahnhof - Bürmoos - Lamprechtshausen und der Strecke Bürmoos - Trimmelkam - Ostermiething. Der Abschnitt Trimmelkam - Ostermiething ist eine Neubaustrecke, deren Betriebsaufnahme erst 2014 erfolgte

Verkehrsangebot

Im **Personenverkehr** werden die Strecken im 30-Minuten-Takt befahren (Abschnitt Bürmoos - Ostermiething in der verkehrsschwachen Zeit nur im Stundentakt). In der Morgen- und Abendhauptverkehrszeit verkehren in Lastrichtung zusätzliche Lokalexpresszüge von Ostermiething über Bürmoos nach Salzburg, die südlich von Bürmoos nur die verkehrsstärkeren Verkehrsstationen bedienen.

Der **Güterverkehr** diente primär den Transportzwecken der Salzach-Kohlenbergbau-Gesellschaft. Die Strecke nach Trimmelkam wurde dazu erst nach dem zweiten Weltkrieg errichtet. Nach Einstellung der Kohlentransporte wird weiter in geringerem Umfang Güterverkehr zur Bedienung mehrerer Anschlussbahnen betrieben.

Ausblick | zukünftige Streckenleistungsfähigkeit

- Mit dem Halbstundentakt plus in der Morgen- bzw. Abendverkehrsspitze in Lastrichtung verkehrenden Lokal-Express-Zügen (LEX) ist die Streckenkapazität vollständig ausgelastet. Eine weitere Verkürzung des Taktintervalls ist ohne zusätzliche Infrastrukturausbauten nicht möglich. Für diese gibt es innerhalb der Salzburg AG Überlegungen.

3.2.2.8 Strecke Zell am See - Krimml

Die schmalspurige Lokalbahn Zell am See - Krimml wurde nach dem Salzachhochwasser 2005 vom Land Salzburg übernommen und wieder aufgebaut. Der Betrieb wird von der Salzburg AG geführt.

Verkehrsangebot

Im Personenverkehr wird derzeit ein Stundentakt angeboten, im Streckenabschnitt von Zell am See bis Piesendorf /Niedersill/ (Mittersill verkehren Verstärkerzüge. Ferner werden Sonderfahrten mit Dampfbetrieb durchgeführt.

Ausblick | zukünftige Streckenleistungsfähigkeit

- Die eingleisige Strecke verfügt für die Abwicklung des derzeitigen Fahrplans über eine ausreichende Anzahl von Betriebsausweichen, sodass Taktverkehr und touristischer Betrieb problemlos abgewickelt werden können.
- Für eine Taktverdichtung auf 30 Minuten zwischen Zell am See und Mittersill sind der Ausbau des Bahnhofs Stuhlfelden (Rückfallweichen und Bahnsteige) und der Bau einer Betriebsausweiche in Walchen erforderlich.

3.2.2.9 Strecke Unzmarkt - Tamsweg (- Mauterndorf), Murtalbahn

Die Murtalbahn ist eine Schmalspurbahn, die von Unzmarkt in der Steiermark über Murau und Tamsweg nach Mauterndorf im Lungau führt. Sie ist die zweitlängste österreichische Schmalspurbahn und wird bis Tamsweg von den Steiermärkischen Landesbahnen betrieben. Der Restabschnitt bis Mauterndorf durch das Taurachtal wurde nach Einstellung des regulären Betriebes von der Taurachbahn Gesellschaft gepachtet, die dort einen saisonalen Museumseisenbahnbetrieb durchführt.

Verkehrsangebot

Derzeit wird an Werktagen im **Nahverkehr** ein annähernder Zweistundentakt angeboten, am Wochenende ist das Angebot eingeschränkt. Ferner werden Sonderfahrten mit Dampftrieb durchgeführt.

3.2.3 Park & Ride

In den letzten Jahren wurde vom Land Salzburg in Kooperation mit der ÖBB und den Salzburger Landesbahnen sukzessiv Park-and-Ride Anlagen (P&R-Anlagen) entlang der Bahnlinien realisiert. Auch an Bushaltestellen wurden zum Teil solche Umsteigeparkplätze errichtet. Dabei wurden vor allem von der Stellplatzanzahl her kleine (bis 20 Kfz-Stellplätze) bis mittelgroße (bis 150 Kfz-Stellplätze) Anlagen in auf die Stadt Salzburg bezogen dezentraler Lage realisiert.

Im Stadtgebiet der Landeshauptstadt selbst befinden sich derzeit 4 große P&R-Anlagen:

- P&R-Anlage Messe: ca. 3.300 Kfz-Stellplätze
- P&R-Anlage Salzburg Süd: ca. 330 Kfz-Stellplätze
- Flughafen: ca. 400 Kfz-Stellplätze
- Designer Outlet: ca. 600 Kfz-Stellplätze

Mit der Implementierung von Park & Ride seitens des Landes Salzburg werden folgende verkehrspolitische Ziele verfolgt:

- Steigerung des Anteils der Pendlerwege, die von einer bislang ausschließlich mIV-Nutzung auf eine Park & Ride-Nutzung übergehen
- mIV-Gesamtverkehrsleistung der Pendler im Bundesland Salzburg verringern

Zusätzlich werden folgende positive Effekte von einem Ausbau der Park & Ride Kapazitäten erwartet:

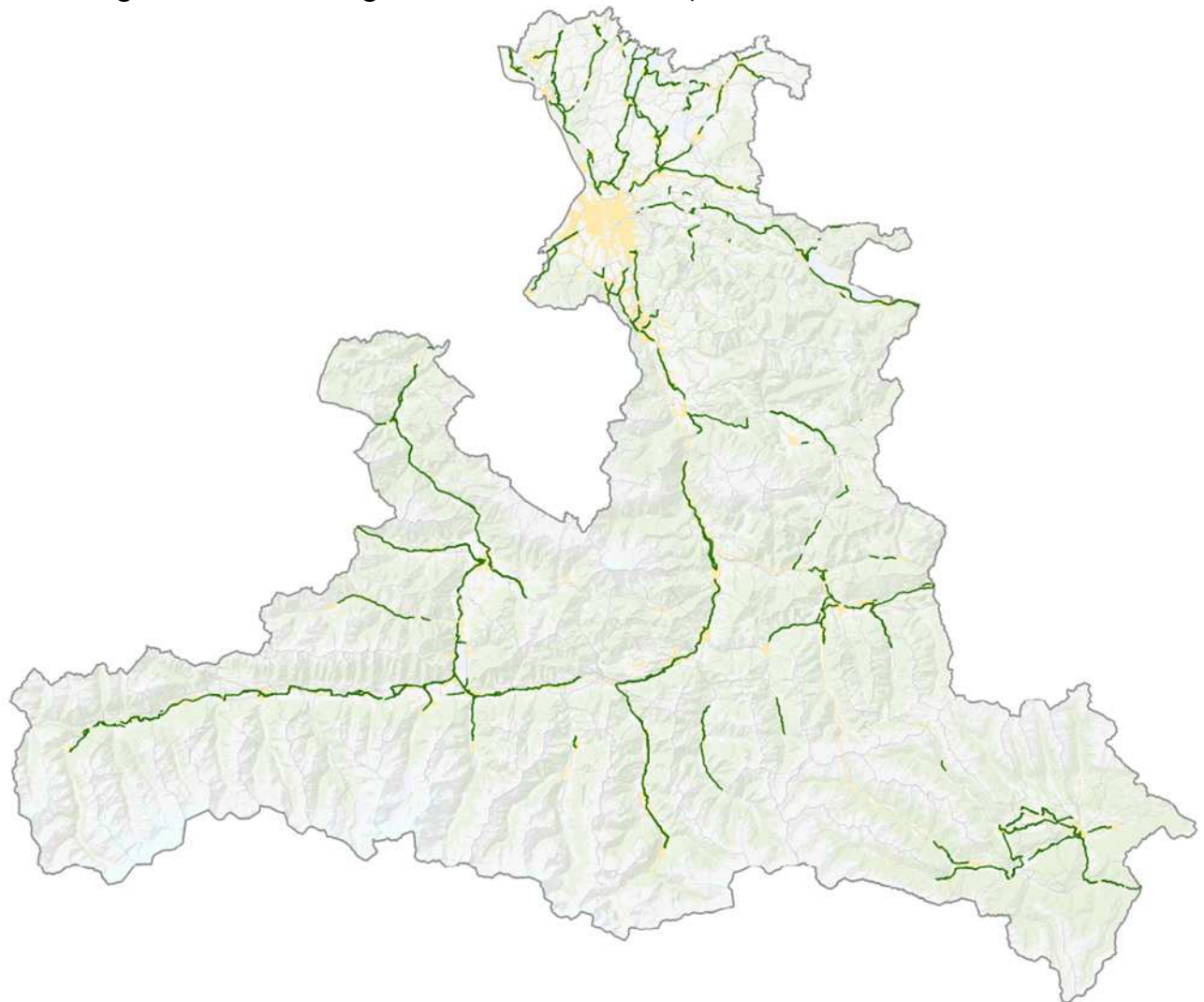
- die Reduktion des Pkw-Verkehrsaufkommens im Zentralraum,
- die Verringerung der mIV-Verkehrsspitzen,
- die Reduktion des Parkdrucks im Stadtkern der Landeshauptstadt Salzburg,
- die Umgestaltung der durch Reduzierung der Stellplätze im Kerngebiet frei werdenden Flächen für urbane Nutzungen (z.B. Bepflanzungen, Bäume usw.) und
- die Sicherung der Erreichbarkeit peripherer, stark zersiedelter Räume durch den ÖV, die durch einen flächenhaften Öffentlichen Verkehr nicht mehr wirtschaftlich erschließbar sind.

Aktuell läuft eine Potenzialanalyse (Studie) für den Ausbau bereits bestehender P&R-Anlagen, wie auch neu zu errichtender P&R Anlagen. Basierend auf den Ergebnissen dieser Potenzialanalyse soll die bauliche Machbarkeit der Erweiterung der bestehenden und zum Ausbau vorgesehenen P&R-Anlagen sowie der neu zu errichtenden Anlagen untersucht und konkrete Standortempfehlungen samt Prioritätenreihung abgegeben werden.

3.2.4 Radverkehrsnetz

Zu Beginn des Jahres 2014 betrug die Gesamtlänge des Radverkehrsnetzes in Salzburg mit 760 km bereits mehr als die im SLMK 2006 für das Jahr 2015 angestrebten 750km. Gegenüber 2006 konnte damit eine Netzausweitung um 20% (ca. 130km) realisiert werden, wozu u.a. im Rahmen des Radwegebauprogrammes 2013 insgesamt 17 Projekte mit einer Gesamtinvestitionssumme von ca. 2,6 Millionen Euro beitrugen.

Abbildung 34: Salzburger Landesradroutennetz, Stand 2014



57

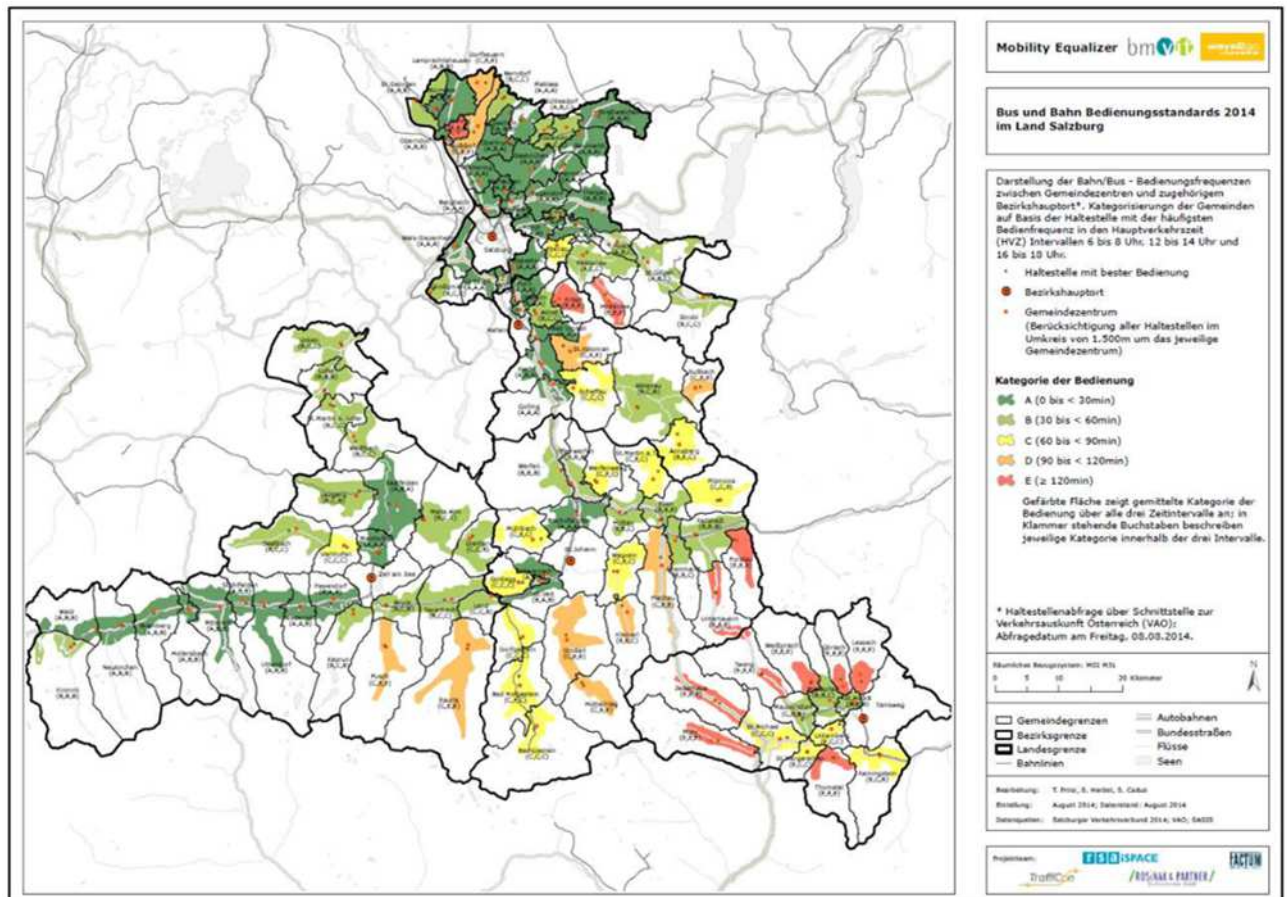
Quelle: Amt der Salzburger Landesregierung, Abt. 6

Das Landesradroutennetz befindet sich gemäß dem „Leitbild Radverkehr 2015-2025“ derzeit in Überarbeitung.

3.3 Erreichbarkeiten im Öffentlichen Verkehr

Im Rahmen der Evaluierung des Salzburger Mobilitätskonzeptes 2006 - 2015 wurden die konkreten Zielvorgaben zu Mindeststandards für den öffentlichen wie sie im LMK 2006 - 2015 definiert wurden aufbauend auf einer Nacherhebung des Salzburger Verkehrsverbundes im Jahr 2011 evaluiert. Dies ergab eine leichte Verbesserung. 2011 waren von den 113 Gemeinden 16 unterversorgt und 47 besser als der Soll-wert. Die Ist-Situation 2014 zu den Bus- und Bahn Bedienstungsstandards 2014 zeigt nachstehende Karte. Daraus lässt sich ableiten. Eine gute Bedienungsqualität weisen dabei überwiegend die Gemeinden des Zentralraumes aber auch die Gemeinden im Pinzgau entlang der Pinzgaubahn auf. Deutlich unterversorgt sind jedoch der Lungau sowie einige Seitentäler im Innergebirg.

Abbildung 35: Bus- und Bahn Bedingungsstandards 2014 im Land Salzburg



58

Quelle: Evaluierung des Salzburger Landesmobilitätskonzeptes 2006 - 2015, Trafrix November 2014

Mit Beschluss der Landesverkehrsreferentenkonferenz wurden am 2.4.2014 auch die nachstehenden österreichweiten Mindeststandards für den öffentlichen Verkehr vereinbart.

Abbildung 36: Empfehlung zu bundesweiten ÖV Standards - Angebotsstandards im Überblick

Siedlungskerngröße	Empfohlenes Mindestangebot in Kurspaaren pro Werktag zum nächsten			Nachfrageabhängiges Mindestangebot in Kurspaaren / Werktag zum nächsten		
	ÖV-Knoten	reg. Zentrum	überreg. Zentrum	ÖV-Knoten	reg. Zentrum	überreg. Zentrum
ab 251 EW	-	-	-	4	-	-
ab 501 EW	4	-	-		6	-
ab 1.001 EW		6	-		8	6
ab 2.501 EW		8	-		13	8
ab 5.001 EW			13			13

Quelle: Beschluss Landesverkehrsreferentenkonferenz

Diese Mindeststandards werden in Salzburg - im Vergleich zu anderen Bundesländern - beinahe flächendeckend erfüllt. Für einzelne Siedlungskerne besteht Verbesserungsbedarf.

- Verbesserungsbedarf in Bezug auf Mindeststandard ab 251 EW bei 4 Kurspaaren nachfrageorientiertes Mindestangebot ergibt sich im Land Salzburg für 9 Siedlungskerne und für 86 ha gewidmetes Bauland für Wohnnutzung. Dies betrifft Siedlungskerne mit mehr als 250 Einwohner in den Gemeinden Lessach, Stadt Salzburg, Seekirchen, St. Georgen, Unken, Abtenau, Flachau, Hallwang und Wals-Siezenheim
- Verbesserungsbedarf in Bezug auf Mindeststandard ab 2501 EW für Erreichbarkeit Regionales Zentrum: 13 Kurspaare nachfrageorientiertes Mindestangebot ergibt sich im Land Salzburg für 151 ha in zwei Gemeinden (Tamsweg und Wals-Siezenheim).

3.4 Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit hat sich in Salzburg in den letzten Jahren deutlich erhöht. Trotz deutlichen Erfolgen und der positiven Grundentwicklung muss das Sicherheitsniveau im Verkehr weiter zu erhöht, die Zahl der Unfälle, der Verletzten und der Getöteten im Straßenverkehr weiter reduziert werden.

Im Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Salzburg „Gib8“²¹ sowie im „Österreichischen Verkehrssicherheitsprogrammes 2011-2020“²² sind entsprechend klare Zielsetzungen zur Reduktion von Unfall-, Verletzten- und Getötetenzahlen angeführt.

Unmittelbar vergleichbare Daten zur Verkehrssicherheit liegen bis zum Jahr 2011 vor. Ab diesem Zeitpunkt kam eine geänderte Erhebungsmethode zum Einsatz, sodass die Daten nicht mehr unmittelbar vergleichbar sind. Von 2004 bis 2011 verringerte sich die Zahl der Unfälle, der Verletzten und Getöteten. Ab dem Jahr 2012 (also dem Zeitpunkt des Starts der neuen Erhebungsmethode) sind wieder sinkende Unfallzahlen und eine geringere Anzahl an Verletzten und Getöteten zu verzeichnen worden.

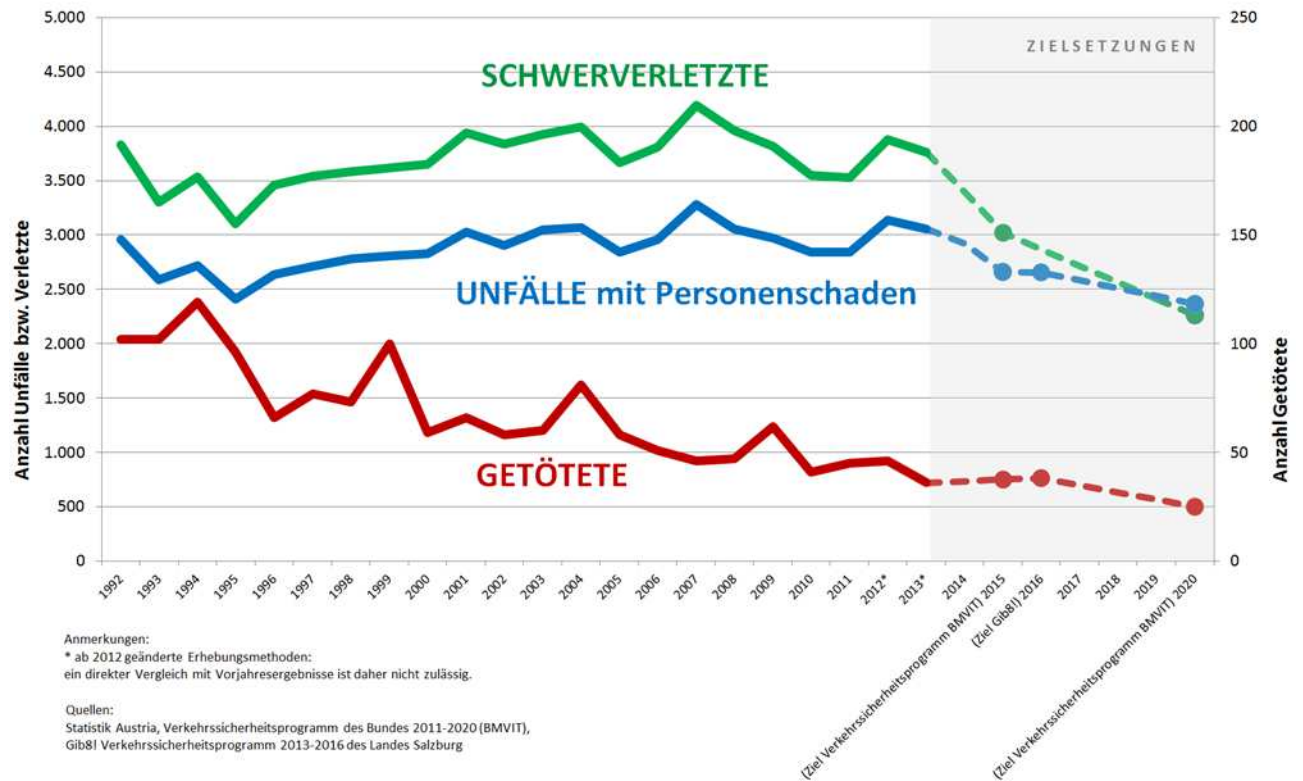
Für das Land Salzburg ist aus den Unfallstatistiken weiters abzulesen, dass zwischen 2007 und 2011 die Anzahl der Unfälle und Verletzten kontinuierlich gesunken ist. Im Jahr 2013 ist mit 36 Getöteten ein historischer Tiefstwert erreicht worden, wozu unter anderem das Programm „Gib8!“ beigetragen hat.

Die Zielsetzungen des Landes- sowie der Bundesverkehrssicherheitsprogrammes für die Jahre 2015, 2016 sowie 2020 sind im Lichte dieser Entwicklungen obwohl ambitioniert mit entsprechenden Bemühungen durchaus erreichbar. Hinsichtlich der Zahl der Getöteten konnten die Zielsetzungen für die Jahre 2015 bzw. 2016 bereits 2013 erreicht werden.

²¹ Land Salzburg; Gib8! - Verkehrssicherheitsprogramm 2013-2016; Salzburg 2013.

²² [BMVIT 2012]

Abbildung 37: Verkehrssicherheit in Salzburg - Unfälle mit Personenschaden | Verletzte | Getötete - Entwicklung 1992 bis 2013 | Zielsetzungen bis 2025



Quelle: Eigene Darstellung

3.5 Verkehrsaufkommen | Verkehrsentwicklung

3.5.1 Verkehrsleistungen der Verkehrsträger

Insgesamt legten die Salzburger 2012 pro Tag fast 15 Mio. km zurück, davon rd. 9,2 Mio. km als MIV-LenkerIn, etwa 2,7 Mio. km mit öffentlichen Verkehrsmitteln und weitere 1,7 Mio. km als MIV-MitfahrerIn.

