RSB

Salzburg - Bayern - Oberösterreich

PROJEKTDARSTELLUNG

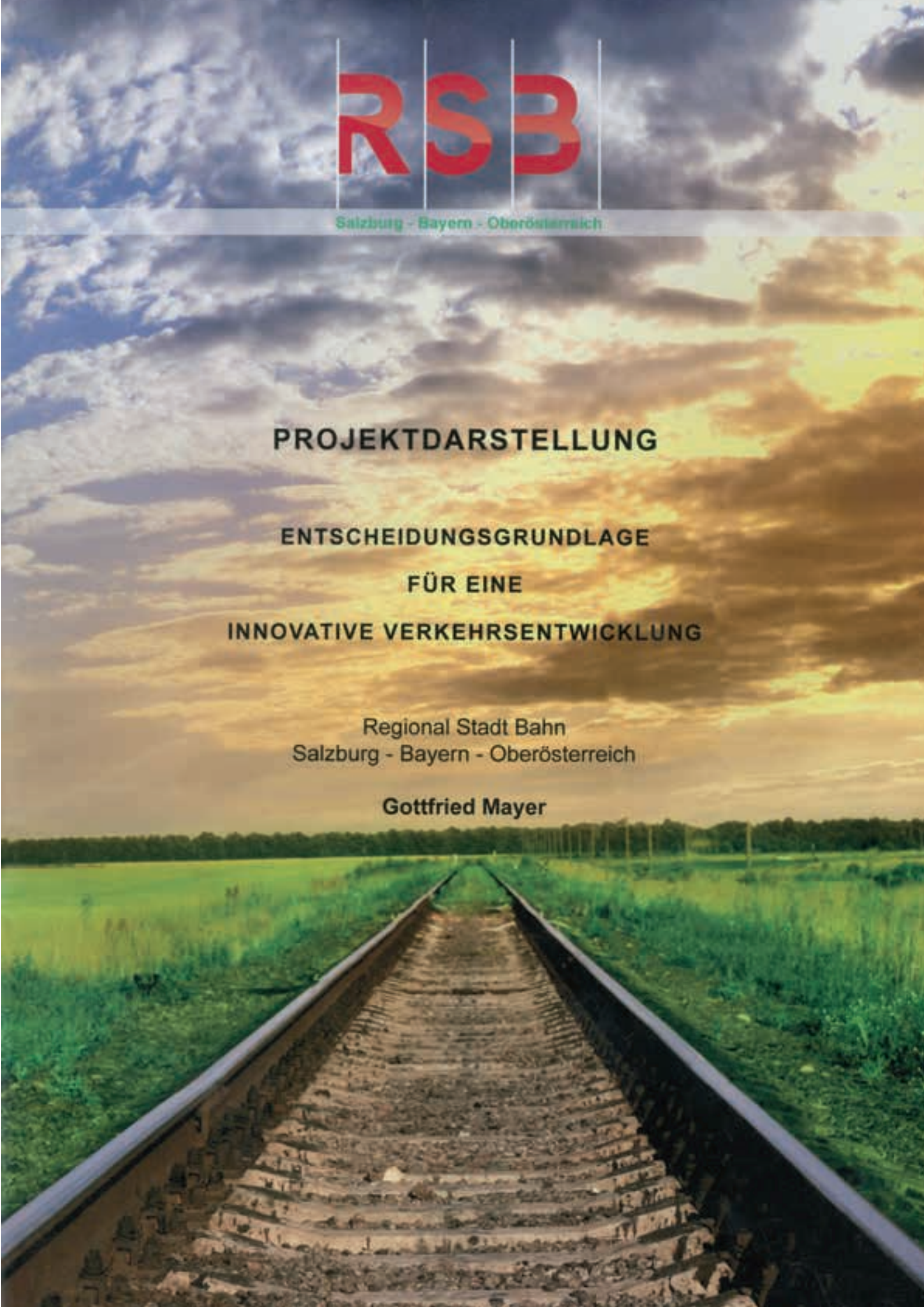
ENTSCHEIDUNGSGRUNDLAGE

FÜR EINE

INNOVATIVE VERKEHRSENTWICKLUNG

Regional Stadt Bahn
Salzburg - Bayern - Oberösterreich

Gottfried Mayer



Originalausgabe

Autor: © Gottfried Mayer, Jänner 2013
Redaktionelle Betreuung: KIM – DIE DENKUNION GmbH, Salzburg | Kommunikation Martin Schöndorfer
Satz und Layout: KIM – DIE DENKUNION GmbH | Marketing Mag. (FH) Andreas Grugger
Umschlaggestaltung: KIM – DIE DENKUNION GmbH | Dominik Hilgarth
Grafik: © Gottfried Mayer, DI Peter Schimonsky, Leonhard Buchner
Fotos: © Gottfried Mayer; alle weiteren Fotos sind extra gekennzeichnet; fotolia.com: Seiten 18, 57

Die in dieser Projektdarstellung veröffentlichten Grafiken, Fotos und Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Kein Teil dieser Projektdarstellung darf ohne schriftliche Genehmigung des Autors in irgendeiner Form vervielfältigt oder verbreitet werden. Änderungen, Irrtümer und Druckfehler vorbehalten.

