Salzburger Verkehrsplattform
Pro Bahn Österreich
Sprecher. Mag. Peter Haibach
☎ (0664) 42 69 607 *oder (06274) 4966*
Fax (06274) 4966 E-Mail: haibach@sbg.at
www.salzburger-verkehrsplattform.org
www.probahn.at

Verkehrspolitische Jahresbilanz 2012

28. Dezember 2012

Stadtverkehr	
Obus-Attraktivierung Die Salzburg AG hat 10 neue Obusse um 23 Mio. Euro angekauft, Drei neue Obuslinien: Linie 8 (Kuglhof), 10 (Neue Mitte Lehen), 12 (Nelböck-Viadukt) eingerichtet, teils Busspuren errichtet (Nonntal, Riedenburg) Wirkung: Obus / Busse stehen mehr denn je im Stau.....75 % der Autofahrten sind Durchzugsverkehr, nur 25 % Ziel- und Quellverkehr Fazit: Obus ist die derzeit leistbare Stadtbahn, büßt aber seine Attraktivierung durch fehlende Busspuren ein.	**Lösungsansätze:** 1. Haltestellen-Halte wesentlich verkürzen: Fahrer vom Kassieren befreien (Fahrschein-Automaten im Fahrzeug, an den Haltestellen) 2. Vereinfachung Fahrkartenangebot Halbpreis und Vollzahler 3. Durchgehende Busspuren vom Hauptbahnhof in die Alpenstraße (Obuslinie 3) 4. Erweiterung der Busspur in Liefering für die Linien 4, 14, 24 – (größte Staudichte Freilassing – Salzburg) 5. Anschaffung von 25-m-Obussen 6. Ampelbeeinflussungsanlagen: Vorrang für Obus / Bus fixieren
SVV-Tarifsystem: Unübersichtlich, wenig attraktiv, Einzelfahrten zu teuer Umfassende Tarifreform notwendig	**Umfassende Tarif-Reform:** Jahres-Jugendticket 60,00 Euro wie in OÖ, NÖ und Wien Vereinfachung: Modell Südtirol-Pass (Kilometer-Tarife) mit Chipkarte
Autoverkehr in der Stadt reduzieren durch Lenkungsmaßnahmen	Parkgebühren rauf, Öffi-Tarife runter Parkgebühren signifikant erhöhen – Verdoppelung in Linz, Anpassung an Öffi-Tarife
Stadt Salzburg: **Hauptbahnhof dezentral gelegen**	City-Büros in der Altstadt und im Europark: „Die Bahn muss zu den Kunden kommen und nicht umgekehrt!“ Vorbild: Werfenweng
City-Logistik	
Güterverteil-Chaos mit viel Ziel- und Querverkehr	Wirtschaftskammer und Innenstadtkaufleute sind gefordert, Logistik zu entwickeln

S-Bahn Salzburg:	
Hohe Zuwachsraten auf S 3 (Freilassing – Golling) Auswirkungen der WESTbahn-Trassen auf Salzburg-Takt: längere Haltezeiten, Anschlussverluste Salzburg – Golling – Straßwalchen in der Hauptverkehrszeit Widerspricht dem Aufbau eines integrierten Taktfahrplanes	System-Fahrplan muss Bahntrassen festlegen, neue Betreiber können nur einen Teil der fixierten Trassen übernehmen P & R-Plätze an Haltestellen weiter ausbauen
S 2: Salzburg – Straßwalchen: Landesverkehrsplanung / Land ignoriert Tatsache, dass ab Fahrplan 2013 /2014 ein durchgehender Halbstunden-Takt möglich ist. Aussage von LHStv Wilfried Haslauer unrichtig, dass erst nach Fertigstellung der HL-Strecke im Raum Neumarkt möglich ist	„Halbstundentakt ab Fahrplan 2013/2014 möglich“, so die Aussage ÖBB-Chef Kern gegenüber *probahn*. Land muss jetzt Trasse bestellen um sie zu sichern P & R-Plätze an Haltestellen weiter ausbauen
S 1: Salzburg – Lamprechtshausen / Trimmelkam Hohe Fahrgastzuwächse, niederflurige Einstiege in SLB-Triebwagen: OÖ hat vier Fahrzeuge bezahlt (4 Mio. Euro), Salzburg kein einziges (!)	Neubau Bahnhöfe in Bürmoos, Oberndorf (2018: Jubiläum „Stille Nacht“) P & R-Plätze an Haltestellen ausbauen, z.B. Lamprechtshausen, Bürmoos, Oberndorf, Bergheim Barrierefreie und breitere Bahnsteige Fahrgast-Informationssysteme an allen Haltestellen
S4: Salzburg – Freilassing - Berchtesgaden: Infrastruktur zwischen Freilassing und Berchtesgaden lässt keine kürzere Fahrzeiten zu, neue Haltestellen fehlen	Land Salzburg muss Verhandlungen mit Freistaat Bayern über Attraktivierung der Bahnstrecke führen
INNERALPINES KREUZ: Salzburg – Graz in 3 h 30 statt 4.08 Positiv: Zwei-Stunden-Takt ab 9. Dezember 2012	Regelmäßiger Taktfahrplan als Teil eines ITF Anschaffung neuer moderner Triebwagen, Geringfügige Infrastrukturausbauten: Erhöhung der Seitenbeschleunigung, nur die für ITF notwendige zweigleisigen Abschnitt schaffen Tunnel Stegenwald