Für ihre Arbeitswege legten die Salzburger rd. 4,8 Mio. km zurück. Die höchste Verkehrsleistung erbrachten die Bewohner der Region Flachgau/Tennengau mit rd. 2,15 Mio. km, wobei etwa 1,6 Mio. km auf MIV-Lenker entfielen.

Für Ausbildungs- bzw. Schulwege wurden pro Tag über 1,8 Mio. km bewältigt, davon über 1,1 Mio. km mit dem Öffentlichen Verkehr.

Abbildung 38: Verkehrsleistungen nach Wegzweck und Modal-Split in den Regionen des Bundeslandes Salzburg [in km pro Tag]

Wegzweck (aggregiert)	Modal-Split	Stadt Salzburg	Flachgau, Tennengau	Pinzgau, Pongau, Lungau	Gesamt
Arbeitsplatz	zu Fuß	11.252	8.056	13.908	33.301
	Rad	91.863	60.931	14.033	167.017
	MIV-LenkerIn	540.373	1.607.306	1.343.730	3.491.159
	MIV-MitfahrerIn	30.383	110.213	198.870	339.545
	Öffentlicher Verkehr	137.113	323.362	235.300	696.431
	Sonst. Verkehrsmittel	8.649	21.769	30.690	61.063
	keine Angabe	3.787	12.270	8.957	24.971
	Gesamt		823.420	2.143.907	1.845.488
Ausbildung/Schule	zu Fuß	15.729	17.243	13.787	46.804
	Rad	34.610	16.263	5.155	56.064
	MIV-LenkerIn	63.529	116.030	189.416	369.032
	MIV-MitfahrerIn	27.603	80.303	84.435	192.583
	Öffentlicher Verkehr	172.442	511.959	469.134	1.153.795
	Sonst. Verkehrsmittel	362	4.106	5.492	9.962
	keine Angabe	2.392	5.420	4.387	12.575
	Gesamt		316.667	751.324	771.805
Gesamt	zu Fuß	102.937	88.608	99.815	291.380
	Rad	268.980	150.474	55.223	474.815
	MIV-LenkerIn	1.713.077	3.985.497	3.464.401	9.162.490
	MIV-MitfahrerIn	293.422	688.868	789.313	1.772.891
	Öffentlicher Verkehr	644.867	1.172.544	900.234	2.720.060
	Sonst. Verkehrsmittel	40.033	112.912	139.968	292.583
	keine Angabe	30.591	50.230	26.093	107.311
	Gesamt		3.093.907	6.249.132	5.475.046

Herry Consult 2014

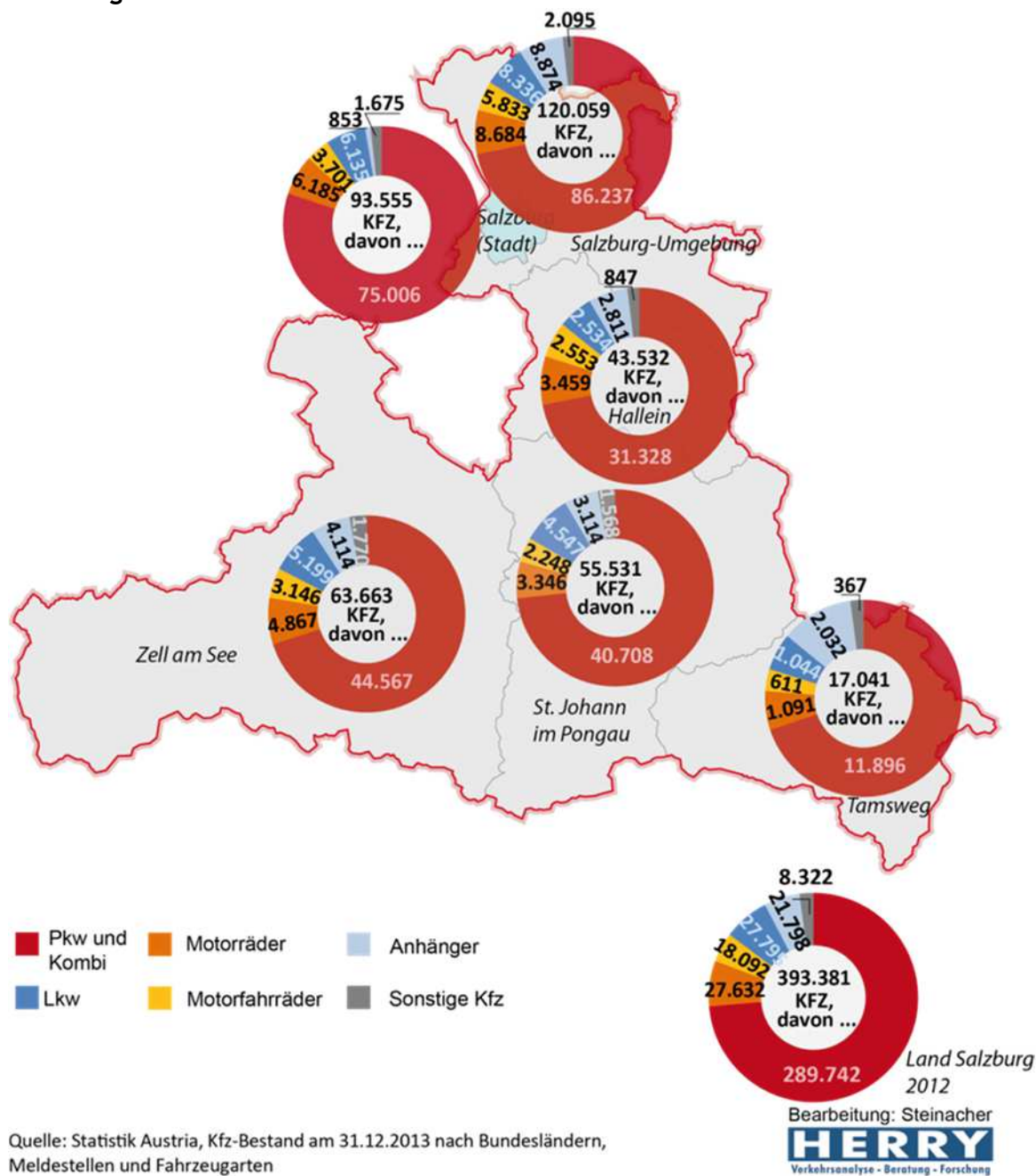
Quelle: Herry Consult (2014): Vergleich der Ergebnisse der Mobilitätshebungen Salzburg 2004 und 2012. Im Auftrag des Salzburger Verkehrsverbundes; Eigene Darstellung

3.5.2 Motorisierung und Bestandentwicklung

Laut Statistik Austria waren im Jahr 2012 393.381 Kraftfahrzeuge in Salzburg für den Verkehr zugelassen, dabei entfallen rd. 74% auf Pkw und Kombi, je 7% auf Motorräder und Lkw, 6% auf Anhänger, 5% auf Motorfahräder und 2% auf sonstige Kraftfahrzeuge. Die Stadt Salzburg verzeichnet gegenüber den anderen Regionen Salzburgs mit 80% den höchsten Pkw-Anteil.

Abbildung 39:
Fahrzeugarten

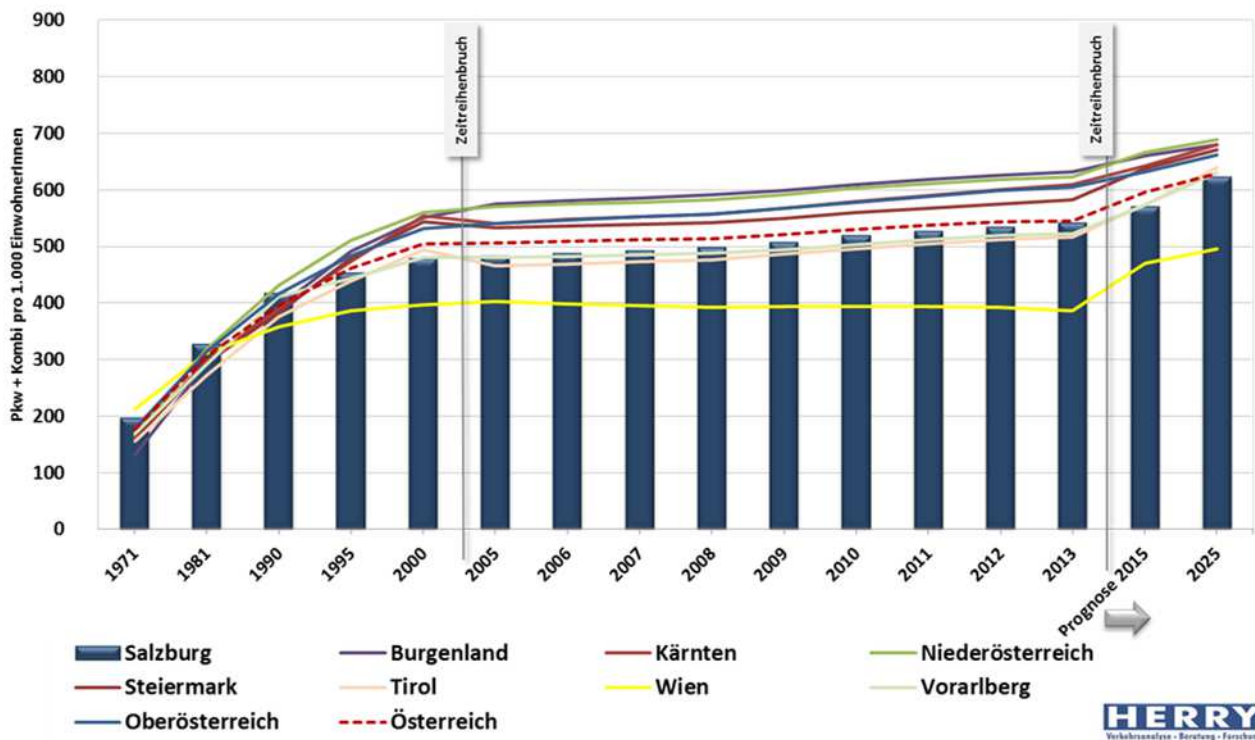
Kfz-Bestand im Bundesland Salzburg 2013 nach Bezirken und



Im Jahr 2013 betrug die Motorisierung im Bundesland Salzburg 543 Pkw und Kombi je 1.000 Einwohner und lag damit im österreichischen Durchschnitt (546 Pkw und Kombi je 1.000 Einwohner) Laut Prognose für 2025 wird der Motorisierungsgrad um 15% auf 622 Pkw und Kombi je 1.000 Einwohner ansteigen.

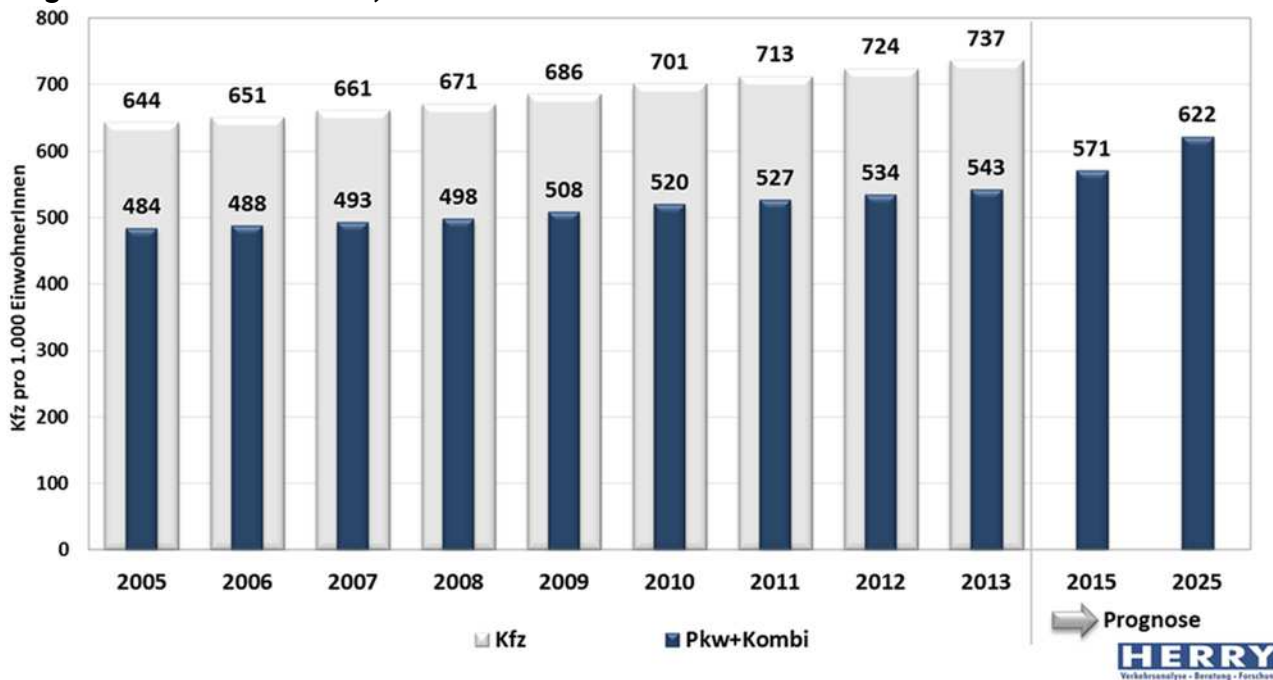
Beim Vergleich der einzelnen Bundesländer (2013) weist das Burgenland mit 633 Pkw und Kombi je 1.000 Einwohner die höchsten Motorisierung auf, gefolgt von Niederösterreich mit 623, den niedrigsten Motorisierungsgrad weist Wien mit 386 Pkw und Kombi je 1.000 Einwohner auf.

Abbildung 40: Entwicklung der Motorisierung nach Bundesländern 1971 bis 2025



Der Anstieg der Motorisierung durch Pkw- und Kombi ist hauptverantwortlich für die steigende Motorisierung in Salzburg.

Abbildung 41: Entwicklung der Motorisierung im Bundesland Salzburg 2005 - 2013 und Prognose PKW+Kombi 2015, 2025



Quelle: Statistik Austria, Statistik der Kraftfahrzeuge; TRAFICO/IVWL et al. 2009, Verkehrsprognose Österreich 2025+, eigene Berechnungen

Bei der regionalen Betrachtung des Motorisierungsgrades zeigen sich deutliche Unterschiede. Während die Region Flachgau/Tennengau mit 581 Pkw+Kombi pro 1.000 Einwohner die höchste Motorisierung im Bundesland Salzburg aufweist, weist die Stadt Salzburg mit 512 Pkw+Kombi pro 1.000 Einwohner den niedrigsten Wert auf. Im Zeitraum von 2005 bis 2013 verzeichnet die Region Pongau/Pinzgau/Lungau (+15%) die höchste Steigerungsrate, hingegen die Stadt Salzburg mit +7% die niedrigste Steigerungsrate.

Abbildung 42: Entwicklung des Motorisierungsgrades im Bundesland Salzburg nach Regionen 2005 - 2013

	Salzburg (Stadt)	Tennengau, Flachgau	Pongau, Pinzgau, Lungau	Bundesland Salzburg
Pkw+ Kombi je 1.000 EW				
2005	477	522	460	488
2006	477	526	466	491
2007	478	531	473	496
2008	483	539	479	498
2009	487	548	489	508
2010	502	558	501	520
2011	506	566	512	530
2012	512	575	520	539
2013	512	581	529	543
Ø Veränderung 2005/2013	+7%	+11%	+15%	+11%

Herry Consult 2014

Quelle: Statistik Austria, Kraftfahrzeuge, Kfz-Bestand; eigene Berechnung

Im Zeitraum von 2008 bis 2013 nahm die Zahl der Pkw und Kombi mit Dieselantrieb um 13% auf knapp 170.000 zu, jene mit Benzinantrieb (inkl. Flex-Fuel) um 5% auf rund 120.000. Elektro-Pkw verzeichneten eine Zunahme von 2 auf 266 Fahrzeuge, Pkw mit kombiniertem Betrieb (Hybrid) verzeichneten ebenfalls Zuwächse.

Abbildung 43: Entwicklung des Pkw- und Kombi-Bestandes im Bundesland Salzburg nach Antriebsart

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Benzin	113.311	114.019	116.155	116.871	117.599	118.635
Diesel	150.687	154.444	158.682	162.336	166.727	169.707
Elektro	2	4	44	142	191	266
Flüssiggas	-	-	-	-	-	-
Erdgas	81	127	150	181	221	272
Benzin/Flüssiggas (bivalent)	19	24	25	31	34	35
Benzin/Erdgas (bivalent)	53	84	96	108	128	134
Benzin/Elektro (hybrid)	147	202	278	374	481	659
Diesel/Elektro (hybrid)				-	23	34
Insgesamt	264.300	268.904	275.430	280.043	285.404	289.742

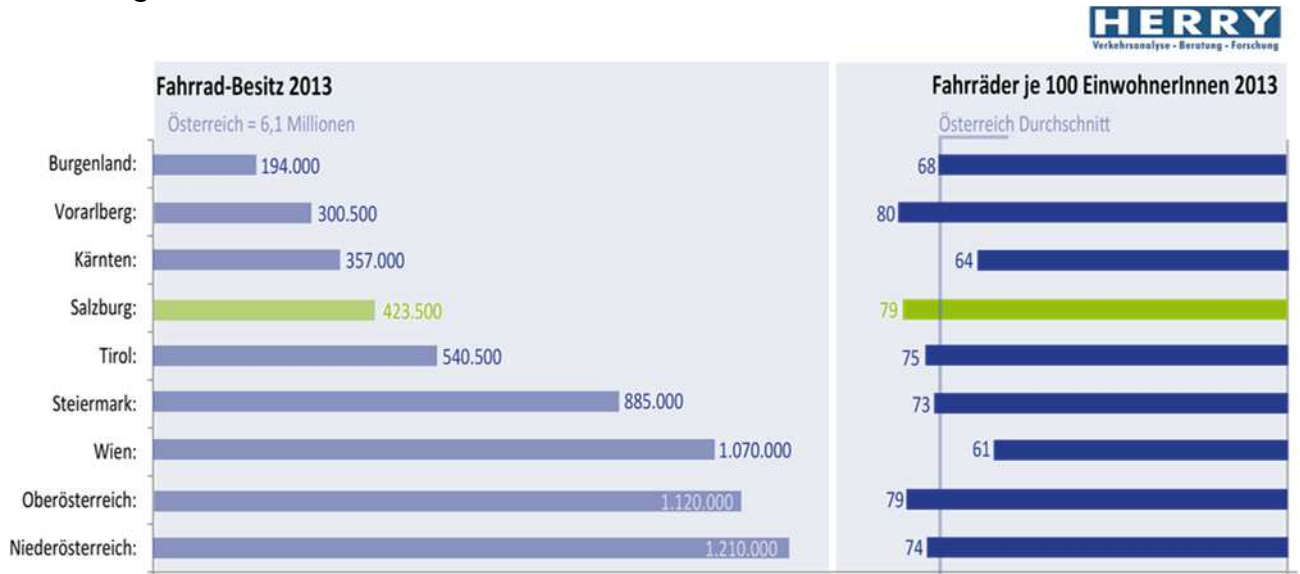
Herry Consult 2014

Quelle: Statistik Austria, Kraftfahrzeuge, Kfz-Bestand.

3.5.3 Fahrräder und E-Bikes

6,1 Millionen Österreicher besitzen ein Fahrrad, davon entfallen 7% auf das Bundesland Salzburg. Jedoch liegt Salzburg im Bundesländer-Vergleich je 100 Einwohner knapp hinter Vorarlberg an zweiter Stelle und somit deutlich über dem österreichischen Durchschnitt.

Abbildung 44: Fahrrad-Besitz 2013 nach Bundesländern

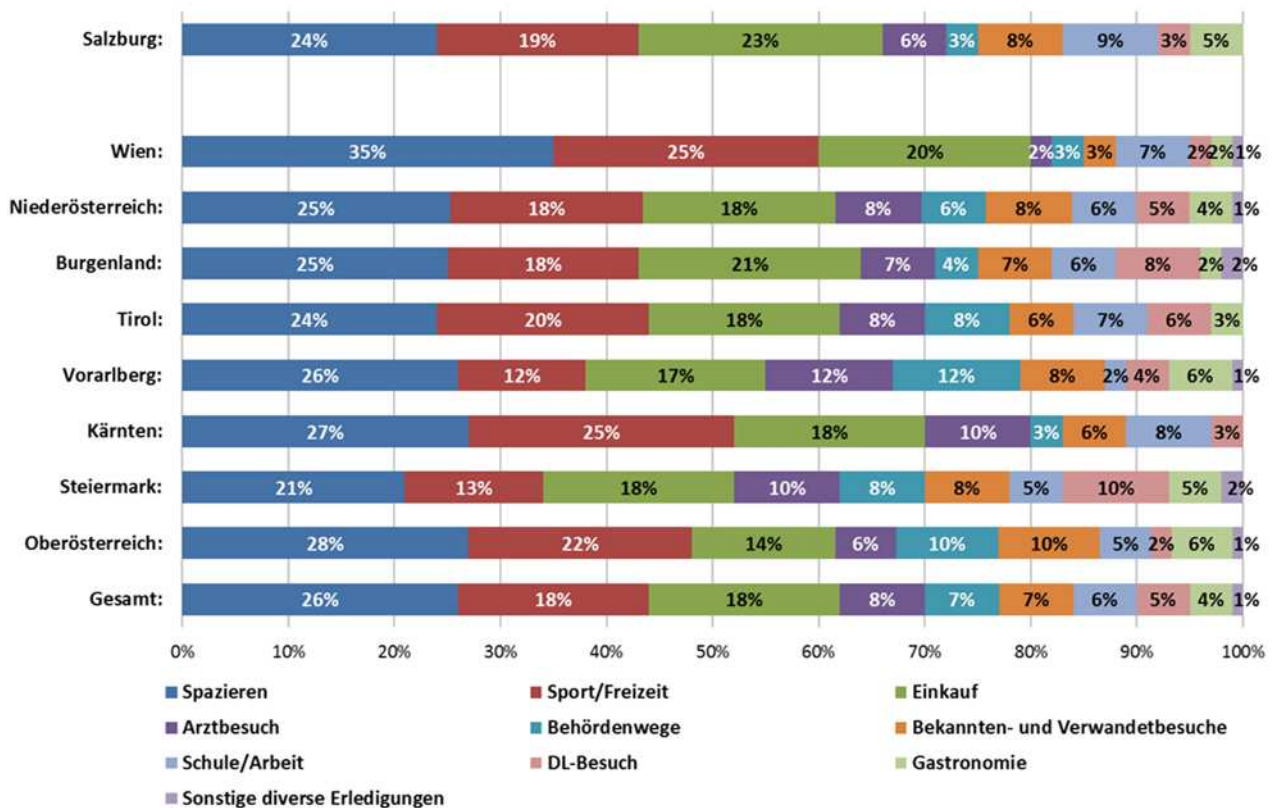


65

Quelle: VCÖ, unter <http://www.vcoe.at/de/presse/ausendungen-archiv/details/items/vcoe-oesterreicher-besitzen-mehr-als-sechs-millionen-fahrraeder-fahrrad-braucht-nach-winter-ein-service-06032013>; Abruf 19.11.2014; Eigene Darstellung

Laut einer Studie im Auftrag des Ministeriums für ein lebenswertes Österreich benutzen die Salzburger das Rad vorwiegend für Spazier- und Einkaufsfahrten. Im Bundesländervergleich fahren die Salzburger am liebsten (23%), hingegen die Oberösterreicher (14%) am wenigsten, mit dem Rad zum Einkaufen.