Anmerkung zur Gleichstellung der Geschlechter: Werden zur Vereinfachung der Formulierung nur männliche oder nur weibliche Wortformen angeführt, obwohl ein Sachverhalt beide Geschlechter betreffen könnte, sind im Sinne der Gleichberechtigung grundsätzlich immer beide Geschlechter gemeint.

RSB – Film: „Das Karlsruher Modell“
© 2012 by KIM – DIE DENKUNION GmbH von Martin Schöndorfer und Toldy Miller by kobugger marketing im Auftrag des RSB Vereins zur Förderung der Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich.

RSB-Projektdarstellung

2013

Gottfried Mayer

Inhaltsverzeichnis

Vorwort von Dipl.-Ing. Dr.-Ing. e. h. Dieter Ludwig 5
Vorwort des Vorstands des RSB Vereins 6
Vorwort von Gottfried Mayer 7
Präambel 9
Projektdarstellung 12
Vergleich S + RSB 12
Basisverkehrsregel 13
Einwohner im Zentralraum Salzburg* 13
Drei Kontinuitäten 14
Akzeptanzgrenzen der Beförderungsmittel 15
Merkmale eines effizienten ÖV-Systems 16
Probleme der Zentralräume entstehen in den Regionen 16
Jugendabwanderung aus den Regionen stoppen 17
Öffentliche Infrastruktur im öffentlichen Eigentum 17
Wertschöpfung – Umweg Rentabilität 18
Raumordnung 19
Bürgerbeteiligung 19
Der Unterschied 20
Projektübersicht 24
1.1) SBS Stadt Bahn Salzburg – das Herzstück 25
1.1.1) Vorschlag oberirdische Stadtdurchfahrt Salzburg RSB 30
1.1.2) Verkehrslösung für die Innenstadt Salzburg 36
1.2) RSB 1 S1/11 Salzburger Lokalbahn(SLB) 47
1.3) S-Bahn S2– Bestandsstrecke 47
1.4) S-Bahn S3– Bestandsstrecke 48
1.5) S-Bahn S4– Bestandsstrecke 48
1.6) RSB 5 KÖNIGSSEE – MONDSEE ISCHLER BAHN 48
1.7) RSB 6 TRUMERSEEN BAHN 49
1.8) RSB 7 MESSE-FLUGHAFEN BAHN 49
1.8.1) Flughafenshuttle Salzburg W. A. Mozart<> München F.J.Strauß 49
1.9) RSB 8 FUSCHLSEE BAHN 50
1.10) System Bus 50
1.10.1) Stadtbus Salzburg 50
1.10.2) Regionalbus 53
1.11) Stieglbahn 53
1.12) RSB-Verkehrsangebot 54
1.13) LPT Lokaler Personen Transport 55

1.14) Energie – Gewinnung und Versorgung ... 57
1.15) P+R – Park & Ride Anlagen und Elektromobilität ... 59
1.16) Touristenbuskonzept ... 60
1.17) Citylogistik – logistischer Stückgutverkehr ... 61
1.18) Güterzugumfahrung der Stadt Salzburg ... 61
1.19) Lkw-Verladeterminal ROLA in der Stadt Salzburg ... 62
1.20) RSB 9 SAALACHTAL BAHN - Kleines Deutsches Eck ... 63
1.21) Nostalgieverkehre ... 63
Organigramm ÖV Salzburg-Bayern-Oberösterreich ... 66
Netzplan der S-Bahn und RSB Salzburg-Bayern-Oberösterreich ... 67
Netzplan der S-Bahn und RSB in der Stadt Salzburg ... 68
Netzplan der S-Bahn und RSB Bestandsstrecken und Neubaustrecken ... 69
Umsteigeknoten von S-Bahn, RSB und Bus ... 70
Umsteigeknoten in der Stadt Salzburg – Beispiele ... 70
Umsteigeknoten in den Regionen – Beispiele ... 77
Machbarkeitsstudie und Wirkungsanalyse ... 89
Die Partner der RSB/ERB – Machbarkeitsstudie ... 90
Verkehrssimulation ... 91
Organigramm einer Verkehrsuntersuchung von IV und ÖV ... 92
Integrierter Taktfahrplan ... 93
Aufstellung der Investitionskosten ... 94
Modal Split im Städtevergleich 2010 ... 100
Förderquoten des Betriebs im Vergleich ... 101
Förderquoten für die Investition in Infrastruktur ... 102
Thema „Lärm/Schall“ ... 103
Natur, Kultur, Freizeit und Sport ... 105
Zielbeschreibung ... 106
Aufgabenstellung der Infrastrukturgesellschaft: ... 107
Organigramm RSB-Infra ... 108
Zusammenarbeit der RSB-Infra mit Projektbetreibern ... 109
RSB Fahrplanprofil ... 110
Beförderungskapazität der SBS – Stadtdurchfahrt Salzburg, oberirdisch ... 111
Infrastrukturauftrag – technische Parameter ... 112
Kooperationsvertrag ... 115
Ausschreibung der Verkehrsdienstleistungen auf RSB-Strecken ... 122
Schlusswort ... 123
Abkürzungsverzeichnis ... 125

Vorwort von Dipl.-Ing. Dr.-Ing. e. h. Dieter Ludwig

Sehr geehrte Damen!
Sehr geehrte Herren!

