Salzburger Verkehrsplattform
Mitglied von probahn Österreich
Sprecher. Mag. Peter Haibach
Markus-Sittikus-Straße 9, A-5020 Salzburg
☎ ***(0664) 42 69 607*** *oder (06274) 4966*
Fax (06274) 4966
E-Mail: office@verkehrsplattform.at
www.verkehrsplattform.at

16. August 2015

Verkehrsplattorm fordert von Stadt und Land einen konzertierten Masterplan für zukunftsweisende Mobilitätsverbesserungen im Großraum Salzburg

- **Maxime des Handelns muss ein Quantensprung im Modal Split zwischen Öffentlichem Verkehr und Autoverkehr sein**
- **Salzburg ist mit 14 % ÖV in der Stadt und 12 % gegenüber anderen Städten und Agglomerationsräumen in Europa weit abgeschlagen**
- **Landesmobilität 2025 muss die Voraussetzungen für Zukunftsinvestitionen sein**

Zwischen Stadt und Land Salzburg fehlt ein gemeinsamer Masterplan, der die langfristigen Ziele für eine wesentliche Veränderung im Mobilitätsverhalten festlegt. Ein Startschuss könnte das von Verkehrslandesrat Hans Mayr mit Jahresende zur Beschlussfassung anstehende Landes-Mobilitätskonzept 2025 sein. Nachdem in Salzburg der Anteil des Öffentlichen Verkehrs in der Stadt nur 14 % und im Umland lediglich 12 % beträgt, müssten sich sämtliche Maßnahmen dem gemeinsamen Ziel unterordnen, den Modal Split wesentlich zugunsten des ÖV von Bahn und Bus zu erhöhen.

Derzeit lassen weder Stadt noch Land die nötigen Aktivitäten erkennen:
Die Stadt ringt hauptsächlich um die Erweiterung der Mönchsberg-Garage – und das ist alles!

Das Land wiederum hat ohne Beschlussfassung eines neuen Landesmobilitätskonzeptes 2025 bereits die Weichen für immense Zukunfts-Investitionen gestellt. Ein Vorrang für den ÖV ist darin nicht erkennbar:

Der Startschuss für den Gitzentunnel bei Bergheim bringt keine Veränderung im Modal Split. Im Gegenteil, er heizt noch mehr den internationalen Lkw-Transitverkehr aus dem bayerischen Raum an und fördert außerdem noch den Autoverkehr in die Stadt. Hinzu kommt noch, dass mit dem Ziel einer Salzachbrücke bei Siggerwiesen über die Grenze nach Bayern mehr Schwerverkehr Richtung Bergheim und Stadt ausgelöst wird. Erschwerend kommt hinzu, den Gitzentunnel mit einem PPP-Modell finanzieren zu wollen. Damit verschuldet sich das Land über Jahrzehnte weiter und schränkt dadurch jedweden Budget-Spielraum ein.

Das seit Jahrzehnten diskutierte Projekt der RegionalStadtbahn soll in die Planungsphase kommen. Die Umsetzung wird Jahrzehnte dauern. Es ändert aber nichts daran, dass elf Korridore vom Umland auf die Stadt Salzburg zulaufen. Die Realisierung eines integrierten Taktfahrplanes auf den 6 Bahn- und 10 Buslinien mit einem attraktiven 30-Minutentakt und Hauptverkehrszeitverdichtungen muss rasch erfolgen, soll sich der Modal Split pro ÖV wesentlich ändern.

Diese Fragen stellen sich:

Wo bleibt die Umsetzung des Musterkorridors der Buslinie 150, der als Vorreiter des integrierten Taktfahrplanes mit regelmäßiger Taktverdichtungen und qualitativ hochstehenden Haltestellen mit P-&-R-, B-&-R-Plätzen wesentliche Fahrgastströme binden soll?

Wo ist das Gesamtkonzept für alle Bahn- und Bus-Korridore, die auch sofort realisierbar sind? Wann wird auf der S 2 von Salzburg nach Straßwalchen der Halbstunden-Takt als Teil des integrierten Taktfahrplanes eingerichtet, um auch auf dieser Linie jene Steigerung der Fahrgastzahlen zu erreichen, wie sie auf der S3 (Salzburg – Golling) zu verzeichnen sind?

Wo sind die Umsetzungspläne für die P-&-R-, B-&-R-Plätze & -Boxen bei allen S-Bahn-und Bus-Linien?

Die Verkehrsplattform appelliert an Stadt und Land sich auf diesen Masterplan = Umsetzungsplan zu verständigen und dabei festzulegen, welche Maßnahmen und Investitionen prioritär umzusetzen sind.

Für die Salzburger Verkehrsplattform:
Peter Haibach