Abbildung 45: Zweck der Fahrradnutzung nach Bundesländern 2010



Quelle: CIMA GmbH (2010): Studie Radfahren und Einkaufen - Potentiale des Fahrrads für den Einzelhandel in Österreich. Im Auftrag des BMLFUW; Eigene Darstellung

3.5.4 mIV Entwicklung

Das Straßenverkehrsaufkommen steigt seit Jahrzehnten mehr oder weniger deutlich an. In den letzten Jahren lässt sich allerdings eine deutliche Abflachung dieses Trends erkennen. Die Gesamtfahrleistung der SalzburgerInnen und Salzburger im mIV lag 2012 im Bundesland Salzburg bei ca. 10,9 Mio Personenkilometern pro Tag²³.

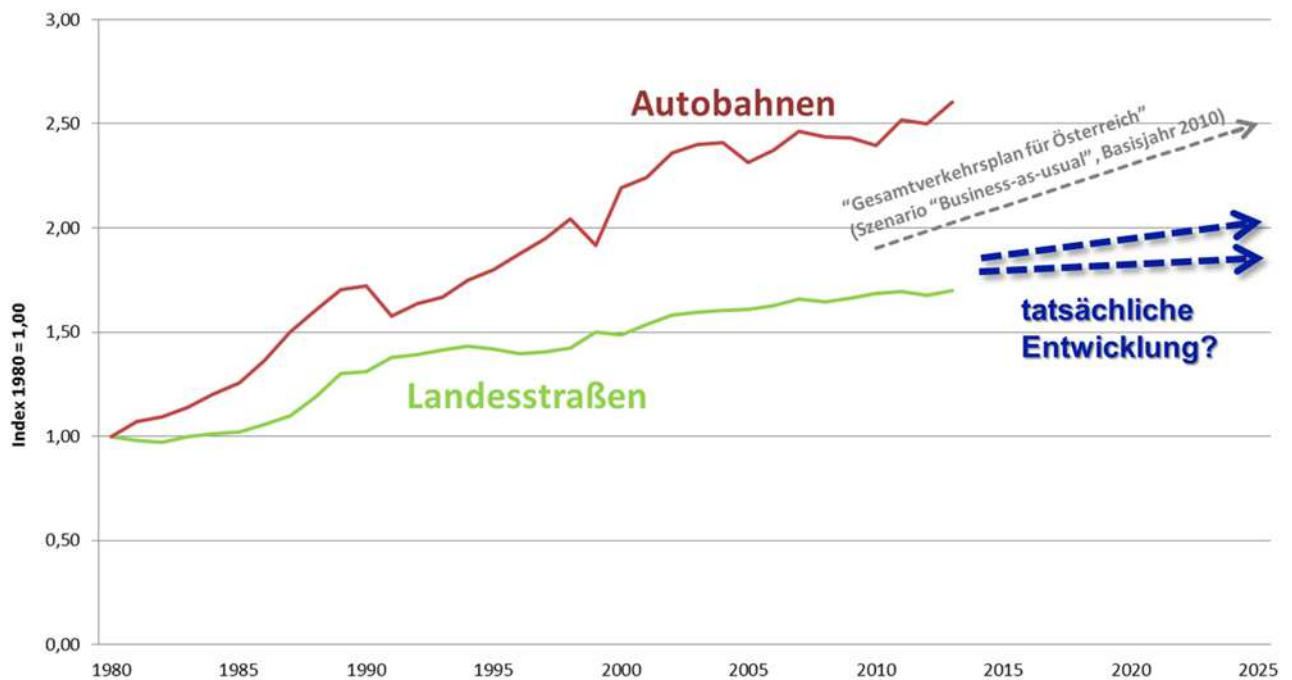
Straßenverkehrsaufkommen gesamt

Das Land Salzburg betreibt ein ständig erweitertes Netz an Dauerzählstellen auf den Landesstraßen im gesamten Bundesland. Seit 2008 werden auch die Zählstellen auf den Autobahnen durch das Land betreut. Damit steht eine umfassende Datenbasis zum Straßenverkehrsaufkommen zur Verfügung. Durch die Übernahme des Zählstellennetzes auf den Autobahnen durch das Land Salzburg im Jahr 2008 im Rahmen derer auch umfassende Anpassung bzw. Veränderung an vielen Zählquerschnitten vorgenommen wurden, können allerdings die Daten vor und nach diesem Zeitpunkt nicht in allen Fällen unmittelbar miteinander verglichen werden.

66

Bei der Erstellung der folgenden Abbildung wurden daher nur die Daten jener Zählstellen genutzt, welche über den gesamten Beobachtungszeitraum kontinuierlich vergleichbare Daten lieferten.

Abbildung 46: Verkehrsentwicklung (relativ) auf dem Salzburger Straßennetz 1980 bis 2013 und Vorschau 2025



Datenquellen:
Verkehrsentwicklung 1980-2013: Amt der Salzburger Landesregierung, Abteilung 6, (Daten der Dauerzählstellen)
Verkehrsprognose 2025: Gesamtverkehrsplan für Österreich, bmvit, Wien 2012 (Szenario "Business-as-usual")

Quelle: Amt der Salzburger Landesregierung, Abteilung 6; BMVIT; Eigene Darstellung

Abbildung 46 zeigt, dass das Verkehrsaufkommen vor allem in der zweiten Hälfte der 1980er Jahren sowohl auf Autobahnen als auch auf Landesstraßen massiv gestiegen ist. Seit einem leichten Einbruch zu Beginn der 1990er gehen die Entwicklungen auf Autobahnen und auf Landesstraßen deutlich auseinander. Während das Verkehrsaufkommen auf den Autobahnen im

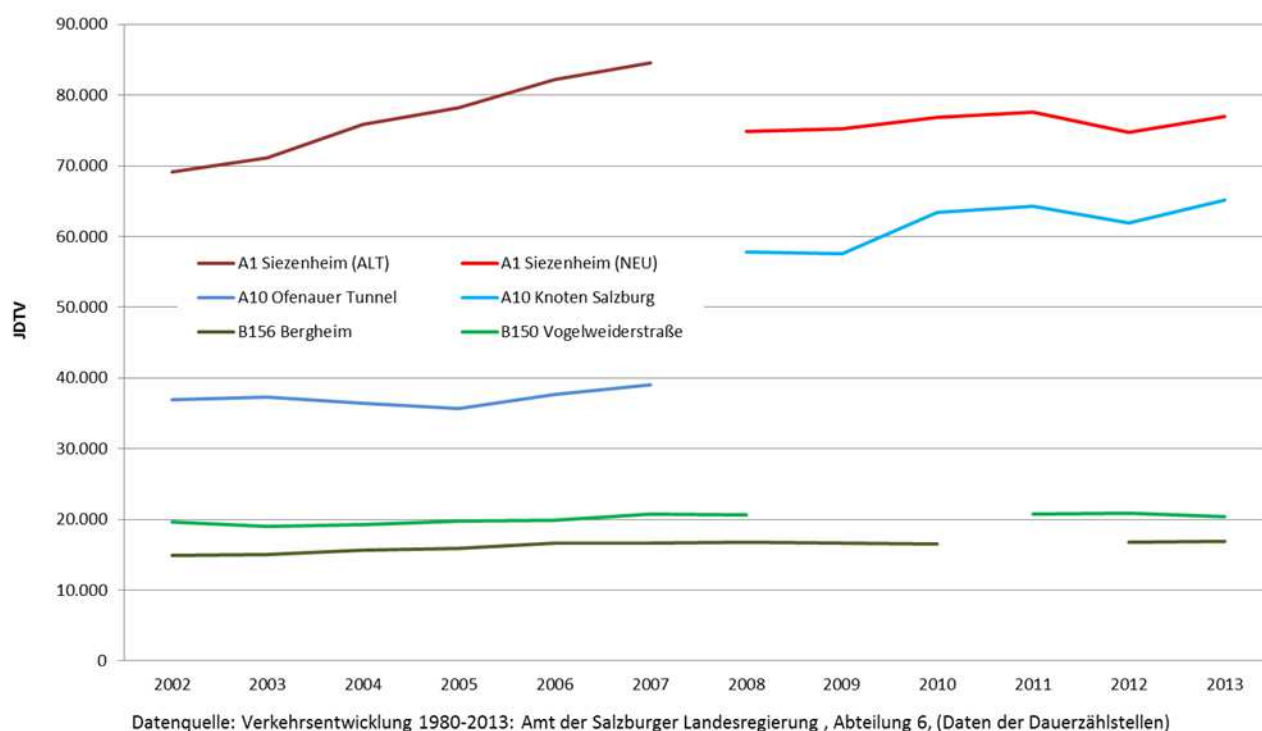
²³ Herry Consult (2014): Vergleich der Ergebnisse der Mobilitätserhebungen Salzburg 2004 und 2012. Im Auftrag des Salzburger Verkehrsverbundes

Bundesland Salzburg - mit einzelnen punktuellen Schwankungen - deutlich ansteigt, weist das Landesstraßennetz eine deutlich „flachere“ Entwicklung auf. Ungefähr seit dem Jahr 2008 ist auf Landesstraßen insgesamt keine nennenswerte Zunahme mehr erkennbar.

In diesem Licht kann auch davon ausgegangen werden, dass der in der „Verkehrsprognose Österreich 2025+“²⁴ deutliche und kontinuierliche Anstieg des Straßenverkehrsaufkommens bis zum Jahr 2025 (+23% Personenkilometer auf der Straße 2010-2025) nicht in diesem Umfang eintreten wird. Siehe dazu auch *Kapitel 4.2*.

Ein wichtiger Grund für die deutlich erkennbar niedrigere Zunahme bzw. sogar die teilweise Stagnation des Straßenverkehrsaufkommens liegt in den ausgeschöpften Kapazitäten der Verkehrsanlagen. So lässt sich an den Daten ausgewählten Zählquerschnitte im Zentralraum bzw. Stadtgebiet von Salzburg erkennen, dass das Verkehrsaufkommen seit den frühen 2000er Jahren mehr oder weniger stagniert (siehe *Abbildung 47*). Deutlich zeigt sich das an den ausgelasteten Stadteinfahrtsstraßen weniger deutlich an den Autobahnen im Zentralraum, wo die Kapazitätsreserven auch noch nicht vollständig ausgeschöpft sind.

Abbildung 47: Entwicklung des Verkehrsaufkommens an ausgewählten Straßenquerschnitten im Salzburger Zentralraum 2002-2013



Quelle: Amt der Salzburger Landesregierung, Abteilung 6; BMVIT; Eigene Darstellung

Schwerverkehrsanteile

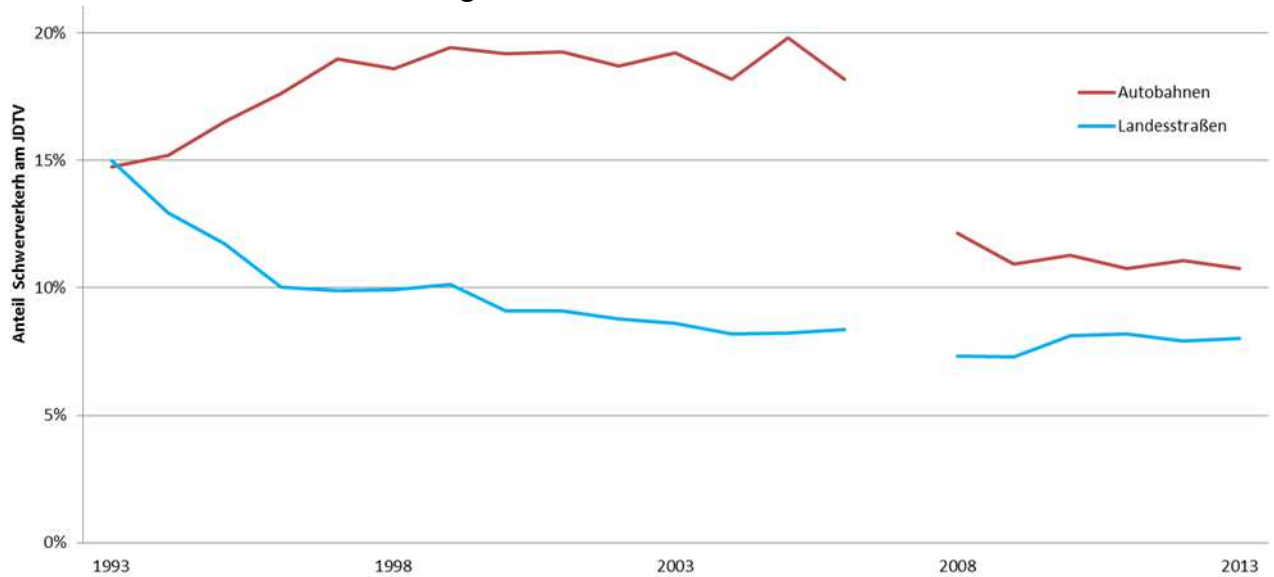
Durch die Übernahme des Zählstellennetzes durch das Land Salzburg im Jahr 2008 im Rahmen derer auch umfassende Anpassung bzw. Veränderung an vielen Zählquerschnitten vorgenommen wurden, können auch die Daten zum Schwerverkehrsanteil vor und nach dem Jahr 2008 nicht unmittelbar miteinander verglichen werden (siehe *Abbildung 48*).

Seit dem wirtschaftlichen Einbruch im Jahr 2008 ist das LKW-Aufkommen auf deutlich gesunkenem Niveau. Auch sind seither - wenn überhaupt - nur mehr moderate Anstiege zu verzeichnen wobei das vorherige Niveau nicht mehr erreicht wird. Es zeigt sich, dass seit 2008 generell der Schwerverkehrsanteil mehr oder weniger unverändert geblieben ist. Auf den

²⁴ [TRAFICO et.al 2010]

Autobahnen ist ein leichter Rückgang zu verzeichnen, auf Landesstraßen stagniert der Schwerverkehrsanteil seit 2010 in etwa.

Abbildung 48: Schwerverkehrsanteile auf Autobahnen und Landesstraßen an Dauerzählstellen im Land Salzburg 1993-2013

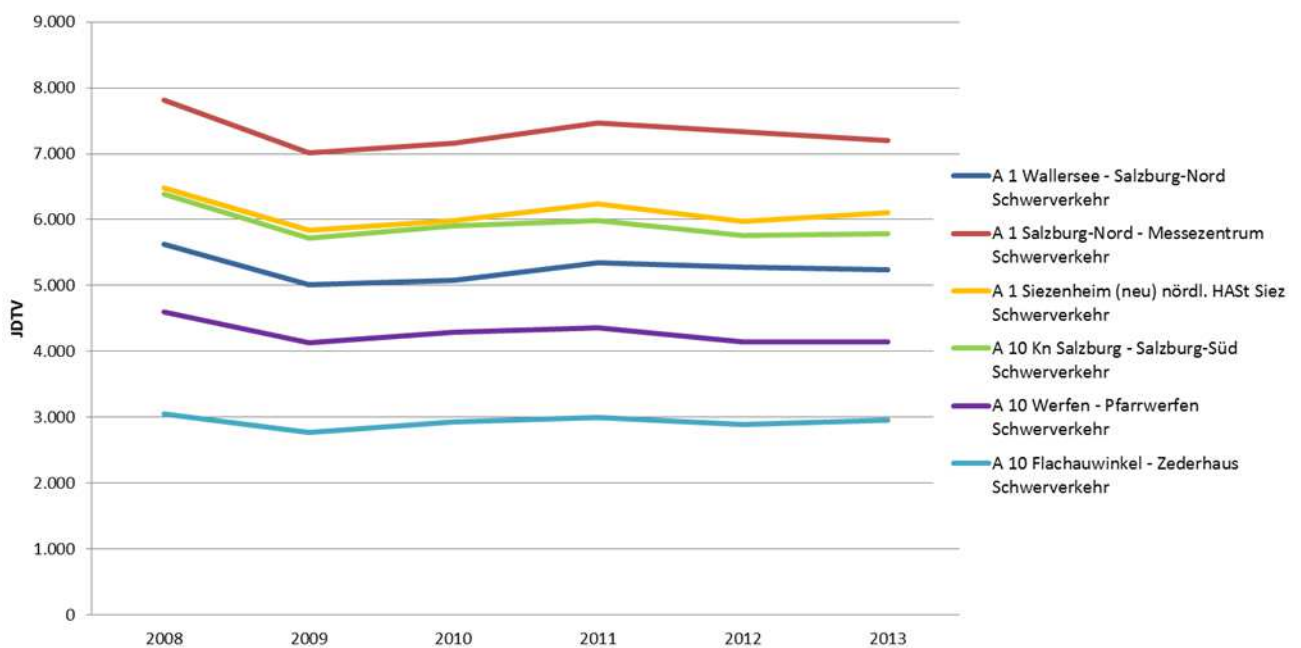


Datenquelle: Amt der Salzburger Landesregierung, Abteilung 6, (Daten der Dauerzählstellen)

Quelle: Amt der Salzburger Landesregierung, Abteilung 6; BMVIT; Eigene Darstellung

Auch den Absolutzahlen des Schwerverkehrs - in *Abbildung 49* exemplarisch anhand der Zahlen einiger Messstellen im Salzburger Autobahnnetz dargestellt - lässt sich die Stagnation bzw. der teilweise leichte Rückgang des Schwerverkehrsaufkommens entnehmen.

Abbildung 49: Schwerverkehr | (jahresdurchschnittlicher Tagesverkehr) auf ausgewählten Zählstellen der A1 und A10 in Salzburg



Datenquelle: Verkehrsentwicklung 1980-2013: Amt der Salzburger Landesregierung, Abteilung 6, (Daten der Dauerzählstellen)

Quelle: Amt der Salzburger Landesregierung, Abteilung 6; BMVIT; Eigene Darstellung.

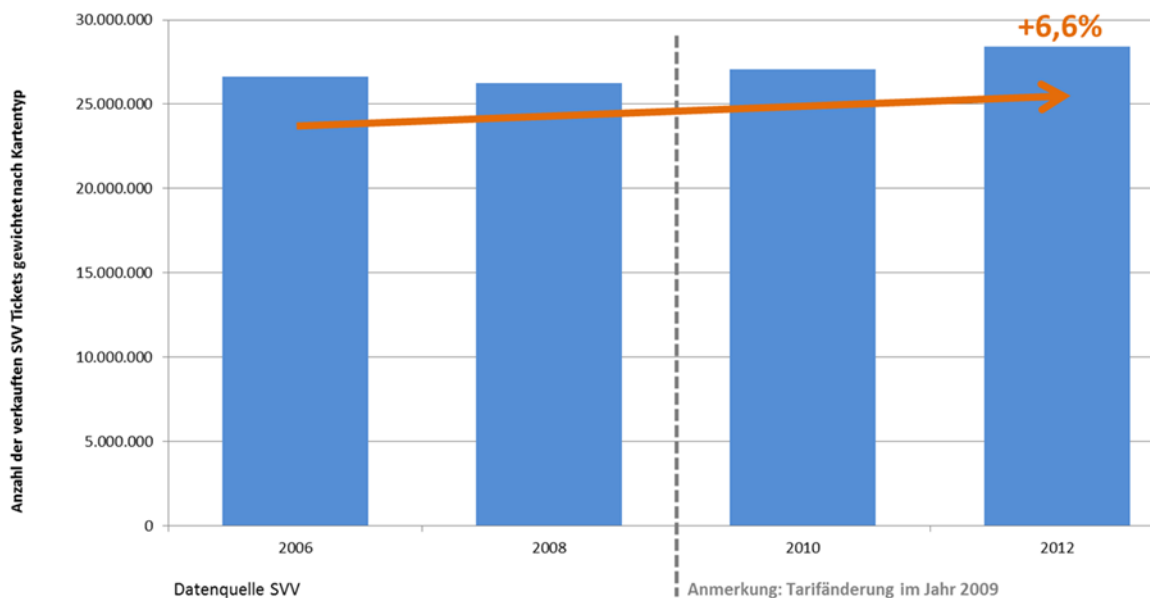
Die generell mehr oder weniger gleich bleibenden Schwerverkehrsanteile in den letzten Jahren bedeuten jedoch nicht, dass nicht in einzelnen Straßenabschnitten die Belastungen durch den Schwerverkehr bedeutend sind. Die gemessenen Schwerverkehrsanteile liegen abseits der Autobahnen allerdings alle deutlich unter 10%. Die höchsten gemessenen Anteile im Jahr 2013 traten mit ca. 8,8% auf der B311 in Taxenbach sowie mit Saalfelden Süd auf.²⁵

3.5.5 ÖV Nutzung

Im Jahr 2011 wurde der Öffentliche Verkehr in Salzburg (Bahn und Bus inkl. Schülerfahrten) von rund 67 Millionen Fahrgästen genutzt. 22 Millionen davon entfallen auf die S-Bahn, wobei rund 3,5 Millionen auf der Linie S3 mit der Stammstrecke zwischen Freilassing und Golling unterwegs waren²⁶.

Die Verkaufsdaten des Salzburger Verkehrsverbundes deuten klar auf eine insgesamt gestiegene Anzahl von Fahrten zwischen 2006 und 2012 hin, wie *Abbildung 50* zu entnehmen ist. Allerdings liegen für eine Abschätzung der tatsächlichen Fahrgastzahlen keine flächendeckenden Ergebnisse von (Stichproben-)Zählungen vor.