Manchmal habe ich den Eindruck, dass wir alle in einem globalen Dorf mit ähnlichen Problemen leben. Als ehemaliger, alleiniger Geschäftsführer der Karlsruher Verkehrsgesellschaften und des Verkehrsverbunds hatte ich die Aufgabe, den öffentlichen Verkehr in Karlsruhe und den sechs umliegenden Kreisen mit 1,33 Millionen Einwohnern neu zu gestalten. Karlsruhe war an vielen Tagen vom Verkehr nahezu zugestaut und die Innenstadt wenig lebenswert. Es ist mir nun – mit vier tüchtigen Abteilungsleitern – mit viel Engagement, Erfindergeist und Verhandlungsgeschick gelungen, für unsere Region ein Verkehrssystem zu installieren, das heute – in aller Bescheidenheit – als Vorzeigemodel in ganz Europa dient.

Sie können heute mitten aus Karlsruhe ohne Umsteigen in direkter Fahrt zu 40 Gemeinden in bis zu 120 km Entfernung fahren. Wir bedienen heute mit unserer Regionalbahn ein Netz, teilweise auf Strecken der DBAG, von über 770 km. Wir beförderten vor 25 Jahren 41 Mio. Kunden pro Jahr, heute sind es 195 Mio. – mit immer noch gleichem Defizit von 22 Mio. Euro! Und es gibt keine Staus mehr in Karlsruhe.

Seit vielen Jahren beobachte ich die Vorgänge in Salzburg. Hier wie dort sind ähnliche Probleme und Aufgaben zu bewältigen: ein kulturell, wirtschaftlich und touristisch geprägtes Umfeld, das seinen Mittelpunkt in einem regionalen Oberzentrum von großer Ausstrahlungskraft hat. Der Druck auf dieses Zentrum von allen Seiten her ist ein natürliches Ergebnis. Unsere Idee damals: eine Entlastung des Oberzentrums durch einen Gesamtverkehrsplan unter Einbeziehung aller möglichen Verkehrssysteme mit der Regionalbahn als wichtigste Hauptsäule. Busse konnten durch dieses System als wichtige Zubringer in den einzelnen Orten dienen und abgelegene Seitentäler wurden dadurch direkt an das Gesamtverkehrssystem angeschlossen. Die einzelnen Gemeinden konnten von diesen Maßnahmen sehr stark profitieren. Eine ähnliche Ausgangslage gibt es in Salzburg.

In den vielen Jahren meines Berufslebens ist es noch nicht vorgekommen, dass sich eine private Person wie Gottfried Mayer so engagiert und kompetent für ein Verkehrssystem eingesetzt hat. In vielen Gesprächen konnte ich mich von seinem Fachwissen und seiner Hingabe für das RSB-Projekt überzeugen.

Gottfried Mayer ist für mich das beste Beispiel eines mündigen Bürgers, der mit Sachverstand und Hingabe ein wichtiges Infrastrukturprojekt trotz aller Mühen vorantreibt. Auf diesem Weg darf ich ihm für den weiteren Weg noch viel Kraft, gute Nerven und vor allem Humor wünschen.

Karlsruhe, im Januar 2013

Dr. Dieter Ludwig

Auszeichnungen (Anmerkung der Redaktion): Ehrendoktor der Universität Karlsruhe; Ehrenbürger der Stadt Karlsruhe; Bundesverdienstkreuz; Verdienstmedaille des Landes Baden-Württemberg (1994); Beuth-Ehrenmedaille der Deutschen Maschinentechnischen Gesellschaft (2006)

Vorwort des Vorstands des RSB Vereins

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der RSB-Verein zur Förderung der Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich setzt sich aus Gemeinden dieser drei Länder zusammen. Wichtig für unsere solidarische, grenzübergreifende Zusammenarbeit ist die Erkenntnis, in einer gemeinsamen Zentralregion Europas zu leben, zu arbeiten und anfallende Aufgabenstellungen nur miteinander lösen zu können. Das RSB-Projekt bezieht ein Mischsystem von Straße, Bahn und Flugverkehr, öffentlichem und Individualverkehr, Tourismus, Wirtschaft und Kultur gleichermaßen in das Gesamtkonzept mit ein. Die Stadt Salzburg steht klar im Zentrum einer zentralen Großregion im Alpenvorland. Diese verkehrstechnischen, sozialen, kulturellen und politischen Komponenten gehen weit über ein einfaches Verkehrsprojekt hinaus. Hierin unterscheidet sich das RSB-Projekt gravierend von den bisher vorgestellten Einzelprojekten. Es ist das erste Gesamtprojekt, das diese Punkte zu einem gemeinsamen Plan zusammenfasst.

An dieser Stelle dürfen wir allen Personen, die sich schon seit Jahrzehnten für den öffentlichen Verkehr in Salzburg, Bayern und Oberösterreich einsetzen, für ihr Engagement danken. Es ist sicher auch in deren Sinn, wenn der öffentliche Verkehr den Stellenwert erhält, der für die Weiterentwicklung unserer Regionen notwendig ist.