Pinzgauer Lokalbahn	
Land hat von Bund und ÖBB 26 Mio. Euro für den Wiederaufbau der Pinzgauer Lokalbahn bekommen. Grundlage für Entscheidung: Pinzgauer Lokalbahn ist Rückgrat im Pinzgau, Postbus fährt nicht mehr parallel zur Bahn! Beschluss wird nicht eingehalten, das Land steckt 1 Mio. Euro jährlich in den parallelen Busverkehr zwischen Zell am See und Krimml. Begründung Verkehrsverbund: Bus ist billiger als Bahn! Dabei wird vergessen, dass die Fixkosten der Lokalbahn jedenfalls anfallen.	Die Salzburger Lokalbahn konnte die Zahl der Fahrgäste in den letzten Jahren auf 900.000 jährlich steigern, hoher Imagegewinn im In- und Ausland als Vorzeigebahn. Parallelverkehr macht Lokalbahn unwirtschaftlicher. Forderung: 1. Kein paralleler Busverkehr zwischen Zell am See und Mittersill, dafür Halbstundentakt (statt Stundentakt) der Bahn 2. Busverkehr nur Zubringer zur Bahn 3. Stichstrecke nach Kaprun (Planungen liegen vor) 4. Weitere Schritte zur Verlängerung der Pinzgauer Lokalbahn zu den Wasserfällen und
Verfehlte Bus-Strategie	
Land Salzburg ist derzeit größter Busbetreiber des Landes und trägt somit das volle Risiko durch Ausschreibungen mit Bruttoverträgen Postbus fährt im Auftrag und auf Rechnung des Landes bestellte Verkehre – kein Anreiz für Unternehmen gegeben, bekommt fixes Geld (siehe Linie 150) Verkehrsunternehmen sind nur noch „Lohnkutscher“	Wenn Ausschreibungen, dann mit einem Anreizsystem für Betreiber bzw. Übernahme eines Teiles des Risikos
Postbuslinie 150 (Salzburg – St. Gilgen – Bad Ischl) nicht marktgerecht, keine Vertaktung mit S 3	Entwicklung zur Musterlinie durch innovative Analysemethoden des Marktpotenzials Konsequenter Halbstundentakt, in HVZ Zehnminutentakt, Busse bis Mitternacht. Neue innovative Umweltkonzepte für die anknüpfende Buslinien 152, 153, 154 und 155 (Inanspruchnahme von Mitteln aus dem Klimatopf und EU-Mitteln) Innovatives Marketing, Musterlinien für die Entwicklung eines neuen automatisierten Ticketsystems analog Südtirol Ticket System (Salzkammergut-Ticket analog zum Tennengau-Ticket) Eingliederung in den Tourismus,

Finanzierung Zukunftsprojekte	
RegionalStadtbahn: 1. Schritt bis Mirabellplatz	Unterirdische Trasse bereits beim Kieselgebäude, ca. 750 m fehlen Kosten ca. 100 Mio. Euro, davon übernimmt Bund 50 Mio., 50 Mio. Stadt und Land – Planung dafür starten
Haltestellen-Konzept an der S3 und S2 und S1	Kofinanzierung Bund / Land / Gemeinden Kosten?
Auf S 3 und S2 werden neue Fahrzeuge gebraucht	Andere Bundesländer bestellen Mainline-Desiro über Verkehrsdiensteverträge – Salzburg aber nicht! Ca. 1 bis 2 Mio. Euro jährlich
Halbstunden-Takt auf S2 ab 2014	Ca. 2 Mio. Euro / Jahr
Neue Finanzquellen für Stadt und Land Städtebund fordert zusätzliche Mittelaufbringung durch nachhaltige Finanzierungsinstrumente mit Lenkungseffekt	Quellen: • Einführung von Parkgebühren beim Stadion, Tiergarten, auf dem Gaisberg, marktgerechte Parkgebühren bei allen Gebäuden von Stadt und Land und den nachgelagerten Institutionen (Spitäler, Schulen…) • Stadtmaut mit Probezeit (mit anschließender Befragung) • Betriebe bezahlen Dienstgeberabgabe pro Arbeitnehmer (Wiener U-Bahn-Steuer) • Immobilienbesitzer bezahlen bei Verwertung der Grundstücke eine Mobilitätsabgabe für die zu erwartende Wertsteigerung durch ÖV-Anschluss • Verkehrserreger-Abgabe für Einkaufszentren
Verkehrsverbund Jahreskarten: derzeit hoher Verwaltungsaufwand für 20-prozentige Rückvergütung,	Vorschlag: 20 % Rabatt sofort auszahlen, spart hohen Verwaltungsaufwand (Gefahr von Missbrauch ist marginal)