Abbildung 50: ÖV-Entwicklung | Nutzung von SVV-Fahrkarten - gewichtete jährliche Summe der verkauften SVV-Tickets



Anmerkung: Ticketverkäufe (gewichtet nach angenommener Nutzungshäufigkeit je Kartentyp)

Quelle: [TRAFFIX2014]

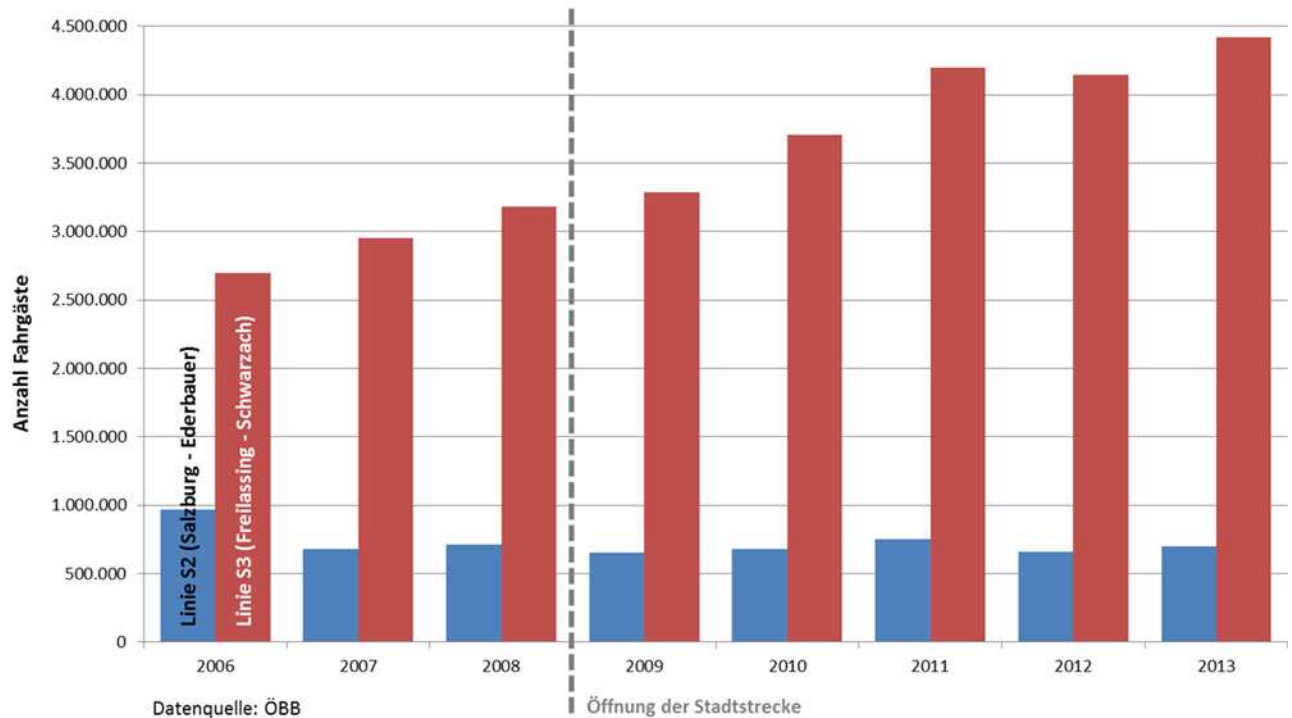
Auf den S-Bahn Linien 2 und 3 sind für die Jahre 2006 bis 2013 Zähldaten verfügbar²⁷. Diese (siehe *Abbildung 51*) zeigen, dass während auf der Linie S3 eine massive Steigerung der Fahrgastzahlen - insbesondere nach Öffnung der Stadtstrecke im Jahr 2008 - zu verzeichnen war, auf der Linie S2 die Fahrgastzahlen abgesehen von gewissen Schwankungen unverändert bleiben. Dies weist deutlich auf die positiven Auswirkungen von Angebotsverbesserungen im Hinblick auf die Steigerung von Fahrgastzahlen und die Verlagerung von Fahrten auf den ÖV hin.

²⁵ Amt der Salzburger Landesregierung, Abteilung 6; BMVIT

²⁶ [TRAFFIX 2014]

²⁷ [TRAFFIX 2014]; Datenquelle ÖBB

Abbildung 51: Fahrgastentwicklung auf den Linien S2 und S3 in den Jahren 2006 - 2013



Quelle: [TRAFFIX2014]

Der Ausbau entlang der Linie S3 ist ein positives Beispiel für die Wirtschaftlichkeit der Attraktivierung von ÖV-Systemen. Seit Inbetriebnahme der S3 auf der Stammstrecke zwischen Freilassing und Golling und der teilweisen Verlängerung bis Schwarzach St. Veit im Pongau ist ein stetiger Anstieg der Fahrgastzahlen zu beobachten. Der überwiegende Anteil der Steigerung erfolgt auf den Haltestellen in der Stadt Salzburg (Mülln, Aiglhof und Taxham-Europark als Frequenzbringer mit Einkaufszentrum, Arbeitsplätzen, Schulen und der Red-Bull-Arena). Während 2007 die Tagesfrequenz am Europark ca. 1.200 Fahrgäste betrug waren hier 2011 bereits 2.500 Fahrgäste täglich zu verzeichnen²⁸.

Auf der Linie S2 nach Straßwalchen wurden hingegen bislang keine nennenswerten Infrastrukturprojekte umgesetzt, das Fahrgastaufkommen stagniert hier.

Das **ÖV-Angebot im gesamten Bundesland** Salzburg wurde seit 2007 deutlich erhöht. Das ÖV-Angebot (Straße und Schiene) - gemessen in Fahrzeugkilometern - stieg im Zeitraum von 2008 bis 2012 um 4,8 %. Die Steigerung geht vor allem auf eine Ausweitung des schienengebundenen Verkehrs zurück (+20 %, das entspricht einer Steigerung von 5,39 auf 6,47 Mio Fahrzeugkilometer pro Jahr), der Busverkehr weist mit einer Entwicklung von 20,64 auf 20,81 Mio Kilometer in diesem Zeitraum lediglich eine Steigerungsrate von 0,8 % auf²⁹.

3.5.6 Fahrradnutzung

Daten für die Fahrradnutzung liegen lediglich für die Stadt Salzburg vor, wo durch die Stadt Salzburg entsprechende Dauerzählstellen betrieben werden. Da dieses Netz erst in den letzten Jahren ausgeweitet wurde liegen nur für den Radweg entlang der Salzach (konkret die Querschnitte Giselakai und Rudolfskai) Informationen über die zeitliche Entwicklung über mehrere Jahre vor.

Während am Giselakai im Jahr 1992 noch eine jährliche Querschnittsbelastung von einer Million Radfahrern gezählt wurde, erhöhte sich dieser Wert innerhalb von zehn Jahren bis 2002 um

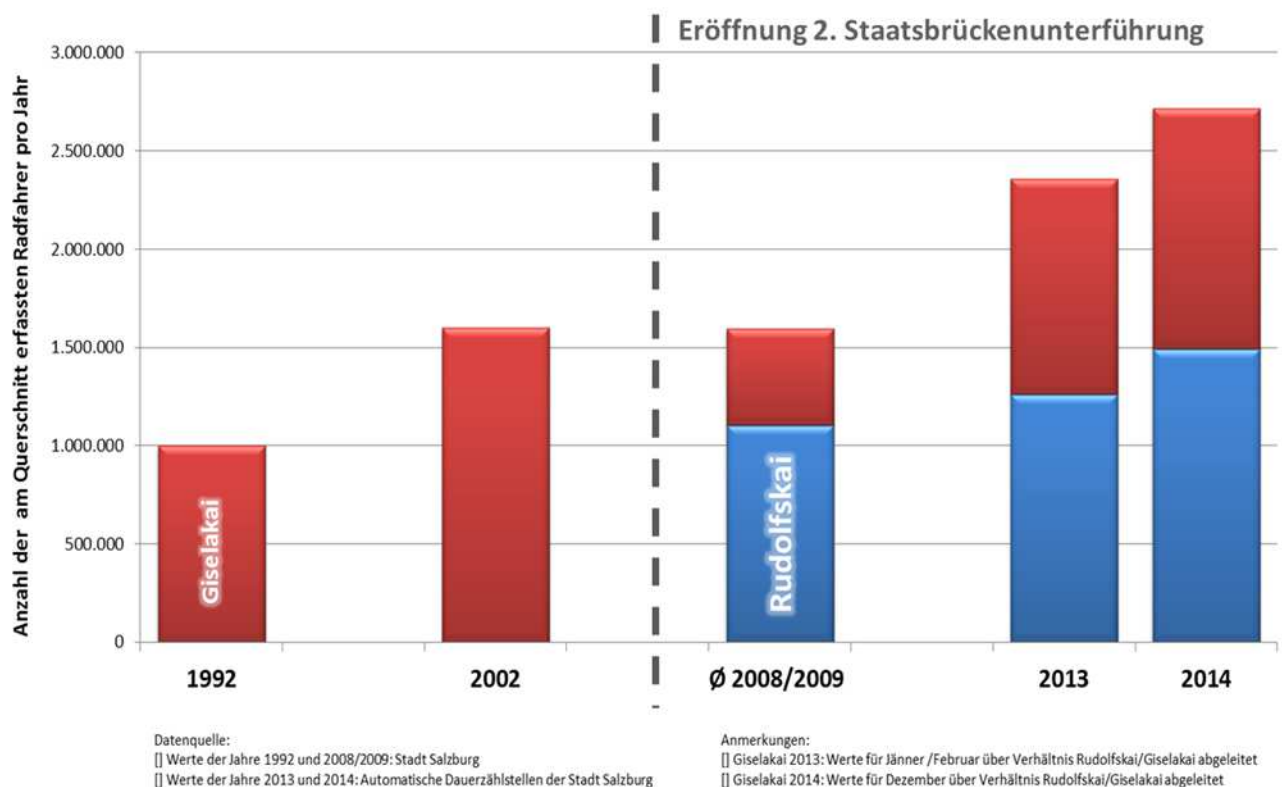
²⁸ <http://www.salzburg.at/themen/verkehr.html?nachrid=48675>; abgerufen 2015.03.17

²⁹ [RECHNUNGSHOF 2014]

etwas mehr als 50 Prozent auf über 1,5 Millionen erfasste Radfahrer. Durch die Eröffnung der zweiten Staatsbrückenunterführung gewann der Radverkehr für innerstädtische Wege weiter an Attraktivität.

Die vorliegenden Zahlen für die Jahre 2013 und 2014 entstammen den automatischen Dauerzählstellen am Rudolfs- und Giselakai, wobei in Summe an beiden Querschnitten im Jahr 2014 ein Aufkommen von deutlich mehr als 2,5 Millionen Radfahrern erfasst werden konnte. Der Anteil des Radverkehrs am Modal-Split in der Stadt Salzburg erhöhte sich von 16 Prozent im Jahr 2004 auf 19,6 Prozent im Jahr 2012. Mit diesem Modal-Split-Anteil zählt die Stadt Salzburg neben Innsbruck, Bregenz und Graz zu den Städten mit dem höchsten Radanteil in Österreich.³⁰ Die durchschnittliche Weglänge der Radfahrer in der Stadt Salzburg erhöhte sich zwischen den Jahren 2004 und 2012 von 3,1 auf 3,2 Kilometer.

Abbildung 52: Radverkehrsaufkommen in der Stadt Salzburg an den Querschnitten Rudolfskai und Giselakai | Gegenüberstellung der Jahre 1992, 2002, 2008/2009 und 2013



Quelle: Stadt Salzburg, Eigene Darstellung.

An der Staatsbrückenunterführung werden an Spitzentagen bis zu 11.000 Radfahrer gezählt³¹.

3.6 Güterverkehr

Laut der letzten aktuellen Verkehrsprognose für Österreich³², die vom BMVIT beauftragt wurde und deren Detaildaten für die Analysen zum Salzburger Mobilitätskonzept zur Verfügung gestellt wurden, wird sich der Güterverkehr mit Quelle und / oder Ziel im Land Salzburg zwischen 2005 und 2025 um ca. 23% (im Szenario A) und 20% im Szenario B steigern. Die Prognosen wurden jedoch bereits vor 2009 erarbeitet. Die wirtschaftliche Situation ab dem Jahr 2009, die deutlichen Einfluss auf den Güterverkehr hatte und nach wie vor hat, hat einerseits kurzfristig zu

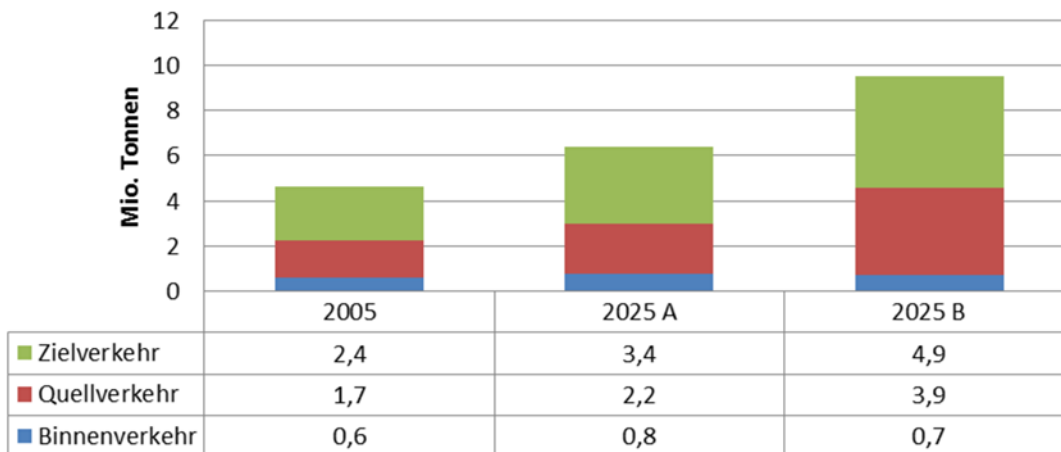
³⁰ Mobilitätserhebung Salzburg 2012; Vergleich der Mobilitätserhebung 2004 und 2012, Herry Consult 2014

³¹ Stadt Salzburg 2014

³² TRAFICO - IVWL UNI GRAZ - IVT ETH ZÜRICH - PANMOBILE - JOANNEUM RESEARCH - WIFO (2009): VERKEHRSPROGNOSE ÖSTERREICH 2025+; im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie.

einem Aufkommensrückgang auf allen Verkehrsträgern und andererseits zu einer Verlangsamung der Steigerung in den Folgejahren geführt. In einer Zusatzstudie des IHS³³ wurde analysiert, welche wahrscheinlichen Auswirkungen die Wirtschafts- und Finanzkrise auf die Prognoseergebnisse hat. Für den Güterverkehr wurde abgeleitet, dass sich der Eintrittszeitpunkt der Prognosewerte für 2025 in Abhängigkeit der Szenarien und der Verkehrsträger um ca. 8 bis 14 Jahre nach hinten verschieben wird. In diesem Sinne sind auch die im Folgenden präsentierten Ergebnisse der Verkehrsprognose für Salzburg unterschieden nach Verkehrsträgern zu interpretieren.

Abbildung 53: Prognose des Schienengüterverkehrs in Salzburg 2005 bis 2025



HERRY
Verkehrsanalyse - Beratung - Forschung

Quelle: TRAFICO et al.(2009): Verkehrsprognose Österreich 2025+. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie; Eigene Darstellung.

Abbildung 54: Prognose des Straßengüterverkehrs in Salzburg 2005 bis 2025



HERRY
Verkehrsanalyse - Beratung - Forschung

Quelle: TRAFICO et al.(2009): Verkehrsprognose Österreich 2025+. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie; Eigene Darstellung.

³³ Ulrich Schuh, Wolfgang Polasek, Richard Sellner, Klaus Weyerstraß: Ökonomische Begleitszenarien der Verkehrsprognose Österreich 2025+, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie Oktober 2009

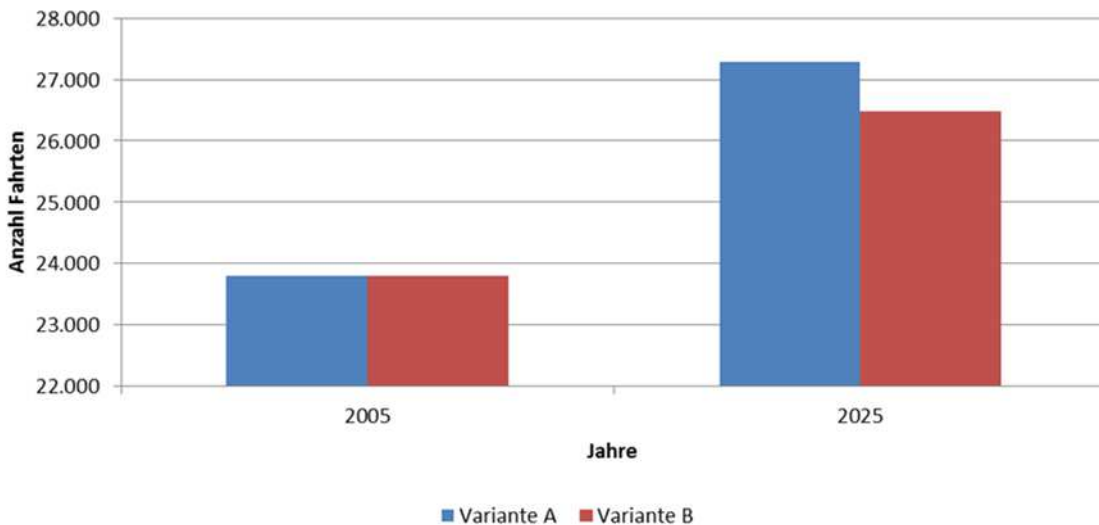
Abbildung 55: Prognose des Güterverkehrs in Salzburg 2005 bis 2025



Quelle: TRAFICO et al.(2009): Verkehrsprognose Österreich 2025+. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie; Eigene Darstellung.

Für die Straßen im Land Salzburg bedeutet dies, dass sich die durchschnittlichen Fahrten pro Tag mit Quelle und / oder Ziel in Salzburg um ca. 15 % von 23.800 Fahrten auf rd. 27.300 Fahrten im Szenario A und um etwa 11% auf rd. 26.500 Fahrten im Szenario B erhöhen.

Abbildung 56: Prognose des Straßengüterverkehrs in Salzburg 2005 bis 2025 | Durchschnittliche LKW-Fahrten pro Tag (Werktag)



Quelle: TRAFICO et al.(2009): Verkehrsprognose Österreich 2025+. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie; Eigene Darstellung.

Diese Fahrten und die Fahrten die im Durchgangsverkehr durch Salzburg zurückgelegt werden, erzeugen in Summe eine Fahrleistung in der Höhe von 2.881 Mio. Lkw-km im Jahr 2005. Bis zum Prognosezeitpunkt erhöht sich diese Fahrleistung um 34% auf 3.868 Mio. Lkw-km im Szenario A und auf 3.363 Mio. Lkw-km im Szenario B.

Im Gegensatz zu den Abbildungen zum Verkehrsaufkommen enthalten die oben angeführten Werte auch den Durchgangsverkehr (also Verkehr, der weder Quelle, noch Ziel in Salzburg hat). Die zwei wesentlichen Durchgangsrouten sind die Westautobahn und die Tauern-Autobahn. Über die Tauern-Autobahn läuft eine wichtige alpenquerende Route durch Österreich.

Alle 5 Jahre wird in Österreich der alpenquerende Güterverkehr erhoben. Auf der Tauern-Autobahn stellte sich der alpenquerende Güterverkehr 2009 entsprechend der folgenden Abbildungen dar. Daraus ist ersichtlich, dass ein wesentlicher Teil der alpenquerenden Lkw-Fahrten Salzburg durchfährt.

Abbildung 57: Alpenquerender Güterverkehr - Tauern 2009



Quelle: HERRY Consult et al. (2011): Erhebung alpenquerender Güterverkehr 2009 Österreich. Im Auftrag des BMVIT, Wien.

Abbildung 58: Alpenquerender Güterverkehr - Tauern 2009, Detail



Quelle: HERRY Consult et al. (2011): Erhebung alpenquerender Güterverkehr 2009 Österreich. Im Auftrag des BMVIT, Wien.

3.7 Flugverkehr

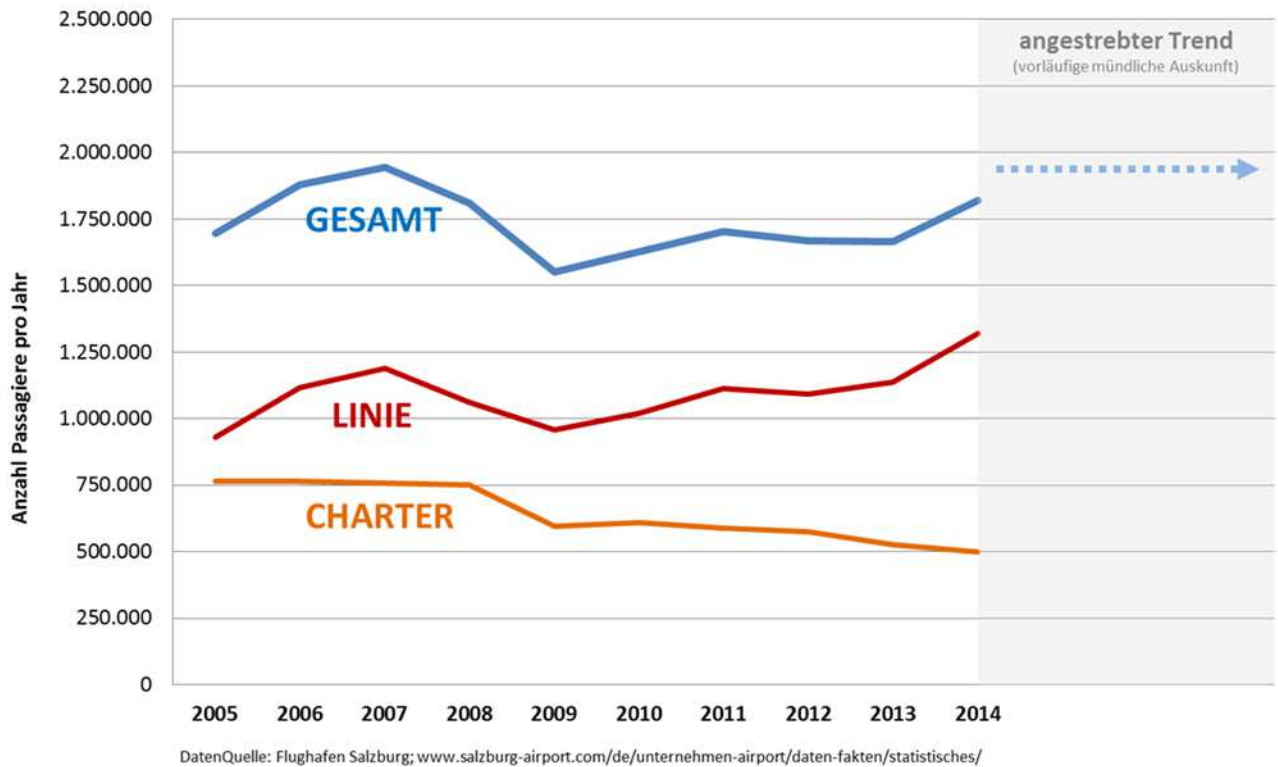
Der Flughafen Salzburg ist neben Wien-Schwechat gemessen an den jährlich abgefertigten Passagieren der zweitgrößte Flughafen in Österreich; im Frachtbereich liegt der Flughafen dagegen auf dem vorletzten Platz in Österreich³⁴. Die regionalwirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Salzburg liegt vor allem im Incoming-Charterverkehr im Wintertourismus begründet.

3.7.1 Passagierentwicklung Flughafen Salzburg

In den vergangenen neun Jahren verzeichnete der Flughafen Salzburg einen moderaten Anstieg der abgefertigten Fluggäste. Nach deutlichen einem Rückgang im Krisenjahr 2009 auf unter eine Million Linienpassagiere bzw. einer Reduktion der Charterpassagiere im Gegensatz zum Jahr 2008 um etwa ein Fünftel pendelte sich die Passagierzahl im Linienverkehr auf einer Größenordnung von rund 1,1 Millionen Passagieren pro Jahr, im Charterverkehr auf mehr als 500.000 Passagiere im Jahr ein.