Der Zentralraum Salzburg und die umliegenden Regionen leiden massiv unter der steigenden Verkehrsbelastung. Das Ziel des Projekts der Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich ist es, gemeinsame Schritte zur Lösung dieser großen Aufgabe zu setzen. Das RSB-Projekt ist eine der innovativsten Infrastrukturmaßnahmen der letzten Jahrzehnte, die gleichermaßen in Salzburg, Bayern und Oberösterreich angestrebt wird. Raumplanungsmaßnahmen sind von Anfang an zu berücksichtigen.

Die vorliegende Projektdarstellung ist der intensiven, jahrelangen Vorarbeit durch Gottfried Mayer zu verdanken. Unzählige Stunden fachlicher Diskurse mit Experten unterschiedlicher Disziplinen gingen mit Exkursionen in die verschiedensten Städte Europas, um deren öffentliche Verkehrssysteme zu studieren, einher. Seinem unermüdlichen Einsatz ist es auch zu verdanken, dass es am 17. März 2011 in St. Leonhard zu einer Bürgermeisterkonferenz mit 49 Bürgermeistern kam, die mit ihrer Forderung nach einer Machbarkeitsstudie schließlich diese mit der Unterstützung durch die EuRegio INTERREG IVa auf den Weg brachte. Der gesamte RSB-Vorstand dankt dem Autor Gottfried Mayer für die bisher geleistete Arbeit am RSB-Projekt und für diese Projektdarstellung.

Die hier vorliegende RSB-Projektdarstellung stellt die offizielle Grundlage des RSB-Vereins zur Förderung der Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich im Rahmen der Machbarkeitsstudie dar.

Salzburg, im Januar 2013

Der RSB-Vorstand

Obmann Bgm. Martin Greisberger (Thalgau), Bgm. Komm.-Rat Johann Strasser, GV DI Mathias Kraihamer (Eugendorf), Gerhard Gschaider (Kassier/Obertrum), 1. Bgm. Josef Flatscher (Freilassing), 1. Bgm. Stefan Kurz (Schönau am Königssee), LAbg. Bgm. Johannes Peinsteiner (St. Wolfgang).

Vorwort von Gottfried Mayer

Sehr geehrte Damen und Herren!

Stadt und Land Salzburg sowie die Regionen Berchtesgadener Land, Traunstein und das Salzkammergut gehören zu den schönsten Regionen in Europa. Wirtschaftlich zählt dieser Raum zu den stärksten Standorten in Österreich und Bayern. Die Stadt Salzburg ist als kulturelle und wirtschaftliche Regionalmetropole bereits über die frühere Staatsgrenze als Oberzentrum von großer Bedeutung.

Dies hat aber seinen Preis. Tägliche Staus, Megastaus in den Zentren und entnervte Bürger prägen das Verkehrsleben in Salzburg. Der Agglomerationsverkehr belastet die Regionen und Zentren bis an ihre Leistungsgrenzen.

Der öffentliche Verkehr bietet hier mit dem bestehenden System nur bedingt und in Teilbereichen eine verkehrsmäßige Entlastung. Die Salzburger Lokalbahn und die S-Bahn als Volleisenbahnsysteme erzielen beachtenswerte Erfolge. Als Volleisenbahn können sie allerdings nicht in die Zentren der Städte und Gemeinden vordringen. Andere Systeme (Bus) bleiben selbst im täglichen Verkehr stecken.

Genau hier setzt das Projekt

RSB Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich

an.

Als Mischsystem nach dem Karlsruher Modell ist es über Land eine Eisenbahn und innerorts eine Straßenbahn. Somit nutzt es die Vorteile beider Systeme: Schnelligkeit über Land und eine hervorragende Erreichbarkeit für die Menschen in den Orten und Zentren.

Das vorliegende Projekt **RSB Salzburg-Bayern-Oberösterreich** hat der Autor im Lauf der Jahre 2005 bis 2012 entwickelt und es hat seinen Ursprung im Schriftstück **„Generelles Konzept Wiedererrichtung der Salzkammergut Lokalbahn, Mai 2005“**.

An dieser Stelle sei allen Personen sowie Landes- und Regionalbehörden, die die benötigten Auskünfte, Daten und Unterlagen bereitgestellt und so diese Projektdarstellung unterstützt haben, Dank ausgesprochen.

Mein großer Dank gilt dem Engagement der beteiligten Bürgermeister im Verein zur Förderung der Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich.

Stellvertretend für alle darf ich dem Vorstand des Vereins RSB mit **Bürgermeister Martin Greisberger** (Thalgau), **Bürgermeister KommR Johann Strasser** (Eugendorf), **1. Bürgermeister Stefan Kurz** (Schönau am Königssee), **LAbg. Bürgermeister Johannes Peinsteiner** (St.Wolfgang im Salzkammergut), **1. Bürgermeister Josef Flatscher** (Freilassing), **GV DI Mathias Kraihamer** (Eugendorf), **Gerhard Gschaider** (Kassier/Obertrum) und **Landrat des Berchtesgadener Landes Georg Grabner** danken.