³⁴ http://www.statistik.at/web_de/statistiken/verkehr/luftfahrt/fracht-_und_postverkehr/index.html abgerufen 2015.04.21

Abbildung 59: Flughafen Salzburg | Abgefertigte Passagiere am 2005-2014 und angestrebte Entwicklung



Quelle: Flughafen Salzburg, eigene Darstellung

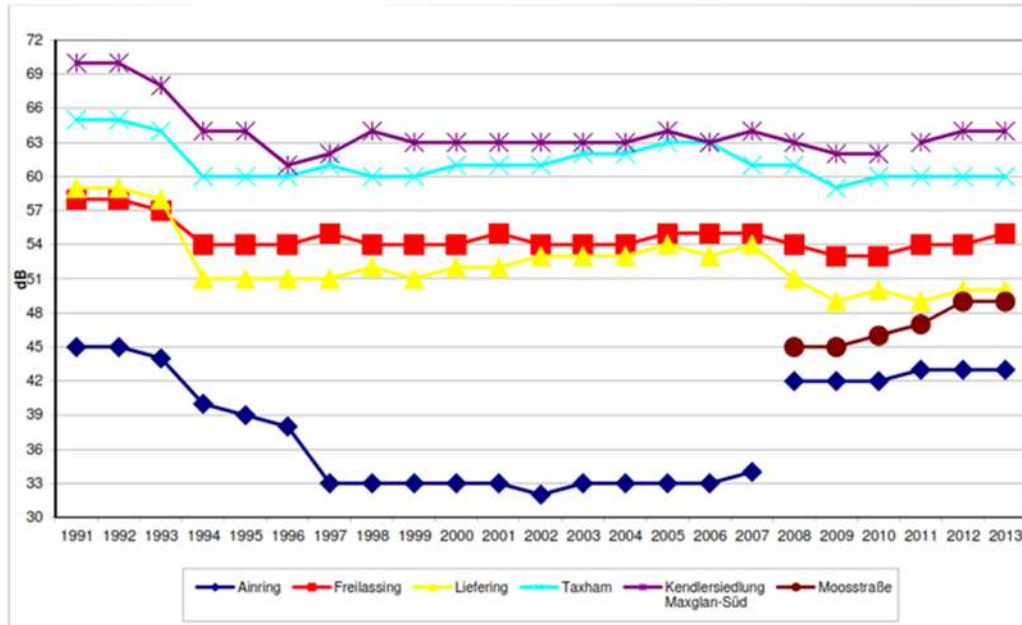
3.7.2 Fluglärm und Richtungsverteilung der Anflüge

Die Lage des Flughafens Salzburg in nächster Nähe zu den dichtest besiedelten Bereichen im Bundesland (und die Grenznähe) bietet einerseits hohes Potenzial für eine effiziente und kurze Anbindung von Quell- und Zieldestinationen, andererseits resultieren aus der Lage auch Konflikte mit der ansässigen Bevölkerung.

Fluglärm

Gemäß Fluglärmbericht der Salzburger Flughafen GmbH für das Jahr 2013 wurden nachstehende Ergebnisse zur Entwicklung des Fluglärms seit 1990 publiziert. Im Jahr 2008 wurden neue Messstationen in Ainring sowie 2010 in Maxglan und ein zusätzlicher Messstandort in der Moosstraße installiert.

Abbildung 60: Fluglärmentwicklung 1990 - 2013 Energieäquivalenter Dauerschallpegel DEN in den 6 verkehrsreichsten Monaten des Jahres



Quelle: Lärmbericht Jänner bis Dezember 2013 Salzburger Flughafen GmbH in Kooperation mit der Stadt Salzburg

Im Vergleich zum Jahr 1990 wurde ein Rückgang an allen Messstellen festgestellt. Seit Ende der 90er Jahre stagniert die Lärmentwicklung weist aber bei einzelnen Messstellen in den letzten Jahren leichte Steigerungen auf, die sich im Ausmaß von ca. 1 dB befinden. Ausgenommen davon ist die neue Messstelle Moosstraße, wo eine Steigerung von 2008 bis 2013 von 45 auf 49 dB gemessen wurde.

Flugbewegungen und Richtungen

Im Jahr 2013 erfolgte ca. 60.000 Landungen und Starts am Flughafen Salzburg. Dies entspricht ca. der Anzahl im Jahr 2011. Nachstehende Tabelle verdeutlicht die Verteilung auf die einzelnen Quartale und zeigt, dass die meisten Landungen und Starts in den Sommermonaten erfolgen.

Abbildung 61: Starts und Landungen am Flughafen Salzburg im Jahr 2013 nach Quartalen

	2013		Gesamt
	Kommerzieller Verkehr	Allgemeine Luftfahrt	
1. Quartal	5.412	6.818	12.230
2. Quartal	4.248	10.550	14.798
3. Quartal	4.535	12.849	17.384
4. Quartal	3.873	8.310	12.183
Summe	18.068	38.527	56.595

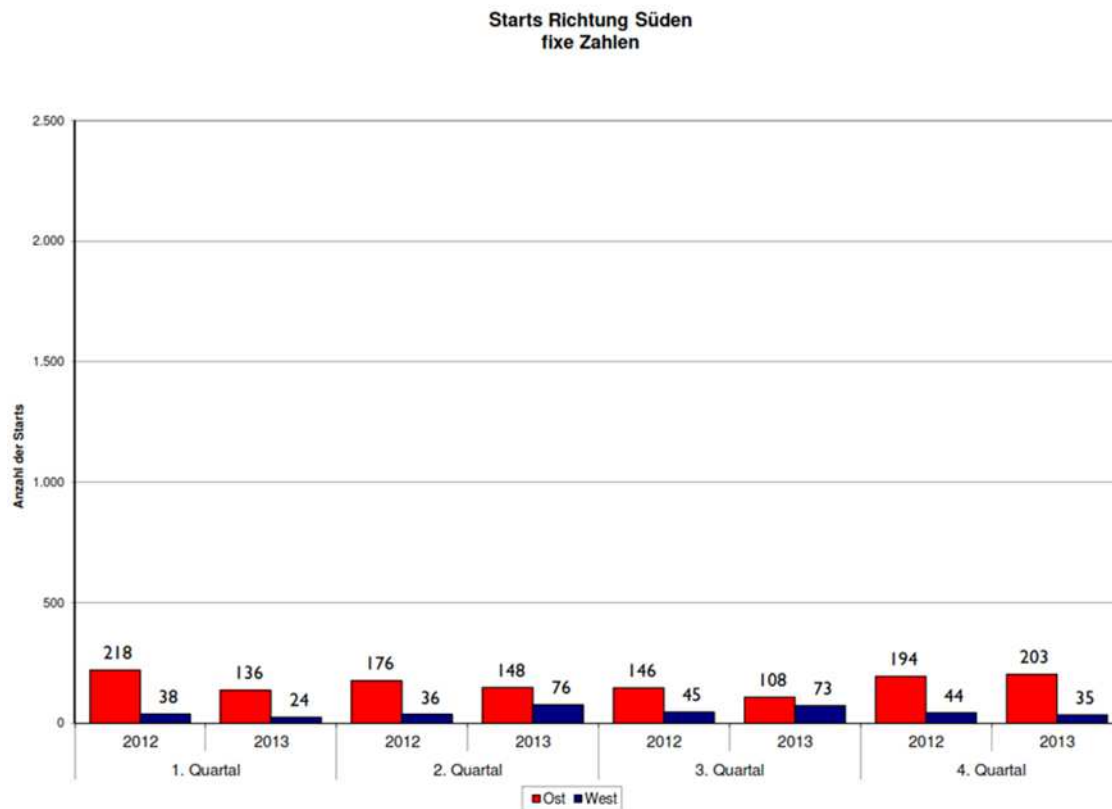
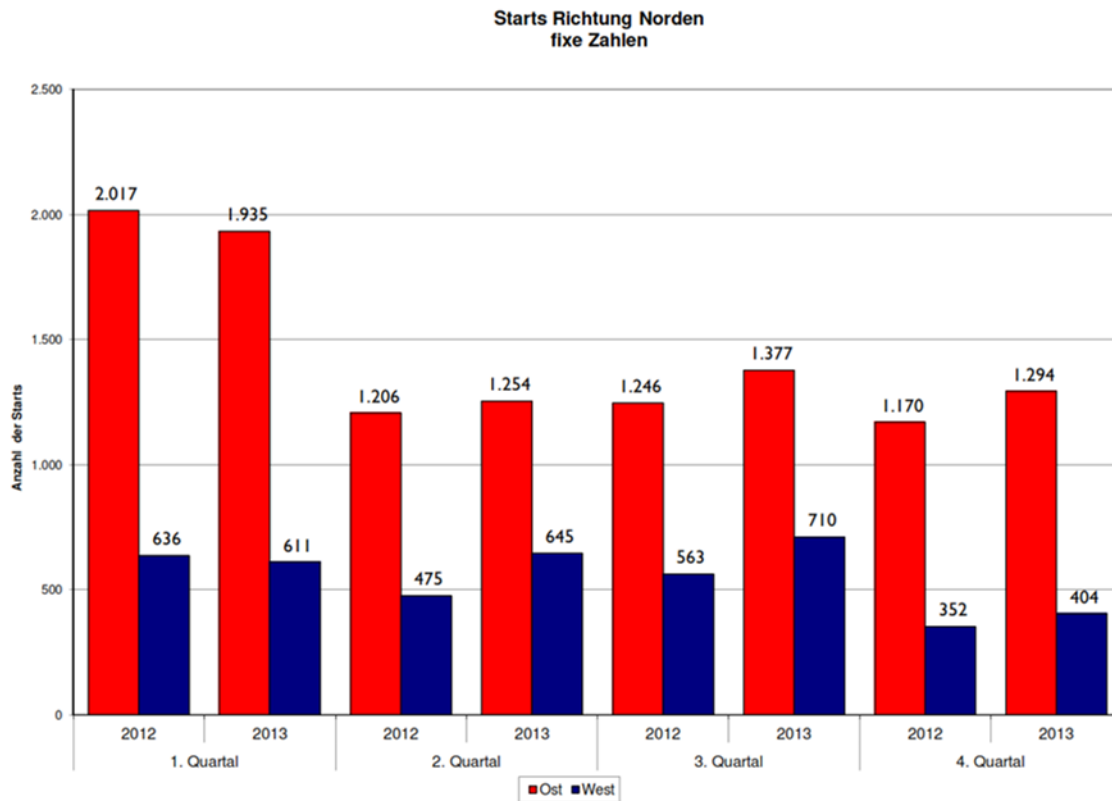
Quelle: Lärmbericht Jänner bis Dezember 2013 Salzburger Flughafen GmbH in Kooperation mit der Stadt Salzburg

Der überwiegende Anteil der Starts erfolgt dabei Richtung Nordosten. Die geringste Anzahl an Starts geht Richtung Südwesten³⁵.

³⁵ Lärmbericht Jänner bis Dezember 2013 Salzburger Flughafen GmbH in Kooperation mit der Stadt Salzburg

Abbildung 62: Richtungsverteilung Starts Richtung Norden und Süden kommerzieller Verkehr (Linie und touristischer Verkehr) (Linie und touristischer Verkehr)

78



Quelle: Lärmbericht Jänner bis Dezember 2013 Salzburger Flughafen GmbH in Kooperation mit der Stadt Salzburg

3.8 Tourismus

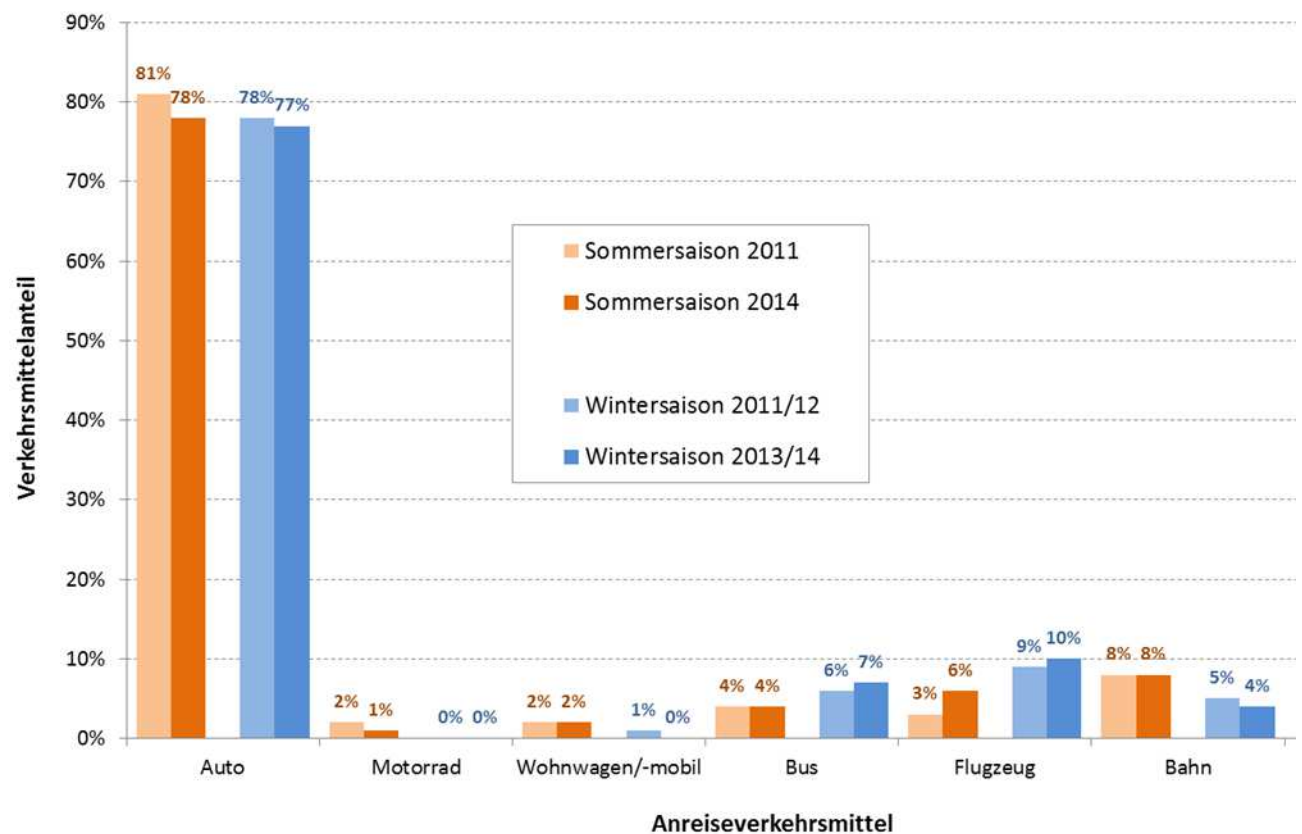
Das Land Salzburg ist eine der bedeutendsten Tourismusdestinationen in Österreich. Die Entwicklung sowohl der Gästeankünfte als auch der Nächtigungen aber auch die Zahl der Gästebetten ist im Land Salzburg im Steigen begriffen. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer des Gastes sinkt jedoch.

Folgende Zahlen und zeitliche Entwicklungen kennzeichnen den Tourismus im Bundesland Salzburg:

- 17,4 % Zunahme der Nächtigungen von 2003 bis 2013 (Österreich gesamt 12,4%)³⁶
- 16% Zunahme der Ankünfte von 2003 bis 2013 (Österreich gesamt: 14%)³⁷
- sinkende durchschnittliche Aufenthaltsdauer von 4,3 auf 4,09 Tagen von 2006/2007 bis 2010/2011³⁸
- Anstieg der Nächtigungen in den Nebensaisonmonaten³⁹

Bei der Gästemobilität zeigt sich was das Anreiseverhalten betrifft - siehe *Abbildung 63* - eine leichte Verschiebung weg vom Auto hin zu Flugzeug und Bus. Der Anteil der Bahn-Anreisenden stagniert bzw. nimmt in der Wintersaison sogar ab. Generell überwiegt der Anteil der mIV anreisenden deutlich.

Abbildung 63: Gästemobilität im Bundesland Salzburg | Anreise nach Verkehrsmitteln und Saison 2011 und 2014



Quelle: Salzburger Land Tourismus / T-MONA

Anmerkung: Sommersaison = Mai-Okt., Wintersaison = Nov.-April

Quelle: Salzburger Land Tourismus / T-MONA

³⁶ Wirtschaftskammer Salzburg, Regionalstatistischer Bericht, September 2014

³⁷ Land Salzburg, Abteilung 1 Wirtschaft, Forschung und Tourismus; „Salzburger Tourismus - Gesund. Innovativ. Nachhaltig. - Strategieplan Tourismus 2020; Salzburg“; März 2013.

³⁸ Land Salzburg, Abteilung 1 Wirtschaft, Forschung und Tourismus; „Salzburger Tourismus - Gesund. Innovativ. Nachhaltig. - Strategieplan Tourismus 2020; Salzburg“; März 2013.

³⁹ Land Salzburg, Abteilung 1 Wirtschaft, Forschung und Tourismus; „Salzburger Tourismus - Gesund. Innovativ. Nachhaltig. - Strategieplan Tourismus 2020“; Salzburg; März 2013.

Zur Vor-Ort Mobilität der Gäste während ihres Aufenthaltes in Salzburg liegen keine Daten vor. Im Hinblick auf die zukünftige touristische Entwicklung im Bundesland Salzburg stehen laut „Strategieplan Tourismus 2020“⁴⁰ folgende Nachfragetrends - die auch Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten der Gäste haben werden - zu erwarten:

- Gesundheit
- Natursehnsucht
- Regionale Produkte, authentische Angebote
- „Downaging“ / aktive ältere Generation
- Nachhaltigkeit
- Sicherheit

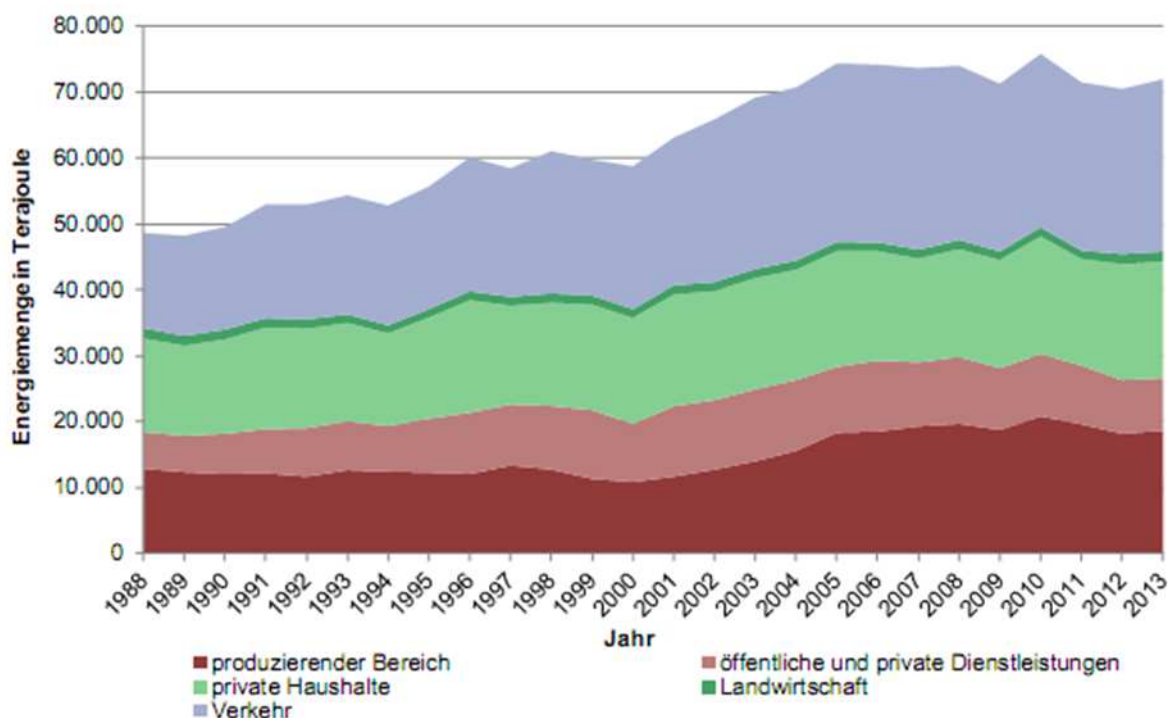
3.9 Umwelt - Energie

Mobilität hat große Auswirkungen auf die Umwelt und den Energieverbrauch. Gleichzeitig sind diese beiden Faktoren von größter Bedeutung bei der Strategieentwicklung für künftige Mobilität. Die aktuelle Situation der Umweltauswirkungen und des Energiebedarfes für Mobilität im Bundesland Salzburg sollen im Folgenden kurz dargestellt werden.

Energieverbrauch

Der Verkehrssektor ist auch im Bundesland Salzburg jener Sektor mit dem höchsten Energetischen Endverbrauch. Seit den 1980er Jahren hat sich der Energieverbrauch in diesem Sektor ca. verdoppelt und im Gegensatz zu den anderen Sektoren ist der Energieverbrauch im Verkehrssektor auch weiterhin deutlich im Steigen begriffen.

Abbildung 64: Energetischer Endverbrauch nach Sektoren im Bundesland Salzburg 1988 bis 2013



Quelle: Statistisches Handbuch Salzburg; Ausgabe 2015; Amt der Salzburger Landesregierung; Landesamtsdirektion; Salzburg; 2015.

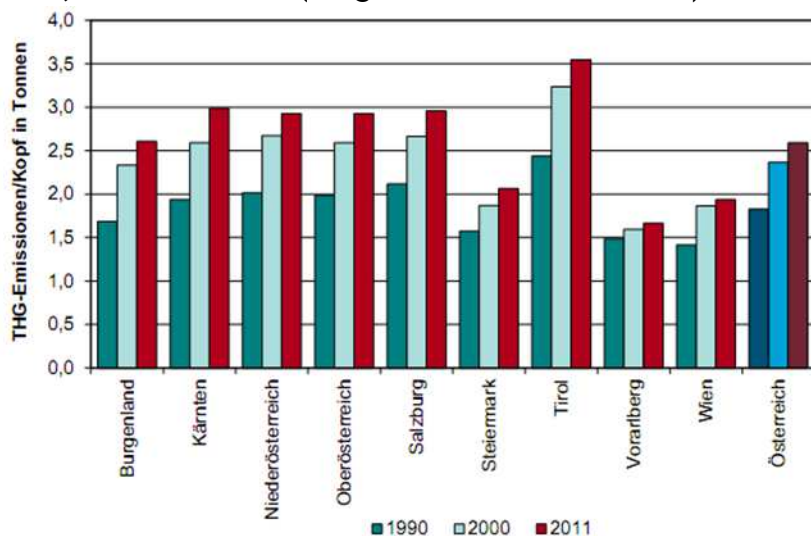
⁴⁰ Land Salzburg, Abteilung 1 Wirtschaft, Forschung und Tourismus; „Salzburger Tourismus - Gesund. Innovativ. Nachhaltig. - Strategieplan Tourismus 2020“; Salzburg; März 2013.

Treibhausgase

Die Treibhausgas-Emissionen pro Kopf aus dem Verkehrsbereich haben seit 1990 in Salzburg wie in allen anderen Bundesländern auch zugenommen. Dafür verantwortlich sind steigende Fahrleistungen im Inland aber auch der im Vergleich zu 1990 vermehrte Kraftstoffexport aufgrund günstiger Kraftstoffpreise in Österreich.

Salzburg hat bei den verkehrsbedingten Treibhausgasen von 1990 bis 2011 einen deutlichen Anstieg von 2,1 auf mehr als 2,9 Tonnen pro Kopf und Jahr zu verzeichnen. Der Anstieg ist zwar seit 2000 erkennbar niedriger geworden, doch ist zur Erreichung der internationalen, nationalen und landespolitischen Zielsetzungen (siehe *Kapitel 2.1*) eine massive Trendumkehr erforderlich.