Durch ihren unterstützenden Einsatz ist die Machbarkeitsstudie ermöglicht worden. Ebenso die ersten Bürgerinformationsveranstaltungen in den Gemeinden. Dieser Einsatz beweist, dass der europäische Gedanke des friedlichen Zusammenlebens und des gemeinsamen Gestaltens unseres Lebensraums umsetzbar ist.

Mein besonderer Dank gilt:

- **Herrn DI Peter Schimonsky** aus Obertrum. Als Geometer und früherer Leiter eines bayerischen Vermessungsamts hat er sein großes Fachwissen auf diesem Gebiet im Projekt eingebracht.
- **Herrn Dr. Dieter Ludwig** aus Karlsruhe, der mir unermüdlich das Karlsruher Modell mit allen wichtigen Details nähergebracht und seine Berufserfahrung weitergegeben hat.

Ein Infrastrukturprojekt von der Tragweite des Verkehrssystems Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich benötigt Vision, Weitsicht und Mut.

Dies hat der größte Teil unserer Regionalpolitik erkannt und ermöglicht damit für uns und künftige Generationen eine bessere Infrastruktur und ein „Vorwärtskommen“ unserer Regionen.

Die Grenzen in den Köpfen der Menschen sind längst verschwunden.

Gottfried Mayer, Dezember 2012

Präambel

Der Zentralraum Salzburg samt den umliegenden Regionen leidet unter dem starken Straßenverkehr. Stau, Lärm, Feinstaub, hoher fossiler Energieverbrauch sowie steigende Treibstoffpreise sind Belastungsfaktoren, die uns täglich betreffen.

Das System Straße ist an seiner Kapazitätsgrenze angelangt. Zusätzliche Straßenbauten sind angesichts des dafür notwendigen Flächenbedarfs nur begrenzt möglich bzw. unmöglich.

Prognostizierte Verkehrszunahmen von über 30 Prozent in den nächsten 20 Jahren erfordern ein rasches Eingreifen.

Die vertraglich eingegangenen Klimaziele müssen erfüllt werden. Es ist sinnvoller, Investitionen in den öffentlichen Verkehr zu tätigen, als Strafzahlungen für verpasste Klimaziele leisten zu müssen.

Abhilfe kann nur ein attraktives, modernes, leistungsfähiges, energieeffizientes, umweltfreundliches, auf die Bedürfnisse der Regionen abgestimmtes und untereinander vernetztes öffentliches Verkehrssystem schaffen.

Ein Produktmix in der Angebotspalette der Verkehrssysteme ist notwendig und zielführend.

Machbarkeitsstudie und Wirkungsanlyse

Am 24. Mai 2011 beschloss der Begleitausschuss INTERREG IVa, die Machbarkeitsstudie (MBK) und Wirkungsanalyse für das Projekt Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich zu fördern. Von den benötigten 1,1 Millionen Euro werden 50 Prozent aus Mitteln der Europäischen Union und konkret aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung kofinanziert.

Die Finanzierungspartner

Als Leadpartner tritt die Salzburger Verkehrsgesellschaft mit den Projektpartnern Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, der EuRegio als Kofinanzierer, den Landkreisen Traunstein, Berchtesgadener Land, Stadt und Land Salzburg sowie dem Verein zur Förderung der Stadt Regional Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich (Anm.: Gemeinde- und Städtemandat) auf.

Attraktive öffentliche Verkehrssysteme erfordern weniger öffentlichen Zuschuss.

Interregional.
Interkommunal.
Parteienübergreifend.
Fachlich unabhängig.

Zum Wohl der gemeinsamen Regionen.

Salzburg verliert an Boden.

Handlungsbedarf ist gegeben.

Standortqualität steigern.

Infrastruktur als Konjunkturmotor.

Investition.

Wertschöpfung.

Die Idee

Unsere zersiedelten und polyzentrischen Regionen in Salzburg, Bayern und Oberösterreich sind nur mit dem Mischsystem Regional Stadt Bahn aus Straßenbahn und Eisenbahn zu erschließen. Volleisenbahnstrecken sind realistisch betrachtet nicht trassierbar bzw. überdimensioniert. Dazu kommen hohe Kosten im Bau und Betrieb.

Die Grundidee ist, das bestehende Schienennetz mit einer neu zu errichtenden Schieneninfrastruktur zu vernetzen. Durch die Nutzung des bestehenden Netzes müssen nur relativ wenige Schienenkilometer errichtet werden. Zusätzlich wird durch die Adaptierung der Regional- und Stadtbusnetze ein effizientes und leistungsfähiges öffentliches Verkehrssystem geschaffen.

Sowohl die Errichtungs- als auch die Betriebskosten liegen im überschaubaren und leistbaren Bereich. Zusätzlich braucht es in der Region Park-and-ride-Anlagen (P+R) an den Verkehrsknoten und Abstellmöglichkeiten an den Haltestellen außerhalb der Zentren. Vor allem Berufstätigen wird so die Möglichkeit gegeben, ihr Fahrzeug bereits in ihrer Wohngemeinde abzustellen und ohne Stau und Parkplatzprobleme mit öffentlichen Verkehrsmitteln in das „Oberzentrum“ zu gelangen.

Die Vorschläge der Projektdarstellung sollen durch die Machbarkeitsstudien und Wirkungsanalysen ergebnisoffen, unbeeinflusst und fachlich neutral untersucht werden. Diese Ergebnisse stellen dann die Grundlage der weiteren politischen Entscheidungen dar.

Das EU-Projekt RSB Salzburg-Bayern-Oberösterreich bietet erstmals für unsere Regionen die Chance, gemeinsam und interregional das Thema „öffentlicher Verkehr“ und die dafür nötige Infrastruktur fachlich unabhängig untersuchen zu lassen.

Nach Abschluss der Studien wird den Entscheidungsträgern aus der Politik die einmalige Gelegenheit geboten, die entsprechenden Schritte zum Wohl unserer Regionen einzuleiten.

Ranking der Regionen

Das Bundesland Salzburg zählt zu den bedeutendsten Regionen in Österreich. Bedauerlicherweise hat Salzburg im Ranking der Regionen an Boden verloren (Quelle: Statistik Austria, Mai 2012). Noch halten wir Spitzenpositionen, aber Handlungsbedarf ist gegeben.

Infrastrukturmaßnahmen im Verkehrsbereich sind eine wichtige Voraussetzung für die Ansiedlung von Unternehmen. Für internationale Konzerne ist die Standortqualität von großer Bedeutung. Verkehrsanbindungen in den einzelnen Gemeinden und kurze Wege sparen Zeit und erhöhen die Lebensqualität. Genau diesem wichtigen Faktor entspricht das Projekt RSB Salzburg-Bayern-Oberösterreich. Es stärkt und unterstützt die wirtschaftliche und gesellschaftliche Positionierung im Ranking der Regionen.

Infrastrukturinvestitionen dieser Art unterstützen die Konjunktur in den Regionen. Die Wertschöpfung bleibt im Land. Es werden sichere und qualifizierte Dauerarbeitsplätze dadurch geschaffen.

Beispiele aus ganz Europa (z.B. Karlsruhe, Zürich, Freiburg, Südtirol u.v.m.) untermauern diese Erkenntnis.

Öffentliche Infrastruktur

Die Infrastruktur bildet das Rückgrat einer Volkswirtschaft und ist somit ein entscheidender Faktor für die wirtschaftliche Weiterentwicklung eines Lands, einer Region sowie der Gemeinden. Die Stärkung der öffentlichen Infrastruktur ist eines der erklärten und wichtigen Ziele des RSB-Projekts.

Die Entwicklung von Gemeinden, Städten und Regionen hängt von den wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen ebenso stark ab wie von den Einstellungen und dem Engagement der Akteure vor Ort. Um in Zukunft die nötige Verkehrsinfrastruktur gewährleisten zu können, ist eine eigene Infrastrukturgesellschaft zu errichten.

Wichtig dabei: Diese Infrastrukturgesellschaft ist im Besitz der öffentlichen Hand.

RSB-Infra-Gesellschaft

Als Eigentümer der RSB-Infra treten die Regionen, Länder, Städte und Gemeinden in Erscheinung. Dies gewährleistet eine größtmögliche Unabhängigkeit. Ein Verkauf an private Investoren ist von vornherein auszuschließen.

Die RSB-Infra hat als ein Unternehmen in öffentlicher Hand – im Gegensatz zu rein privaten Unternehmen – nicht die Gewinnerzielung als alleinigen Zweck der Betätigung im Fokus. Vielmehr hat sie eine hervorragende Infrastruktur bereitzustellen. Grundsätzlich unterliegt sie dem Wirtschaftlichkeitsprinzip. Die RSB-Infra ist daher dazu angehalten, das vorgegebene Ziel mit einem möglichst geringen Aufwand an Mitteln zu verwirklichen.

Die Zielvorgaben werden durch ein schlankes und effizientes Management rein nach fachlichen und wirtschaftlichen Aspekten durchgeführt.

Wertschöpfung – Umweg Rentabilität

Investitionen in öffentliche Infrastrukturen haben einen hohen Grad an Wertschöpfung, die überwiegend im eigenen Land bzw. in den Regionen verbleibt. Eine Verkehrsinfrastruktur schafft und erhält nachweislich qualifizierte Arbeitsplätze.

Raumordnung und Bürgerbeteiligung

Der Raumordnung kommt im vorliegenden RSB-Projekt eine zentrale Rolle zu. Bereits in einem frühzeitigen Stadium des RSB-Projekts müssen wichtige Raumordnungsschritte gesetzt werden. Benötigte Flächen sind für die benötigten Trassen freizuhalten. Hier darf die Politik nicht alte Fehler (z.B.380 KV Leitung etc.) wiederholen.

Das RSB-Projekt hat neben den Landesbestimmungen in der Raumordnung (Länderrecht in Österreich) durch die innereuropäische Grenzüberschreitung nach Bayern das geltende Raumordnungsgesetz genauso zu berücksichtigen wie die gesetzlichen Rahmenbedingungen der Europäischen Union.

Bürgerbeteiligung

Im Sinne einer Bürgerbeteiligung sind geeignete Maßnahmen für die Öffentlichkeitsarbeit schon im Vorfeld der Machbarkeitsstudie vonseiten des RSB-Vereins begonnen worden. Im Sinne einer offenen und kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit wird so dem einzelnen Bürger die Möglichkeit der Information sowie der Bürgerbeteiligung gegeben.