Abbildung 65: Pro-Kopf Treibhausgasemission aus dem Sektor Verkehr in den Jahren 1990, 2000 und 2011 (Vergleich der Bundesländer) - inkl. Kraftstoffexport



Quelle: UMWELTBUNDESAMT (2013b)

umweltbundesamt[®]

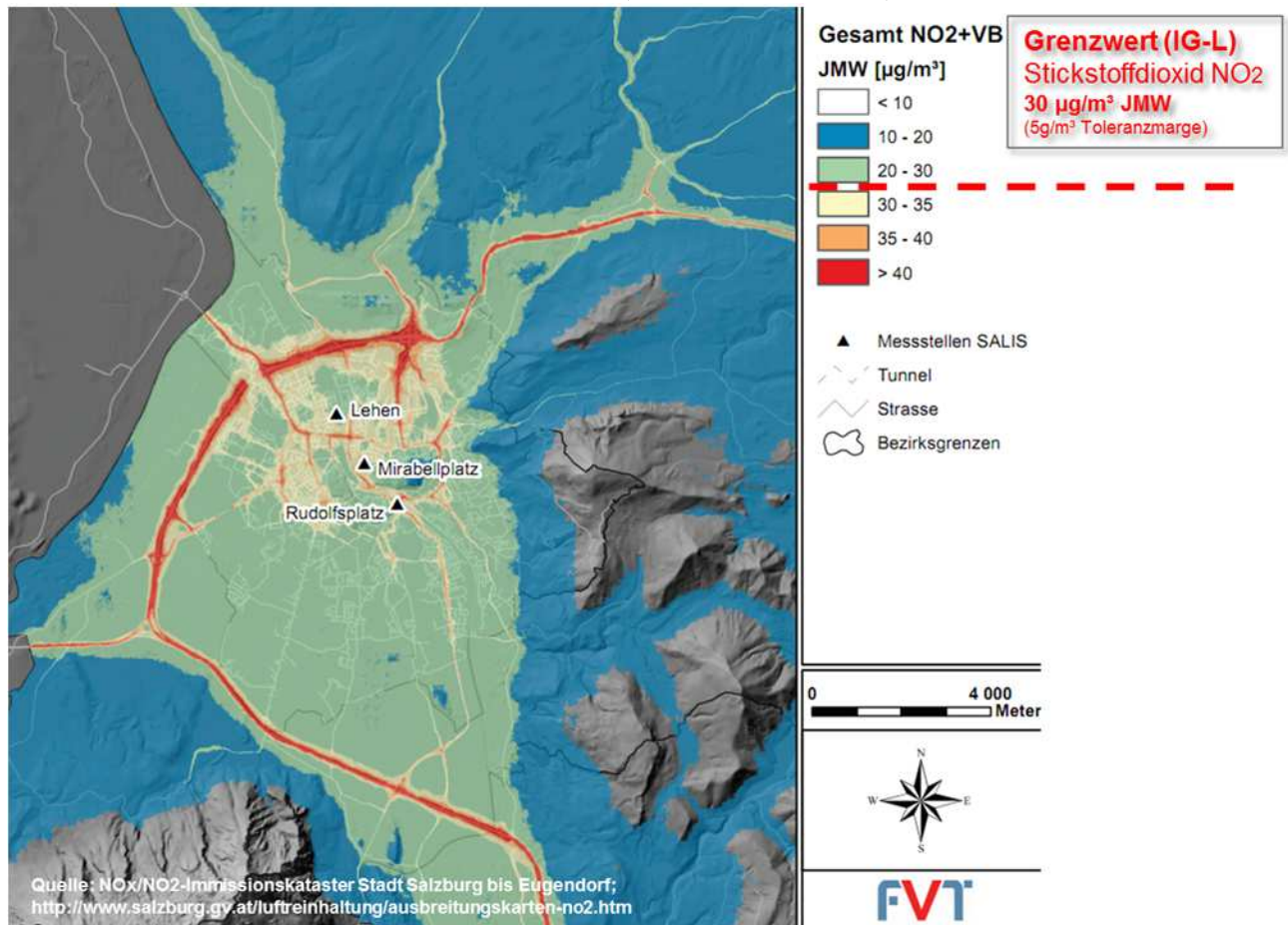
Quelle: [UBA 2014]

Luftschadstoffe

Der Verkehrssektor ist einer der Hauptverursacher von Luftschadstoffen. Die verkehrsbedingten Luftschadstoffkonzentrationen schädigen Natur und Anwohner und zwingen Politik und Verwaltung entsprechende Maßnahmen zu ergreifen.

Abbildung 66 zeigt, dass durch Schadstoffemissionen auch der Handlungsspielraum für zukünftige Raumnutzungen massiv eingeschränkt wird, da für beeinträchtigte Flächen erhebliche Nutzungseinschränkungen bestehen. Zum Beispiel bestehen in den Sanierungsgebieten nach IG-Luft klare Vorgaben was die Zulässigkeit von Zusatzbelastungen und die Erfordernis von Umweltverträglichkeitsprüfungen betrifft (siehe dazu *Kapitel 2.1.6*).

Abbildung 66: Karte NO₂ Immissionen (Jahresmittelwerte) im Salzburger Stadtumland



82

Quelle: NO_x/NO₂-Immissionskataster Stadt Salzburg bis Eugendorf; <http://www.salzburg.gv.at/luftreinhaltung/ausbreitungskarten-no2.htm>; abgerufen 2015.03.17

Der Maßnahmenkatalog⁴¹ und die Luftreinhalteprogramme 2008 und 2012 enthalten umfassende Maßnahmenkataloge zur Verbesserung der Situation. In diesem Rahmen muss auch das Landesmobilitätskonzept einen positiven Beitrag leisten.

Verkehrslärm

Neben Treibhausgasen und Luftschadstoffen verursacht der Verkehrsbereich auch erhebliche Lärmemissionen. Auch diese üben einen negativen Einfluss auf Natur und Anwohner aus und führen zu teils massiven Einschränkungen des Handlungsspielraumes.

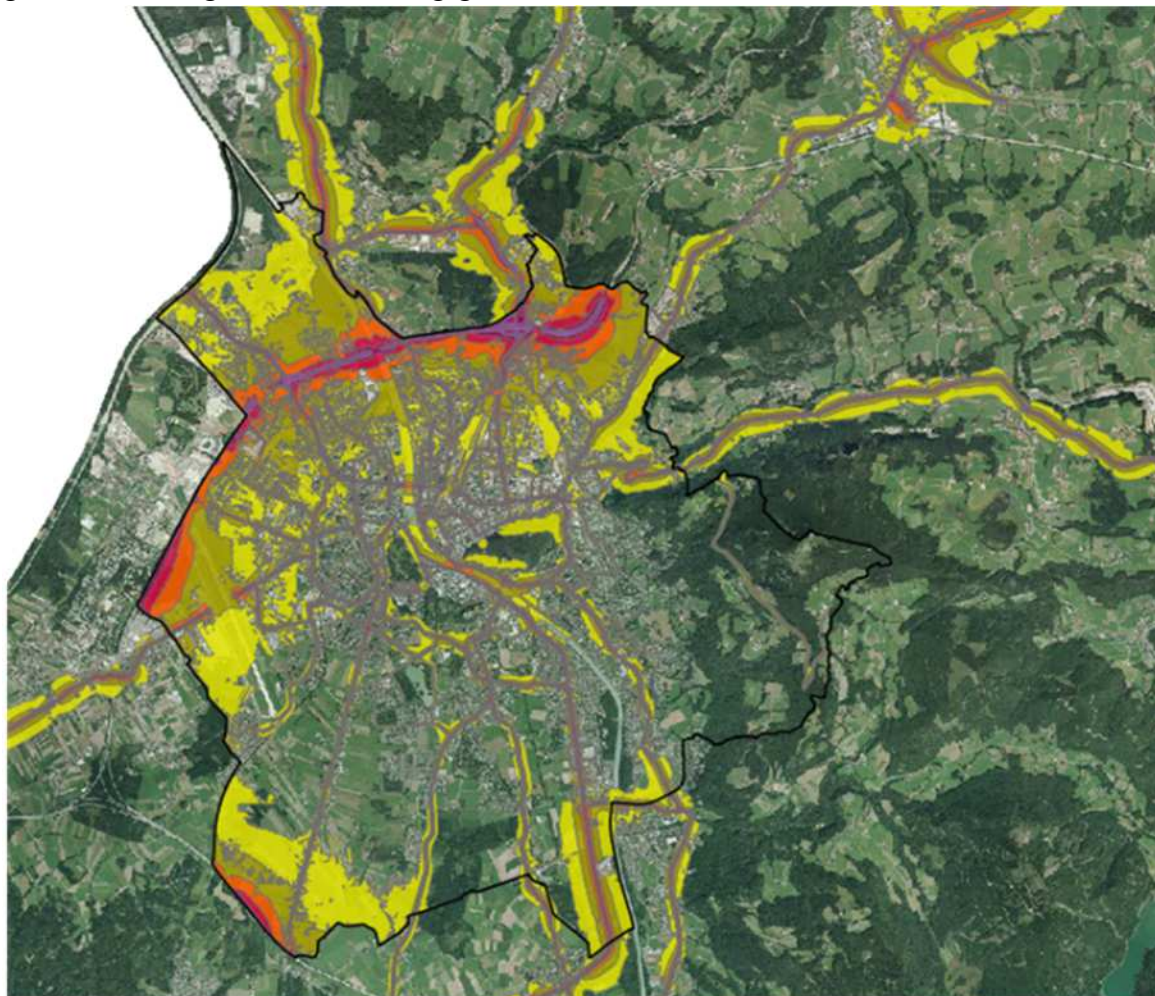
Abbildung 67 lässt sich entnehmen, dass gemäß den Kriterien des Salzburger Raumordnungsgesetzes⁴² unter anderem Wohngebiete nur mehr in den nicht eingefärbten Bereichen zulässig sind. In Kombination mit den anderen Vorgaben und Zielsetzungen hinsichtlich Baulandwidmungen lässt sich die resultierende massive Einschränkung des Handlungsspielraumes der Kommunen klar erkennen.

Darüber hinaus ist auch zu bedenken, dass jene Personen die bereits innerhalb der eingefärbten Bereiche wohnen, Lärmverhältnissen ausgesetzt sind, welche nach den aktuellen Maßstäben neu ansiedelnden Personen nicht zugemutet werden würden.

⁴¹ „Zusätzliche Maßnahmen auf Grund der Grenzwertüberschreitungen für Stickstoffdioxid und Feinstaub (PM₁₀)“

⁴² Gesetz vom 17. Dezember 2008 über die Raumordnung im Land Salzburg (Salzburger Raumordnungsgesetz 2009 - ROG 2009)

Abbildung 67: Nacht-Lärmpegel von hochrangigen Straßen in der Zuständigkeit des Landes in 4m Höhe über Boden - Zentralraum Salzburg 2012 und Zulässigkeit von Widmungskategorien in Abhängigkeit vom energieäquivalenten Dauerschallpegel (Nacht) gemäß Salzburger Raumordnungsgesetz



Landesstraßen: Nachtwerte 4m



Anmerkung: Lärmemissionsbereiche der Autobahnen sind außerhalb des Stadtgebietes von Salzburg nicht eingefärbt!

Widmungskategorie gem. Raumordnungsgesetz	Energieäquivalenter Dauerschallpegel $L_{A,eq}$	
	Tag	Nacht
Sonderflächen: Kur, Krankenhaus..	45 dB	35 dB
Reines Wohngebiet	50 dB	40 dB
Erweitertes Wohngebiet, Dorfgebiet, Zweitwohnungsgebiet	55 dB	45 dB
Gebiete für Beherbergungsgroßbetriebe, Kerngebiete, Betriebsgebiete, ländliche Kerngebiete	60 dB	50 dB
Gewerbegebiete	65 dB	55 dB

Quelle: lärm.info.at | <http://www.laerminfo.at/karten/strassenverkehr/strasse/nacht.html>; abgerufen 2015.03.17; Raumordnungsgesetz; Eigene Darstellung.

3.10 Verkehrstelematik | Intelligente Verkehrs-Infrastruktur

Der Einsatz von Technologie zur Optimierung der Verkehrssysteme hat großes Potenzial. Neben einer deutlichen Effizienzsteigerung in der Infrastrukturnutzung können durch den gezielten Einsatz „Intelligenter Systeme“ Umweltauswirkungen und Kosten des Verkehrs reduziert werden. In jüngerer Vergangenheit wurden vom Land Salzburg in Kooperation mit verschiedensten Partnern eine Vielzahl von erfolgversprechenden (Pilot-)Projekten in den Bereichen IVS („Intelligente Verkehrs-Systeme“) bzw. ITS („Intelligent Transport Systems“) durchgeführt. Viele dieser Projekte zeigen erfolgversprechende Wege auf und werden weiterverfolgt.

Abgeschlossene Projekte

- **GIP.at - Graphenintegrationsplattform Österreich und GIP.gv.at (2009-2013):** Aufbau eines amtlichen österreichweiten Verkehrsgraphen inklusive Werkzeuge zur Datenpflege durch die Verwaltung
- **ITS Austria West (2011-2014):** Umsetzung intelligenter Verkehrssysteme zur Unterstützung hoheitlicher Aufgaben der Verkehrsplanung, Verkehrsinformation und Verkehrssteuerung der Länder, Berechnung einer Echtzeit-Verkehrslage sowie die Bereitstellung für die Verkehrsteilnehmer über die Verkehrsauskunft Österreich (VAO). Ergebnis war eine integrierte Verkehrsdatenplattform zur Qualitätssicherung des Verkehrsgraphen GIP, zur Sammlung, Verarbeitung und Archivierung von Detektor- und Floating Car-Daten, zur Verkehrslageberechnung sowie zur Bereitstellung von Diensten für Verkehrsanalysen des Landes Salzburg. Die Ergebnisse der Verkehrslageberechnung werden der Verkehrsauskunft Österreich (VAO) und seit 2014 auch dem Projekt SENSE der Stadt Salzburg sowie der Smartphone App „Verkehr in Salzburg“ zur Verfügung gestellt.
- **Floating Car Data (FCD) Modellregion Salzburg (2011-2013):** Aufbau einer Modellregion zur Ableitung wissenschaftlich fundierter Handlungsempfehlungen zur Nutzung von FCD für Verkehrsplanung, Verkehrsinformation und Verkehrssteuerung. Die Datengewinnung erfolgte vor allem durch eine diversifizierte FCD-Flotte mit 1.100 teilnehmenden Fahrzeugen. Die anonymisierten Daten werden kontinuierlich in ein skalierbares Computersystem mit Schnittstellen eingespeist und für Verkehrslageberechnungen, Verzögerungsmeldungen, Staurisikokarten und Reisezeitindex (Projekt ITS Austria West) sowie für aktuelle Verkehrsinformationen im Radio genutzt. Auf Basis der Erfahrungen wurden wissenschaftlich fundierte Empfehlungen zum weiteren Einsatz von FC-Daten generiert.
- **Verkehrsauskunft Österreich - VAO Phase I (2010-2013):** Planung und Umsetzung organisatorischer, technischer und rechtlicher Schritte für die Schaffung einer österreichweiten, intermodalen, durch die Verkehrsinfrastruktur-, Verkehrsmittel- und Verkehrsredaktionsbetreiber autorisierten Verkehrsauskunft unter vollumfänglicher Einbindung Fahrplandaten des ÖV und der Verschneidung mit Daten des Individualverkehrs (Wegenetz, Verkehrslage, Verkehrsmeldungen). Unter anderem durch die Vereinheitlichung und Sicherstellung der Datenversorgung sowie die Implementierung eines intermodalen Routingservice konnte der Öffentlichkeit seit 2013 durch einen wirtschaftlichen Zusammenschluss von Projektpartnern ein entsprechendes Auskunftssystem zur Verfügung gestellt werden. Das Projekt wird im Rahmen der „Verkehrsauskunft Österreich Phase 2“ fortlaufend um Inhalte und neue Plattformen erweitert (z.B. Smartphone-Apps).
- **SENS - Salzburger Energieeffiziente Netzsteuerung (2012-2015):** Als Maßnahme zur Minderung der Umweltbelastungen soll mittels Ampelsteuerung eine „dynamische Dosiering“ der einfahrenden PKW rund um den Innenstadtbereich erreicht werden. Durch verkehrsadaptive Netzsteuerung kann der Stau vom Zentrumsbereich auf die Außenbereiche verlagert und die dadurch gewonnen freien Kapazitäten im Innenstadtbereich mittels intelligenter Ampelsteuerung „SHARE“ zur Optimierung des Verkehrsflusses des Umweltverbundes (ÖPNV, nichtmotorisierter IV) genutzt werden.

Aktuell laufende Projekte:

- **GIP.at - Erweiterungen (2012-2015):** Folgeprojekt von GIP.at; . Schwerpunkt ist die Erweiterung der GIP-Funktionalität, insbesondere für größere Städte und Gemeinden.
- **GIP.at - Erweiterungen II (2012-2015):** Folgeprojekt von GIP.at und GIP.gv.at; Schwerpunkt ist der GIP-Einsatz in kleinen und mittleren Städten und Gemeinden sowie die Optimierung der Datenqualität
- **GIP.gv.rollout - Einführung von E-Government-Prozessen zur Aktualisierung der GIP (2014-2016):** Beschleunigung des flächendeckenden Einsatzes von E-Government-Prozessen zur Aktualisierung der GIP. Die Verkehrsbehörden des Landes und der Bezirkshauptmannschaften werden in die Lage versetzt, die neu entwickelten technischen Möglichkeiten zur elektronischen Verkehrsverwaltung in ihrem konkreten Umfeld einzusetzen. Dadurch wird eine Steigerung der Datenqualität der GIP erreicht und die dauerhaft hohe Qualität der Verkehrsauskunft Österreich (VAO) abgesichert
- **Verkehrsauskunft Österreich - VAO Phase II (2012-2015):** Ausbau des Auskunftssystems (Architektur, Datengrundlage, Einbeziehung von Echtzeitdaten, Routing, Endnutzerservices)
- **Radlkarte 2.0 (2013-2015):** Aufbauend auf der „Radlkarte“ der Stadt Salzburg wird das attraktive Servicetool zur Erstellung optimaler Radroutenvorschläge vom Stadtgebiet räumlich auf das Umland und auch funktional ausgeweitet werden (Einbeziehung von GIP, VAO, Bike-Sharing, ÖV-Routing, Weiterentwicklung der Web-Anwendung und Entwicklung einer mobilen App).

85

Geplante Projekte:

- **EVIS AT - Echtzeit Verkehrsinformation Straße Österreich (2015-2020):** flächendeckende und valide Abbildung der Verkehrslage, Reisezeiten sowie Kurz- Mittel- und Langfristprognosen der Straße mit dem Ziel einer österreichweit harmonisierten Bereitstellung von Verkehrslageinformationen als Grundlage eines nachhaltigen Verkehrsmanagements. Aufbauend auf bereits in Betrieb befindlichen Projekten werden Planung für den regionalen Aufbau von Verkehrslageerfassungstechnologien durchgeführt, Konzepte für die Vernetzung zwischen den einzelnen Regionen erarbeitet und die Ergebnisse im Rahmen einer Umsetzungsphase evaluiert und implementiert.

Begleitend zur Entwicklung des Landesmobilitätskonzeptes wird vom Amt der Salzburger Landesregierung ein „Facharbeitsgruppe IVS - Salzburg mobil“ betrieben im Rahmen derer laufende Aktivitäten koordiniert und zukünftige Maßnahmen im Bereich IVS im Bundesland Salzburg gemeinsam definiert und ausgearbeitet werden sollen. An der Facharbeitsgruppe nehmen neben Vertretern von Land und Stadt Salzburg auch die Verkehrsbetriebe SVG und Salzburg AG sowie Unternehmen und Forschungseinrichtungen teil. Die Ergebnisse der Facharbeitsgruppe fließen in das Landesmobilitätskonzept ein.

4 RELEVANTE TRENDS | ENTWICKLUNGEN | PROGNOSEN

Rahmenbedingungen der Status-Quo und zurückliegenden Entwicklungen bilden wichtige Säulen der Strategieentwicklung. Von größter Bedeutung für zukünftige Handlungen ist aber eigentlich zukünftige Entwicklung von Einflussfaktoren und die Entstehung von (externen) Trends.

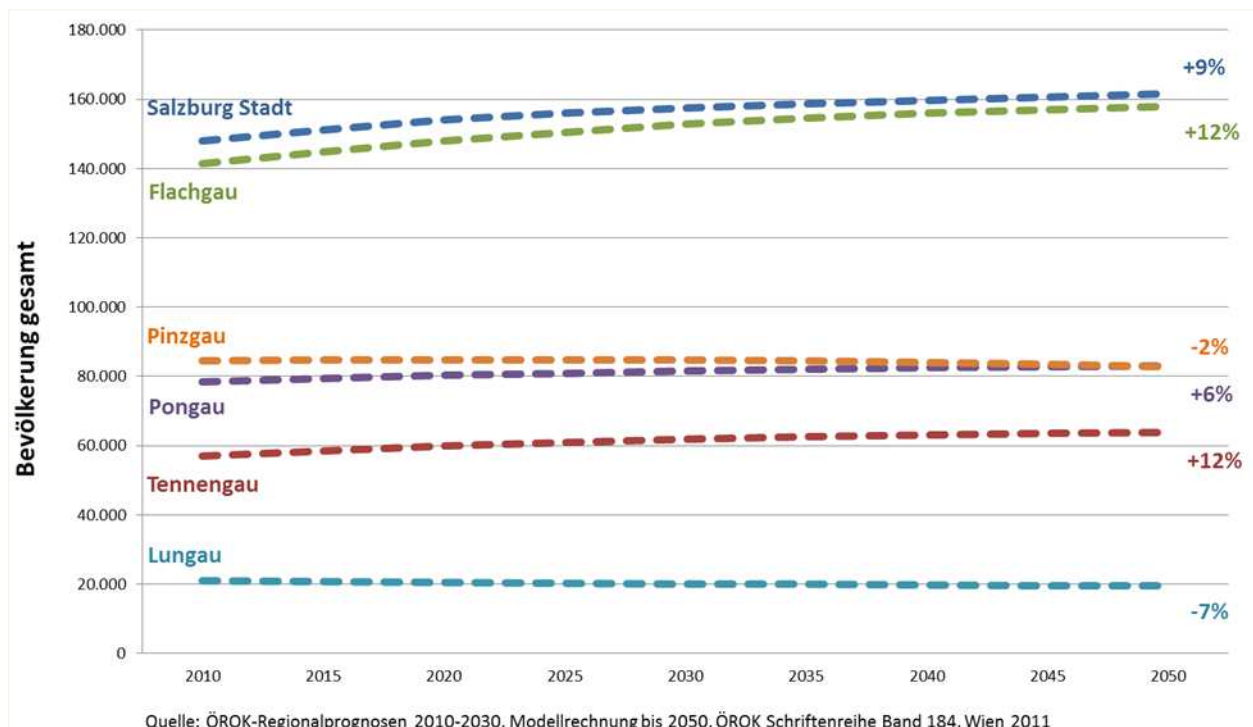
Diese sind aber - verständlicherweise - schwer zu fassen und basieren auf Annahmen. Einige aus heutiger Sicht für die Mobilitätsstrategie besonders relevante Trends und Prognosen werden hier kurz dargestellt.