Projektdarstellung

RSB Salzburg-Bayern-Oberösterreich
Eine überregionale Verkehrslösung

Ein Konzept, sechs Regionen

- Salzburg
- Bayern
- Oberösterreich

  - Steiermark
  - Kärnten
  - Tirol

Bestehende Schieneninfrastrukturen optimal nutzen und durch wenig neu zu errichtende Schienen die Infrastruktur ergänzen.

Die ÖV-Systeme untereinander vernetzen.

Vergleich S + RSB

S-Bahn

- Volleisenbahn nach Eisenbahnrecht innerorts und über Land
- Große Haltestellenabstände
- Braucht Feinverteiler (Bus) in Längs- und Querrichtung

RSB

- Mischsystem aus Straßenbahn und Eisenbahn: Straßenbahn innerorts, Volleisenbahn über Land
- Kleine Haltestellenabstände
- Feinverteiler (Bus) NUR in Querrichtung
- Kein paralleler Busverkehr in Längsrichtung

Basisverkehrsregel

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) Projekt RSB Salzburg-Bayern-Oberösterreich

Längsrichtung		**S-Bahn + RSB**
Querverkehr		**BUS**
Salzburg Hbf. zentraler und magistraler Umsteigepunkt		
	Tief	**RSB**
	Hoch	**S-Bahn**
		Fernverkehr ICE, RJ, Westbahn, EC, IC, REX, R, RE, RB
	Vorplatz	**Bus**
		Taxi, Fahrrad, Fußgänger, P+R, Auto
Regionale Umsteigeknoten		**RSB, S-Bahn, Bus**
		Taxi, Fahrrad, Fußgänger, P+R, Auto

Jede Gemeinde im Umkreis der Stadt Salzburg wird mit **S-Bahn** oder **RSB** erschlossen.

Einwohner im Zentralraum Salzburg*

*Im Umkreis von 50 Kilometern um Salzburg-Stadt (Quelle: Land Salzburg, Sagis 2010):
Einwohner in den Gemeinden: 1,1 Millionen, Einwohner in der Region: 1,6 Millionen

POLITISCH

Kein Stop and Go.

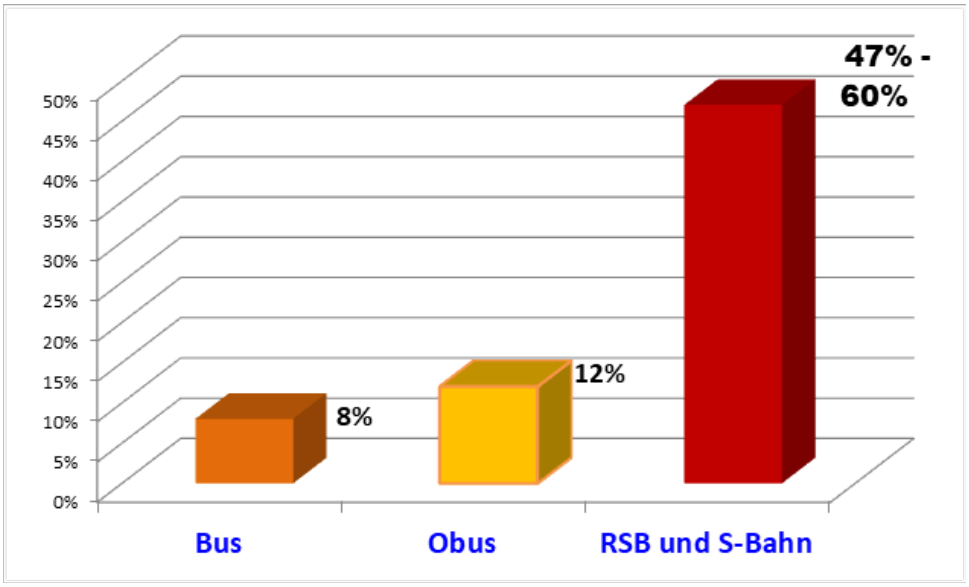
Kein Ja-aber-Verhalten.

ZUSAMMENARBEIT
der Abteilungen Verkehr und Raumordnung.

Drei Kontinuitäten

Kontinuität 1	politisch	Langfristige Kontinuität der politischen Entscheidungen Zusammenarbeit der Verkehrs- und Raumordnungspolitik • Regionen • Länder • Städte • Gemeinden
Kontinuität 2	räumlich	Regionen besser erschließen
Kontinuität 3	zeitlich	Taktfahrplan (ITF) • Tägliches Angebot an 20 von 24 Std. • An Wochenenden rund um die Uhr • Beste Koordination der Anschlüsse von Bahn und Bus

Akzeptanzgrenzen der Beförderungsmittel



Quelle: KVV

Die Akzeptanzgrenzen der verschiedenen Beförderungsmittel resultieren aus einer Mischung verschiedener Attribute wie:

- Attraktivität
- Bequemlichkeit
- Zuverlässigkeit
- Geschwindigkeit
- Kapazität

S-Bahn oder **RSB** hat deshalb eine so hohe Akzeptanzgrenze, weil bei richtiger Betriebsführung die Bedürfnisse der Fahrgäste erfüllt werden:

- **Attraktivität**: gutes Fahrplanangebot, gutes Preis-Leistungs-Verhältnis
- **Bequemlichkeit**: moderne Fahrzeuge, vergleichsweise großes Platzangebot
- **Zuverlässigkeit**: steht nicht im Stau, weitgehend wetterunabhängig
- **Geschwindigkeit**: schneller als andere Beförderungsmittel
- **Kapazität**: hohe Beförderungskapazitäten

Alternativen zum System Straße schaffen!