4.1 Bevölkerungsentwicklung

86

Die Prognose der Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2050⁴³ zeigt eine deutliche Diskrepanz zwischen dem Salzburger Zentralraum (Aussergebirg, d. h. die Stadt Salzburg und der Flachgau und Tennengau) und dem dazu peripheren Innergebirg (Pinzgau, Pongau, Lungau). Unter der Prämisse gleichbleibender Rahmenbedingungen wird für die Landeshauptstadt bis 2050 ein Bevölkerungszuwachs um 9 Prozent gegenüber der Basis 2010 prognostiziert, d. h. die Einwohnerzahl der Stadt Salzburg wird etwa um das Jahr 2040 herum die 160.000-Einwohner-Marke überschreiten. Für den Flachgau und Tennengau wird ein Zuwachs von jeweils 12 Prozent gegenüber 2010 prognostiziert. Dem stehen Bevölkerungsrückgänge von 2 Prozent im Pinzgau auf etwa rund 82.000 Einwohner im Jahr 2050 gegenüber. Der relativ höchste Bevölkerungsschwund wird für den Lungau mit 7 Prozent gegenüber 2010 prognostiziert, womit die Marke von 20.000 Einwohnern ab ca. 2035 unterschritten werden wird. Von den drei Bezirken innergebirg wird einzig im Pongau ein Bevölkerungszuwachs von 6 Prozent prognostiziert, sodass für das Jahr 2050 eine Einwohnerzahl von ca. 83.000 Personen anzunehmen ist.

Abbildung 68: Prognose der Bevölkerungsentwicklung bis 2050 in den Salzburger Bezirken



Quelle: ÖROK Regionalprognosen 2010 - 2030, Eigene Darstellung.

⁴³ [ÖROK° 2011]

4.2 Verkehrsentwicklung

Im Jahr 2009 wurde im Auftrag des BMVIT die „Verkehrsprognose Österreich 2025+“ erstellt⁴⁴. Diese bietet eine österreichweit einheitliche Prognose zur Verkehrsentwicklung innerhalb des Gültigkeitszeitraumes des Salzburger Landesmobilitätskonzeptes 2025.

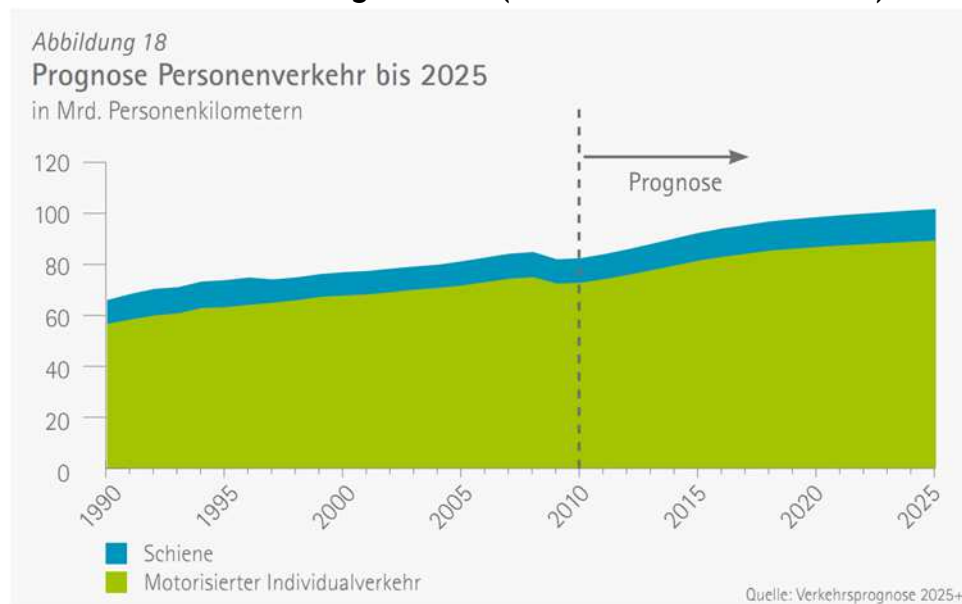
Prognostizierte Verkehrsentwicklung bis 2025 ohne gezielte Maßnahmen

Bei der Erstellung der „Verkehrsprognose Österreich 2025+“ wurde unter anderem die österreichweite Entwicklung des Verkehrs bis 2025 unter der Annahme prognostiziert, dass keine gezielten Maßnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsentwicklung gesetzt werden^{45,46}. Absehbare oder wahrscheinliche gesellschaftliche (z.B. räumlich differenziertes Bevölkerungswachstum, keine Werteänderung betreffend die Mobilität), räumliche (z.B. Wachstum der Ballungsräume), wirtschaftliche (z.B. kontinuierliches Wirtschafts- und Wohlstandswachstum), finanzielle (z.B. unveränderte Kostenstrukturen im Verkehr) und technische Entwicklungen wurden diesem Szenario zugrunde gelegt.

Unter diesen Voraussetzungen wurde ein Anstieg der **Personenverkehrsleistung** von 82 Milliarden Personenkilometern im Jahr 2010 auf 102 Milliarden im Jahr 2025 (+24%) prognostiziert, wobei die Passagierkilometer auf der Schiene mit 29% (von 9,6 auf 12,4 Mrd. Personenkilometer) deutlicher steigen als mit ca. 23% jene im motorisierten Individualverkehr (von 72,7 auf 89,2 Mrd. Personenkilometer). Eine gewisse - wenn auch sehr geringe - Änderung im Modal Split wird also erwartet.

87

Abbildung 69: Prognose der österreichweiten Entwicklung der Personenverkehrsleistung bis 2025 (Szenario Business as Usual)



Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie; Gesamtverkehrsplan für Österreich; Wien; 2012.

Gemäß Verkehrsprognose 2025+ wird **Güterverkehrsleistung** bis 2025 unter der Annahme, dass keine weiteren verkehrspolitischen Interventionen getätigt werden von 60 Milliarden im Jahr 2010 um ca. 32% auf 79 Milliarden Tonnenkilometer im Jahr zunehmen. Beim Güterverkehr wird es laut „business-as-usual“-Prognose keine nennenswerten Änderungen des Modal Split geben.

Durch die technische Weiterentwicklung werden sich die **Verkehrsemissionen** zwar zu einem gewissen Grad von den Verkehrsleistungen entkoppeln, der CO₂-Ausstoß wird jedoch bei weiterhin steigender Verkehrsleistung im Grunde konstant bleiben.

⁴⁴ [TRAFICO et.al. 2010]

⁴⁵ Diese Prognose wird als Business-as-usual- oder BAU-Szenario bezeichnet.

⁴⁶ Eine explizite Prognose für das Bundesland Salzburg wurde im Rahmen der Verkehrsprognose 2025+ nicht vorgenommen.

Die Ergebnisse der Verkehrsprognose Österreich 2025+ zeigen, dass ohne gezielte verkehrspolitische Maßnahmen das Verkehrsaufkommen an sich und damit der Energieaufwand und der CO₂-Ausstoß aus dem Verkehrsbereich weiterhin deutlich steigen werden.

Szenario 2 aus der Verkehrsprognose zeigt, dass mit gezielten verkehrspolitischen Maßnahmen der Gesamtzuwachs an Personenkilometern deutlich geringer gehalten werden kann (+10% statt +24% bis 2025) und vor allem eine Verschiebung hin zur Schiene (+42% gegenüber +7% bei PKW-Lenkern) erreichbar ist. Auch im Straßengüterverkehr lässt sich durch entsprechende Maßnahmen der Zuwachs bis 2025 auf 22% beschränken⁴⁷.

Die Verkehrsentwicklung in den letzten Jahren - nach Fertigstellung der Verkehrsprognose - zeigt allerdings, dass der Anstieg des Verkehrsaufkommens (insbesondere des Straßenverkehrsaufkommens) auch ohne verkehrspolitische Maßnahmen (welche ja in Österreich seit 2010 nicht in nennenswertem Umfang gesetzt wurden) in einem deutlich geringeren Umfang steigt als prognostiziert (siehe dazu *Kapitel 3.5.4*).

4.3 Relevante „Megatrends“

Neben Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung bestimmen auch sogenannte - mehr oder weniger externe, d.h. außerhalb der Einflussosphäre der (regionalen und nationalen) Politik stehende - „Megatrends“ die Mobilitätsentwicklung der Zukunft mit. Auftreten, Entwicklung und Wirksamkeit solcher Trends sind naturgemäß schwer abzuschätzen.

Aus heutiger Sicht von besonderer Bedeutung und damit bei der Entwicklung einer zukunftsweisenden Mobilitätsstrategie zu berücksichtigen sind folgende „Megatrends“:

- Peak Oil und Peak Car
- Klimawandel
- „Sharing“ Society („Nutzen statt besitzen“)
- Multimodalität
- digitale Vernetzung
- demographischer Wandel
- rasch wachsende Bedeutung der E-Mobilität

⁴⁷ [TRAFICO et.al. 2010]

5 PROBLEME UND HANDLUNGSERFORDERNISSE

5.1 Subjektive Problemsicht

5.1.1 Wünsche aus der Mobilitätserhebung

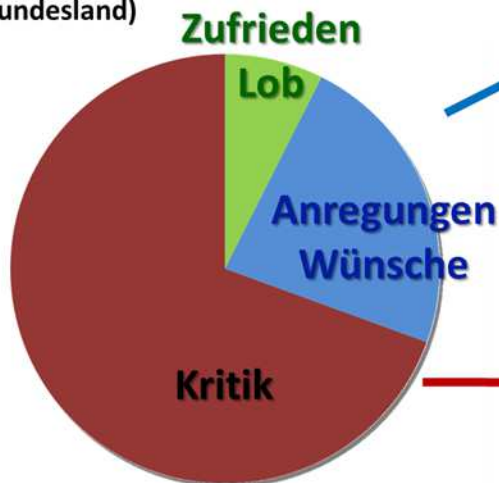
Im Rahmen der Mobilitätserhebung 2012 wurden im Bundesland Salzburg sowie in den angrenzenden bayerischen Landkreisen Berchtesgadener Land und Traunstein insgesamt 44.000 Haushalte befragt. Ein Rücklauf von 14.500 Antworten ermöglichte die Erfassung des Mobilitätsverhaltens von 39.000 Personen. Im Bundesland Salzburg wurden davon 31.000 Haushalte befragt. Der Rücklauf betrug hier 10.200 Antworten, womit rund 28.000 Personen erfasst werden konnten.

Im Rahmen dieser Mobilitätserhebung war die Möglichkeit gegeben, konkrete Kritik, Anregungen, Wünsche oder Lob zur Verkehrssituation auszusprechen. Diese Möglichkeit wurde von 4.807 Haushalten genutzt, 3.441 davon aus dem Bundesland Salzburg.

89

Abbildung 70: Mobilitätserhebung 2012 | „Anregungen“ | „Lob“ | „Zufriedenheit“ | „Kritik“ im Bundesland Salzburg

Rückmeldungen im Rahmen der Mobilitätserhebung
(ganzes Bundesland)



Anregungen/Wünsche	
mIV	211
ÖV	502
Rad	78
Gehen	26
GESAMT	750

Kritik	
mIV	484
ÖV	1.512
Rad	155
Gehen	114
GESAMT	2.252

keine nennenswerten regionalen Abweichungen

Quelle: Mobilitätserhebung Salzburg 2012; Eigene Auswertung und Darstellung

Der Großteil der Rückmeldungen (rd. 70 %) waren kritische Äußerungen. Diese waren wiederum hauptsächlich an den Öffentlichen Verkehr (67 %) und den mIV (28 %) gerichtet. Knapp ein Viertel der Anmerkungen waren konkrete Wünsche und Anregungen. Auch hier bezogen sich die Äußerungen vor allem auf die Bereiche des ÖV und mIV.

Kritikpunkte und Wünsche nach Regionen

Die Kritikpunkte und Wünsche wurden einerseits geographisch (Stadt Salzburg, Flach- und Tennengau sowie Lungau, Pinzgau und Pongau) und andererseits thematisch (mIV, ÖV, Rad/zu Fuß) getrennt ausgewertet und dargestellt

Grundsätzlich war die **Häufigkeit der Art der Rückmeldungen** (Kritik, Anregungen/Wünsche und Lob) zu den verschiedenen Verkehrsthemen in den einzelnen Regionen **ähnlich verteilt**. Allerdings war das **Lob in der Stadt Salzburg in Bezug auf Fahrradfahren** im Vergleich zu den anderen Regionen **auffallend hoch**.

Die wichtigsten und am meisten genannten Kritikpunkte und Wünsche werden im Folgenden zusammengefasst und beschrieben.

- Im Bereich des **motorisierten Individualverkehrs** wird in allen Regionen auf eine mangelhafte Gestaltung im Straßen- und Kreuzungsbereich hingewiesen. Zudem werden in allen Regionen Behinderungen aufgrund von Baustellen auf Autobahnen negativ gesehen. In der Stadt Salzburg sowie im Flach- und Tennengau werden zu hohe Geschwindigkeiten im Verkehr beanstandet und mehr Geschwindigkeitskontrollen sowie Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung gefordert. Vor allem in der Stadt Salzburg gibt es ein Anliegen nach mehr Parkplätzen. In allen fünf Gauen besteht der Wunsch nach dem Ausbau von Straßen und mehr Umfahrungen.
- Beim **öffentlichen Verkehr** wurden vielfach, sowohl im ländlichen Raum als auch in der Stadt Salzburg, unattraktive Tarifgestaltungen, fehlende Verbindungen, zu kurze Betriebszeiten und Fahrplanlücken zu wichtigen Zeiten als Kritikpunkte genannt. Besonders in der Stadt Salzburg, aber auch im Flach- und Tennengau besteht Unzufriedenheit durch Unpünktlichkeit und Ausfälle im öffentlichen Verkehr. Auch die langen Fahrtzeiten und Umwege sind in diesen Regionen Thema. Die Überfüllung von Bussen und das Fehlen von Sitzplätzen werden vor allem im Flachgau und Tennengau als problematisch dargestellt. Im gesamten Bundesland besteht ein großer Wunsch nach zusätzlichen Verbindungen, verdichteten Fahrplänen und einer Ausweitung der Betriebszeiten sowie nach einem attraktiv gestalteten Tarifsystem. Zudem sind der Erhalt von Bahnverbindungen und die Errichtung neuer Bahnverbindungen in der Stadt Salzburg sowie im Flach- und Tennengau ein Anliegen. Vor allem im Pinzgau, Pongau und Lungau stellen auch die Verbesserung der Erreichbarkeit der Haltestellen sowie die Errichtung neuer Haltestellen wichtige Anregungen dar.
- Im Bereich des **Fuß- und Radverkehrs** werden im gesamten Bundesland auf fehlende Geh- und Radwege hingewiesen und der Wunsch nach dem Ausbau neuer Verbindungen geäußert. Auch wird im gesamten Bundesland unzureichende Sicherheit im bestehenden Fuß- und Radwegenetz beschrieben und bemängelt und Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer als wünschenswert erachtet. Dabei sollten aus Sicht der Befragten vor allem auch attraktive Querungshilfen geschaffen werden.

In untenstehender tabellarischer Darstellung sind die in den 3 Regionen jeweils zu den einzelnen Verkehrsmitteln meistgenannten Wünsche und Kritikpunkte angeführt.

Abbildung 71: Mobilitätsenerhebung 2012 | Meistgenannte Wünsche und Kritikpunkte nach Verkehrsmittel und Regionen

Stadt Salzburg					
Motorisierter Individualverkehr		Öffentlicher Verkehr		Fuß- und Radverkehr	
KRITIK	WÜNSCHE	KRITIK	WÜNSCHE	KRITIK	WÜNSCHE
schlechte Straßen- und Kreuzungsgestaltung	Parkplätze schaffen	unattraktive Tarifgestaltung	neue Verbindungen schaffen	fehlende Radverbindungen	Radverbindungen schaffen
zu wenig Parkplätze	mehr Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung	wichtige Verbindungen fehlen	Fahrpläne verdichten	fehlende oder unattraktive Querungshilfen	attraktive Querungshilfen schaffen
zu wenig Geschwindigkeitskontrollen	bessere Straßen- und Kreuzungsgestaltung	Unpünktlichkeit und Ausfall von Kursen	attraktivere Fahrpreise	mangelnde Qualität der Radverkehrsanlagen	
häufige Behinderungen durch Baustellen auf Autobahnen		Fahrplanlücken	Bahnverbindungen erhalten und neue schaffen	mangelnde Sicherheit bei bestehenden Geh- und Radwegen	
		Betriebszeiten zu kurz	Betriebszeiten ausweiten		
		lange Fahrzeiten und Umwegfahrten			

Flachgau, Tennengau					
Motorisierter Individualverkehr		Öffentlicher Verkehr		Fuß- und Radverkehr	
KRITIK	WÜNSCHE	KRITIK	WÜNSCHE	KRITIK	WÜNSCHE
schlechte Straßen- Kreuzungsgestaltung	Straßen- und Kreuzungsgestaltung verbessern	fehlende Verbindungen	zusätzliche Verbindungen schaffen	fehlende Gehwege auf wichtigen Fußwegverbindungen	zusätzliche Radwege schaffen
fehlende Parkplätze	weniger Baustellen und mehr Auffahrten auf Autobahnen	unattraktive Preisgestaltung	Fahrpläne verdichten	fehlende Radverbindungen	attraktive Querungshilfen schaffen
häufige Behinderungen durch Baustellen auf Autobahnen	Straßenausbau und Bau von Umfahrungen	zu kurze Betriebszeiten	Tarifsysteem attraktiver gestalten	fehlende oder unattraktive Querungshilfen	
zu wenige Geschwindigkeitskontrollen	mehr Geschwindigkeitskontrollen	Lücken im Fahrplan zu wichtigen Zeiten	Betriebszeiten ausweiten	mangelnde Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer	
Treibstoffkosten sind zu hoch		lange Fahrzeiten und Umwegfahrten	Bahnverbindungen erhalten und neue schaffen		
		Unpünktlichkeit und Ausfall von Kursen			
		Überfüllung von Bussen und fehlende Sitzplätze			

Lungau, Pinzgau, Pongau					
Motorisierter Individualverkehr		Öffentlicher Verkehr		Fuß- und Radverkehr	
KRITIK	WÜNSCHE	KRITIK	WÜNSCHE	KRITIK	WÜNSCHE
Treibstoffkosten zu hoch	Straßen ausbauen / Umfahrungen realisieren	unattraktive Tarifgestaltung	neue Verbindungen schaffen	fehlende Radverbindungen	Radverbindungen schaffen
Straßen-/Kreuzungsgestaltung schlecht	bessere Straßen und Kreuzungsgestaltung	wichtige Verbindungen fehlen	Fahrpläne verdichten	fehlende oder unattraktive Querungshilfen	attraktive Querungshilfen schaffen
zu viele Behinderungen durch Baustellen auf Autobahnen		Unpünktlichkeit und Ausfall von Kursen	attraktivere Fahrpreise	mangelnde Qualität der Radverkehrsanlagen	
zu wenig Straßenaus- und Neubau		Fahrplanlücken	Bahnverbindungen erhalten und neue schaffen	mangelnde Sicherheit bei bestehenden Geh- und Radwegen	
		Betriebszeiten zu kurz	Betriebszeiten ausweiten		
		lange Fahrzeiten und Umwegfahrten			

Quelle: Mobilitätsenerhebung Salzburg 2012; Eigene Auswertung und Darstellung

Kritikpunkte und Wünsche ohne konkreten Regionsbezug

Neben diesen Wünschen und Kritikpunkten die konkreten Regionsbezug aufwiesen, wurden auch solche geäußert, in welchen auf regionsunabhängige allgemeine Schwerpunkte eingegangen wurde.

In diesen lässt sich für alle Regionen aus denen die Rückmeldungen eingegangen sind, eine klare inhaltliche Schwerpunktsetzung zum Thema Verkehrssicherheit erkennen. Das Themenfeld Mobilitätsmanagement wird vor allem in der Hauptstadt und im Stadtumland als wichtiger Punkt gesehen, während die Nahversorgung vor allem im „Inneregebirg“ ein Thema ist.

Umweltproblematiken werden relativ gesehen vor allem außerhalb der Hauptstadt gesehen.

Abbildung 72: Mobilitäts-erhebung 2012 | Wünsche und Kritikpunkte ohne konkreten inhaltlichen Regionsbezug nach Regionen

Region	Verkehrssicherheit	Mobilitätsmanagement	Nahversorgung / Transport	Umwelt
Stadt Salzburg	85	21	16	7
Flachgau, Tennengau	93	31	19	13
Pinzgau, Pongau, Lungau	18	2	9	4
Bundesland gesamt	111	33	28	17

Quelle: Mobilitäts-erhebung Salzburg 2012; Eigene Auswertung und Darstellung

5.1.2 Interviews mit Stakeholdern

Im Rahmen der Bearbeitung des Landesmobilitätskonzeptes wurden neben den „Dialogforen“ auch persönliche Interviews mit Stakeholdern geführt, im Zuge welcher deren subjektive Problemsicht und mögliche Lösungsansätze diskutiert wurden (siehe dazu auch *Kapitel 1*). Folgende qualifizierte Interviews wurden durchgeführt:

- LAbg. Dipl. Ing. Angela Lindner (2014-11-18)
- Arbeiterkammer Salzburg (2014-11-24)
- Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen (2014-12-18)
- Salzburg Airport (2015-02-05)
- Salzburg Wohnbau (2015-03-02)
- Salzburger Verkehrsverbund Gesellschaft (2015-03-19, 2015-09-16)
- Salzburg AG - Verkehr (2015-03-25, 2015-06-19)
- Wirtschaftskammer Salzburg (2015-05-21, 2015-06-24)

Darüber hinaus fanden auch mehrere Besprechungen und Workshops mit den Fachabteilungen Umwelt sowie Raumordnung des Landes Salzburg statt.

Der Themenbereich Intelligente Verkehrssysteme (IVS) wurde im Rahmen einer begleitenden Facharbeitsgruppe und Einbeziehung von Telematikunternehmen und -partnern des Landes Salzburg behandelt. Zum Themenbereich Tourismus und öffentlicher Verkehr wurden 2 Veranstaltungen mit Vertretern des Tourismus im Bundesland Salzburg abgehalten.

Die Ergebnisse dieser Interviews wurden bei der Bearbeitung des vorliegenden Berichtes sowie der Erarbeitung von Maßnahmenvorschlägen berücksichtigt.

5.1.3 Ergebnisse des Bürger-Rates

Der Bürger-Rat ist ein Beteiligungsformat bei dem zufällig ausgewählte Bürgerinnen und Bürger in einem 1 ½ Tage dauernden, mit einer speziellen Methode moderierten Prozess konkrete Lösungsansätze für die aus ihrer Sicht drängenden Herausforderungen erarbeiten. Ziel ist es, Bedürfnisse, Erfahrungen und Wissen der Bürger in große Gestaltungsaufgaben einzubringen. Vom 24. bis zum 25. April 2015 fand ein landesweiter Bürger-Rat zum Thema Mobilität statt. 16 zufällig ausgewählte Personen aus dem ganzen Bundesland beschäftigten sich mit der Fragestellung „Welche Weichenstellungen brauchen wir für unsere Mobilität der Zukunft in Salzburg?“ und erarbeiteten die folgenden Botschaften und Empfehlungen:

Es braucht eine Stärkung des ländlichen Raumes

- Ortskerne stärken und Nahversorgung attraktivieren z.B. innovative Beihilfen für Geschäfte im Ortskern (Vermeidung Verkehr in Shopping Center)
- Weniger Schwerverkehr auf den Landstraßen z.B. Autobahn-Vollanschlüsse damit keine LKW Umwege notwendig sind; „Mautflüchtlinge“ eindämmen

- Wirtschaftsentwicklung im ländlichen Raum hilft Pendlerverkehr zu vermeiden (z.B. Unternehmen ansiedeln bzw. neue Arbeitsformen wie Teleworking ermöglichen)

Es braucht innovative Ansätze in der städtischen Mobilität

- Stauvermeidung im touristischen Verkehr durch Touristen-Tagesticket an der Hotelrezeption
- Ausflugsverkehr Gaisberg neu gestalten (z.B. Seilbahn)
- Alternativen zu teuren Großprojekten (U-Bahn) überlegen z.B. „Cablecar“ oder beschleunigte Fahrsteige

Wir sprechen uns für eine Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs aus

- „Tarif-Dschungel“ durchforsten und übersichtlicher machen
- Anreize für Nutzung des öffentlichen Verkehrs setzen (z.B. Kombitickets für Park&Ride und Öffis; Jahreskarte „Salzburg-Ticket“ für gesamten Öffentlichen Verkehr; Gratis-Schnupperticket zum Kennenlernen der öffentlichen Verkehrsmittel; bessere Information über Angebotspalette)
- Leistbare Preisgestaltung (z.B. Angebote wie Super-School-Card ausweiten auf weitere Zielgruppen wie Familien und Studierende etc.)
- Taktzeiten vor allem Innergebirg erhöhen, Anschlüsse besser koordinieren, Verkehrsverbünde

93

Wir wünschen uns Bürgerbeteiligung, alternative Finanzierungsformen und bessere Ausnutzung bestehender Kapazitäten

- BürgerInnen mitreden lassen (z.B. in Form von BürgerInnen-Räten) und Ergebnisse auch durch Politik umsetzen
- BürgerInnen und Unternehmen könnten Mobilitäts-Projekte mitfinanzieren (z.B. Anleihen, Fonds, Sponsoring, „Crowdfunding“)
- Umschichtung von Steuergeldern in Mobilitätsprojekte (z.B. NoVa, Mineralölsteuern, Tourismusabgaben etc; Abgaben aus dem Verkehr zweckbinden für Mobilitätsprojekte)
- Bestehende Kapazitäten innovativ besser ausnutzen (z.B. Bus-Spur für PKWs mit 3 Insassen freigeben; 3 spurige Einzugsstraßen mit variablen Fahrspuren d.h. in der Früh 2 Spuren in die Stadt am Abend 2 Spuren aus der Stadt)

Wir sprechen uns für alternative Sichtweisen aus und wünschen uns vorausschauende Infrastrukturplanung im Hinblick auf neue Technologien

- Alternatives Mobilitätsverhalten „von Jungen lernen“ (z.B. Car-Sharing-Modelle)
- Neue Kommunikationstechnologien einsetzen (z.B. „Salzburg-Mobil-App“ zur Vernetzung aller Mobilitätsmöglichkeiten; Mitfahrzentrale, Social media)
- Infrastruktur aufbauen für zukünftige Mobilitäts-Technologien (z.B. E-Tankstellen)

Die Beziehungskultur aller Verkehrsteilnehmenden ist uns wichtig

- Für ein harmonisches Miteinander von Auto, Rad und FußgängerInnen müssen sich alle an die Regeln halten und einander respektieren.

Aus unserer Sicht sind Gelingensfaktoren für eine zukunftsfähige Mobilitätspolitik

- Es braucht **mutige PolitikerInnen** mit Rückgrat, die wichtigen Projekte auch durchziehen und **engagierte BürgerInnen**, die den PolitikerInnen in der Anlaufphase den Rücken stärken.
- Es braucht eine Mobilitätspolitik, die **notwendige Projekte realisiert** ohne Angst davor zu haben, nicht wiedergewählt zu werden.

Die Botschaften und Empfehlungen des Bürger-Rates wurden bei der Maßnahmenentwicklung zum Landesmobilitätskonzept berücksichtigt. Ende Oktober 2015 wurde der Entwurf zum Landesmobilitätskonzept den Teilnehmern des Bürger-Rates vorgestellt und mit diesen diskutiert.

5.2 Zusammenfassende Problemsicht auf Basis der Analyseergebnisse

Eine Zusammenfassung der Analyseergebnisse führt zu folgenden Einschätzungen:

Das Straßennetz des Landes ist gut ausgebaut, es bestehen jedoch punktuelle Schwachstellen

Die Störungsanfälligkeit des Autobahnnetzes ist selbst im Zentralraum sehr gering und ging - bedingt durch den bereits erfolgten Ausbau auf sechs Fahrstreifen - zurück. Das Landesstraßennetz außerhalb der Ballungsräume ist - abgesehen von saisonalen Überlastungen - ausreichend dimensioniert gut ausgebaut.

Das Wachstum des Kfz-Verkehrs stagniert

Die Zeiten des „grenzenlosen Wachstums“ des Kfz-Verkehrs - sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr - neigen sich ihrem Ende zu. Mit „Peak Auto“ wird die maximale Zahl an zugelassenen Autos in den nächsten Jahren erreicht sein. Es gibt jedoch regionale Unterschiede in der Entwicklung.

Zunehmende Überlastungen im radialen Straßennetz der Stadt Salzburg gefährden die Erreichbarkeit

Das Straßennetz im Zentralraum, und hier insbesondere die radialen Einfallstraßen sind an der Grenze der Leistungsfähigkeit angelangt. Zunehmende Überlastungserscheinungen führen zu langen Reisezeiten und behindern den öffentlichen Verkehr. Damit wird die Erreichbarkeit der Landeshauptstadt beeinträchtigt und langfristig gefährdet.

Angebot im Schienen-Fernverkehr wurde verbessert

Mit dem Ausbau der Westbahn wurde die Anbindung Salzburgs sowohl reisezeitmäßig als auch die Frequenz betreffend massiv verbessert. Problematisch bleibt die Schienenanbindung im Fernverkehr im ländlichen Raum. Hier kann das Fernverkehrsangebot nur durch finanzielle Stützungen gesichert werden.

Erfolgsgeschichte S-Bahn Salzburg

Der Ausbau der Strecke Salzburg - Golling (S3) und der dreigleisige Ausbau zwischen Salzburg Hbf Richtung Freilassing haben zu deutlichen Fahrgastzunahmen geführt. Auch der kontinuierliche Ausbau der Salzburger Lokalbahn (S1, S11) hat zu einer hohen Akzeptanz geführt.

Fehlende Attraktivierung der Strecke Salzburg - Straßwalchen

Die bereits im NAVIS-Projekt geplante S2 wurde noch nicht vollständig umgesetzt. Fehlende infrastrukturelle Voraussetzungen erschweren die Attraktivierung dieses wichtigen Astes. Stagnierende Fahrgastzahlen trotz Angebotsverbesserungen sind die Folge.

Flächendeckende Taktverkehre im Öffentlichen Verkehr

In allen Landesteilen wurden Taktverkehre eingeführt, zum Teil wurden die Angebote wieder reduziert. Die Akzeptanz bleibt hinter den Erwartungen zurück. Qualitätsmängel im Betrieb und bei der Vermarktung dämpfen die Nachfrage. Selbst in der Stadt Salzburg - hier auch wegen der steigenden Akzeptanz des Fahrrades - sank der Anteil des öffentlichen Verkehrs an den Alltagswegen. Ein Grund für die Stagnation des öffentlichen Verkehrs liegt in der weiterhin dispers verlaufenden Siedlungsentwicklung, die immer mehr Personen von der Nutzung ausschließt.

Radfahren in Salzburg - eine Erfolgsgeschichte

Die konsequente Radverkehrsförderung in der Stadt Salzburg und anderen Gemeinden des Landes hat zu steigenden Radverkehrsanteilen geführt. Dies gilt sowohl für den Alltagsverkehr, als auch im Freizeitverkehr und Tourismus. Die Zunahmen gehen auch zu Lasten des Fußverkehrs und des öffentlichen Verkehrs.

Erfolge in der Verkehrssicherheitsarbeit

Die jährliche Zahl der Verkehrstoten in Salzburg konnte in den letzten Jahren erheblich gesenkt werden. Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden sowie die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten stagnierte jedoch.

Erhebliche verkehrsbedingte Umweltbeeinträchtigungen

Trotz Verbesserungen der Luftgüte durch fahrzeugseitige Maßnahmen, bleiben Überschreitungen von

Immissionsgrenzwerten, vor allem entlang der Autobahnen und Hauptverkehrsstraßen. Die dadurch erforderliche Verordnung von Sanierungsgebieten gefährdet die wirtschaftliche Entwicklung belasteter Gebiete.

95

5.3 Herausforderungen der Zukunft

In den nächsten Jahren (Jahrzehnten) ist mit gesellschaftlichen, technischen und wirtschaftlichen Änderungen zu rechnen. Dabei wären folgende Entwicklungen hervorzuheben, die für das künftige Mobilitätssystem von Bedeutung sind.

Umweltschutz und Klimawandel - Begrenzung und Anpassungsstrategien

Die internationalen Verpflichtungen zum Klimaschutz erfordern entschlossenes Handeln, um auch im Verkehrsbereich einen Beitrag zur Reduktion der Treibhausgasemissionen zu erreichen.

Peak Car

Stagnierende bzw. nur mehr leicht steigende Bevölkerung, sich wandelnde Ansprüche, die Urbanisierung der Bevölkerung und Sättigungstendenzen lassen ein Ende des Wachstums beim Kraftfahrzeugbestand erwarten. Laut aktueller Shell-Prognose wird für 2022 „Peak Car“ erwartet. Damit sind - wenn auch regional unterschiedlich - keine großen Zunahmen der Pkw-Verkehrsleistung mehr zu erwarten⁴⁸.

Multimodalität

Untersuchungen zeigen, dass vor allem Jugendliche und die Bevölkerung in Städten ein vermehrt multimodales Verkehrsverhalten aufweist. Man nützt für unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse das passende Verkehrsmittel. Die Fixierung auf ein bestimmtes Verkehrsmittel nimmt ab. Attraktive Standorte müssen künftig ein möglichst breites Angebot an unterschiedlichen Mobilitätsmöglichkeiten anbieten.

Sharing Society

Die wachsende Sharing Society setzte auf Teilen statt auf individuellen Besitz. Das gilt auch für das Auto. CarSharing-Angebote erleben einen Boom, in Großstädten wurden bereits großzügige und breit verfügbare Systeme konkurrierender Anbieter erfolgreich umgesetzt. Das spart Kosten und Zeit für die Nutzer und fördert überdies multimodales Verhalten⁴⁹.

⁴⁸ Shell-Prognose 2014, cit. nach <http://www.shell.at/aboutshell/media-centre/news-and-media-releases/2014/shell-pkw-szenarien-2040-30092014.html>: abgerufen am 30.03.2015

⁴⁹ Hinweis: <http://www.wocomoco.ch/>; abgerufen am 30.03.2015

Wachsende regionale Disparitäten

Auch in Salzburg spiegelt sich der globale Trend der zunehmenden Verstädterung wider. Während der Zentralraum wächst und weitere Bevölkerungszunahmen erwartet werden, sind im ländlichen Raum stagnierende bzw. abnehmende Bevölkerungszahlen zu erwarten. Die Verkehrsnachfrage wird daher in den Zentralräumen weiter steigen, während im ländlichen Raum Probleme mit der Nahversorgung verschärft und die Mindestbedienung im öffentlichen Verkehr zunehmend gefährdet ist.

Urbanisierung und Zersiedelung

Der Trend zur Konzentration im Zentralraum wird überlagert durch eine disperse Entwicklung der Siedlungsstruktur. Der Salzburger Zentralraum hat damit deutlich schlechtere Voraussetzungen für eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs als andere Regionen Europas. Eine Neuorientierung der Raumplanung mit Stärkung gewachsener Zentren und Konzentration der Entwicklung im Einzugsbereich leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsmittel bietet die Möglichkeit, den Zwang zur Autonutzung zu beschränken.

96

Demografischer Wandel

Der Anteil älterer Personen wird in Zukunft deutlich steigen. Für den Mobilitätsbereich bedeutet das einerseits einen Anstieg älterer Führerscheinbesitzer und Autolenker. Andererseits steigen die Ansprüche nach barrierefreien öffentlichen Räumen, nach flexiblen und einfach zu benutzenden Mobilitätsangeboten und nach räumlichen Strukturen, die Funktionsmischung, Nähe und Leben bieten.

Peak Oil

Die Vorräte fossiler Energieträger sind begrenzt, während die Nachfrage weltweit steigt. Peak Oil beschreibt den Zeitpunkt des weltweiten Fördermaximums von Rohöl. Ab diesem Zeitpunkt wird die Produktion sinken. Bei steigender Nachfrage bedeutet das steigende Preise und Verteilungskonflikte. Eine Verringerung der Abhängigkeit von fossilen Energieträgern ist daher das strategische Ziel in der Energieversorgung. Der Verkehrssektor ist weltweit zu 97% von fossilen Energieträgern abhängig⁵⁰.

Ein Blick in die Zukunft - Zusammenfassende Analyse, Herausforderungen / Chancen

- Erreichung der Klima- und Immissionsschutzziele
- Gewährleistung / Verbesserung der Erreichbarkeit des Zentralraumes mit allen Verkehrsmitteln
- Gewährleistung einer regionalpolitisch ausgewogenen Erreichbarkeit aller Landesteile (ÖV)
- Steigende Kosten - stagnierende Mittel
- Raumentwicklung als Steuergröße des Mobilitätsverhaltens

⁵⁰ http://de.wikipedia.org/wiki/Peak_Oil; abgerufen am 30.03.2015

6 LITERATUR | QUELLEN

[BMVIT 2011]: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie; Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm 2011-2020; Wien; 2011.

[BMVIT 2012]: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie; Gesamtverkehrsplan für Österreich; Wien; 2012.

[BMVIT 2014]: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie; Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN -V) - Internationale Netze und Grundlagen der Infrastrukturplanung; Wien; 2014.

[LEP 2003]: Salzburger Landesentwicklungsprogramm, Gesamtüberarbeitung 2003

[ÖROK° 2011]: Österreichische Raumordnungskonferenz; „ÖROK-Regionalprognosen 2010-2030, Modellrechnungen bis 2050 - Bevölkerung, Erwerbspersonen und Haushalte in den NUTS-3 Regionen und Bezirken Österreichs“; Schriftenreihe Nr. 284; Wien; 2011.

[RECHNUNGSHOF 2014]: Österreichischer Rechnungshof; Bericht des Rechnungshofs - Verkehrsverbände: Vergleich der Leistungen und der Finanzierungen in Kärnten und Salzburg, Kärnten; Wien; 2014.

[SCHAFFER 2006]: Dipl.Ing. Horst Schaffer; Weiterentwicklung des Schienenverkehrs im Zentralraum Salzburg; Zürich; Mai 2006.

[TRAFFIX 2014]: Traffix Verkehrsplanung im Auftrag des Landes Salzburg; Salzburger Landesmobilitätskonzept 2006-2015 -Evaluierung - Endbericht; Salzburg; 2014

[TRAFICO et.al 2010]: VERKEHRSPROGNOSE ÖSTERREICH 2025+ Endbericht; Wien; 2010

[UBA 2014]: Umweltbundesamt; Klimaschutzbericht 2014; Wien; 2014

Weitere Quellen sind als Fußnote unmittelbar im Text verzeichnet.

7 ANHANG

Mobilitätsrelevante Inhalte „Sachprogramm Wohnen und Arbeiten im Salzburger Zentralraum“ (2009)

Relevante Bestimmungen der Verordnung Sachprogramm Standortentwicklung für Wohnen und Arbeiten im Salzburger Zentralraum 2009 sind:

<p>Kapitel 2 Leitbilder für die Siedlungs-entwicklung im Zentralraum</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Konzentration und Verdichtung der Siedlungsentwicklung entlang des leistungsfähigen öffentlichen Verkehrs
<p>Kapitel 3 Ziele und Maßnahmen zur Umsetzung der Leitbilder</p>	<p>3.2 Leitbild „Wohnen und Arbeiten in einer Region der kurzen Wege“</p> <p><u>3.2.1. Ziele</u></p> <p>Ziel (1) Bei der Siedlungsentwicklung ist auf die unterschiedlichen sozialen Rollen der BewohnerInnen bedacht zu nehmen; Benachteiligungen von weniger mobilen Bevölkerungsgruppen sind zu vermeiden.</p> <p>Ziel (2) Bei der Siedlungsentwicklung sind kurze Arbeits- und Versorgungswege anzustreben.</p> <p><u>3.2.2. Maßnahmen</u></p> <p>Maßnahme (1) Die Siedlungsentwicklung der Gemeinden soll vorrangig in Siedlungsschwerpunkten erfolgen. Nach Maßgabe der strukturellen Gegebenheiten sollen über 50% des ermittelten Wohnbaulandbedarfs in den Siedlungsschwerpunkten ausgewiesen werden.</p> <p>Maßnahme (2) Als Siedlungsschwerpunkte gelten die Hauptorte der Gemeinden</p> <p>Maßnahme (3) Darüber hinaus können Siedlungsschwerpunkte festgelegt werden wenn sie folgenden Kriterien entsprechen: Fußläufige Erreichbarkeit eines leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmittels (gemäß Vorgaben im Landesentwicklungsprogramm)</p> <p>Maßnahme (6) Für größere unbebaute Flächen in den Siedlungsschwerpunkten sind in den Planungen folgende Qualitätsziele und Standards anzustreben: b) Verkehrssichere Anbindung an den öffentlichen Verkehr sowie an Einrichtungen der Daseinsvorsorge (soziale Infrastruktur und Nahversorgung)</p> <p>3.3 Leitbild „Konzentration und Verdichtung der Siedlungsentwicklung entlang des leistungsfähigen öffentlichen Verkehrs“</p> <p><u>3.3.1. Ziele</u></p> <p>Ziel (1) Die Siedlungsentwicklung soll sich verstärkt an den leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmitteln orientieren.</p> <p>Ziel (2) Standorte für überörtlich bedeutsame Einrichtungen sollen im fußläufigen Einzugsbereich von Bahnhöfen oder Haltestellen eines leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmittels liegen.</p> <p>Ziel (3) Leistungsfähige öffentliche Schienenverkehrsnetze sollen zur Verlagerung des Individualverkehrs weiter ausgebaut werden.</p> <p>Ziel (4) Die Ausbaumöglichkeiten für die Schienenverkehrsinfrastruktur sollen gesichert werden.</p> <p><u>3.3.2. Maßnahmen</u></p> <p>Maßnahme (1) Im fußläufigen Einzugsbereich von Haltestellen leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsmittel sollen Flächen für maßvoll verdichtete Siedlungen</p>

ausgewiesen werden.

Maßnahme (2) Bei Siedlungen im fußläufigen Einzugsbereich von S-Bahn-Haltestellen soll unter Voraussetzung einer entsprechenden strukturellen Eignung eine Mindestdichte von 0,5 GFZ angestrebt werden.

Maßnahme (3) Für folgende Projekte sollen die räumlichen Voraussetzungen zu einer Realisierung langfristig gesichert werden:

- HL Trasse für 4-gleisigen Ausbau (Richtung Attnang-Puchheim / Magistrale für Europa),
- Nahverkehrstaugliche innerösterreichische Fernverkehrsverbindung Richtung Süden im Westen der Stadt Salzburg (Westspange) inkl. Anbindung des Salzburger Flughafens,
- Ausbau des schienengebundenen Nahverkehrs in der Stadt Salzburg Richtung Süden bis Hallein („Stadt-Regionalbahn“) sowie Richtung Mondsee („Ischlerbahn“).

Regionalverbände und Gemeinden im Bereich dieser Trassen haben ihre räumlichen Planungen mit den jeweiligen Planungsträgern der Schienenverkehrsinfrastruktur abzustimmen.

Maßnahme (4) Eine Freihaltung der o.a. Trassen und weitere Ausbaumaßnahmen für den leistungsfähigen öffentlichen Schienenverkehr sollen auf Grundlage von Machbarkeitsstudien im Rahmen eines Sachprogramms „Raumplanung und Verkehr“ sichergestellt werden.

Maßnahme (5) Zur Sicherstellung der Anbindungsmöglichkeit des Salzburger Flughafens an den Schienenverkehr sind jedenfalls die noch oberirdisch trassierbaren Flächen zwischen der Eisenbahn nach Freilassing, der Autobahn A1, dem Parkplatzareal des Stadions und den benachbarten Baulandflächen nordwestlich der Autobahn im Gemeindegebiet von Wals-Siezenheim von diesem Zweck zuwider laufenden Widmungen und Nutzungen freizuhalten.

3.3.3 Empfehlungen

Empfehlung (1) Weitere Buskorridore (Vorrang des öffentlichen Verkehrs) sollen auf allen radialen Hauptverkehrsstraßen in die Landeshauptstadt eingerichtet werden.

Empfehlung (2) Weitere Bus/Bahn-Umsteigestellen (z.B. in Seekirchen, Steindorf und Neumarkt) sollen unter Sicherstellung der Flächen für die erforderlichen Zufahrten und notwendigen Abstellanlagen eingerichtet werden.

Empfehlung (3) Die S-Bahn soll weiter in den bayerischen Raum verlängert werden, die Lokalbahn soll ins Innviertel (Ostermiething, Burghausen) weitergeführt werden.

Empfehlung (4) Zusätzliche Eisenbahnhaltestellen sollen an Standorten mit siedlungs- und verkehrspolitischer Bedeutung nach Maßgabe der Finanzierbarkeit und regionalpolitischen Umsetzbarkeit eingerichtet werden.

Empfehlung (5) In den Regionalzentren sollen Ortsbussysteme und Zubringerdienste (Bus- und Sammeltaxisysteme) zu den eisenbahnhaltestellen eingerichtet werden.

3.4 Leitbild „Sicherung bedarfsgerechter Standorte für Erwerbsmöglichkeiten“

3.4.1. Ziele

Ziel (2) Arbeitsplatzstandorte sollen für alle Bevölkerungsgruppen gleich gut erreichbar sein.

Ziel (3) Die Vereinbarkeit von Beruf und Familie soll bei der Festlegung von betriebsstandorten berücksichtigt werden.

Ziel (5) Die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene soll gefördert werden.

3.4.2. Maßnahmen

Maßnahme (1) Die Ausweisung von Flächen zur Ansiedlung größerer Arbeitsplatzpotenziale soll an Standorten erfolgen, die

- mit einem leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmittel erschlossen sind und
- eine konfliktfreie Bedienung im Wirtschaftsverkehr ermöglichen

Maßnahme (2) Bei der Standortplanung ist auch die Erreichbarkeit von Einrichtungen der Grundversorgung anzustreben

Maßnahme (5) An geeigneten Standorten mit der Möglichkeit eines Schienenanschlusses sollen große, zusammenhängende Flächen für Betriebsstandorte von überörtlicher Bedeutung gesichert werden (Gewerbezonon). Solche Gewerbezonon sind vorrangig für Betriebe mit starkem Güterverkehrsaufkommen und / oder großem Flächenbedarf bestimmt.

Maßnahme (8) Für die Baulandausweisung im Bereich von Gewerbezonon gelten folgende Voraussetzungen:

- a) Es ist ein Gesamtkonzept zur Erschließung als Grundlage für die nachfolgenden Planungen zu erstellen. Dabei ist die Verkehrsinfrastruktur (unter Berücksichtigung der Gesamtkapazität der Anschlussstraßen und des höherrangigen Straßennetzes) darzustellen.
- b) Die erforderlichen Flächen für einen Schienenanschluss sind langfristig zu sichern



LAND
SALZBURG