Es braucht den richtigen PRODUKTMIX in der Angebotspalette der Verkehrssysteme.

Merkmale eines effizienten ÖV-Systems

- Schont die Umwelt, spart Energie
- Reduziert den Straßenverkehr
- Steigert das Image der Regionen, Städte und Gemeinden
- Sicher und erschwinglich
- Versorgt flächendeckend auch entlegene Regionen/Täler
- Integrierte vernetzte Taktfahrpläne (ITF)
- Durchgehende Transportketten aller Verkehrsmittel
- Kundenorientierte Angebote
- Einfacher Zugang, kurze Wege zu Haltestellen, Kundennähe
- Hoher Komfort
- Dichte Fahrpläne bedienen steigende Mobilitätsnachfrage
- Touristischer ÖV ist der Trumpf für die Tourismusregionen
- Wertschöpfung erfolgt größtenteils im Inland
- Fördert Wirtschaft und Tourismus
- Absicherung direkter und indirekter Arbeitsplätze
- Stärkt die Regionen im internationalen Ranking
- Reduziert die Jugendabwanderung aus den Regionen

Probleme der Zentralräume entstehen in den Regionen

Die Stadt Salzburg erreicht nur dann eine Verkehrsentlastung, wenn der Agglomerationsverkehr, also jener Verkehr, der auf die Stadt morgens zu- und abends wieder abfließt, eingedämmt wird.

Das Angebot des ÖV muss dazu in der Lage sein, die Menschen zu animieren, möglichst weit draußen vom Auto in den ÖV umzusteigen. Dies entlastet die Zentralräume und Regionen.

Diese Änderung des Mobilitätsverhaltens der Menschen kann jedoch nur durch das Angebot moderner, effizienter und attraktiver ÖV-Systeme herbeigeführt werden.

Jugendabwanderung aus den Regionen stoppen

Unter dem Titel „YURA –Your region, your future“ fand am 31. Mai 2011 auf Schloss Seggau (Steiermark) eine internationale Konferenz zum Thema „Demographischer Wandel und Jugendabwanderung aus ländlichen Regionen“ statt. Die Konferenz wurde im Rahmen des Central-Europe-Projekts „YURA – Jugendstrategien für Regionen mit Abwanderung“ durchgeführt (YURA–Developing transnational transversal youth strategies in regions with migration).

Dabei wurde unter anderem festgestellt:

> Binnenmobilität ist problematischer als Mobilität nach außen. Die meisten Jugendlichen machen früh Erfahrungen als Pendler. Ein unattraktiver, fehlender öffentlicher Verkehr wird privat ersetzt.

Quelle: www.eu-regionalmanagement.at

Klare Formulierung der Ziele durch die Politik!

Zu einem ähnlichen Ergebnis kamen Wissenschaftler bereits 2010 beim 50th Anniversary European Congress of the Regional Science Association International von 19. – 23. August 2010 in Jönköping, Schweden.

> Die Jugend will grundsätzlich zu Haus wohnen, kann aber meist dort aufgrund fehlender Arbeitsplätze nicht arbeiten.
>
> Ist das Pendeln zu kosten- und zeitaufwendig, wird der Wohnort an den Ort oder in die Nähe der Arbeit verlegt.
>
> Ein attraktives öffentliches Verkehrssystem dämmt Jugendabwanderung und Landflucht ein. Das Pendeln ist zeitlich wie finanziell verkraftbar.

Quelle:www.ersa.org

RSB-Infra: keine politischen Versorgungsposten!

Öffentliche Infrastruktur im öffentlichen Eigentum

Dies ist eines der erklärten und wichtigen Ziele.

Öffentliche Infrastruktur darf nicht in das kapitalistisch organisierte Spekulantentum geraten oder Spielball der Politik sein. Deshalb ist es das Ziel, dieses für unsere Regionen so wichtige Projekt durch entsprechende Maßnahmen dagegen abzusichern. Die Gründung der RSB-Infra, deren Gesellschafter nur die öffentlichen Hände (Regionen, Länder, Städte, Gemeinden) sein können, gewährleistet dies. Die RSB-Infra muss nicht zwingend und um jeden Preis gewinnorientiert arbeiten. Das Unternehmen hat kostendeckend zu agieren und eine hervorragende Infrastruktur bereitzustellen. Die Zielvorgaben werden durch ein schlankes und effizientes Management ohne politische Einflussnahme umgesetzt und gewährleistet.

Wertschöpfung – Umweg Rentabilität

Investitionen in öffentliche Infrastrukturen haben einen hohen Grad an Wertschöpfung, die überwiegend im eigenen Land bzw. in den Regionen verbleibt. Eine Verkehrsinfrastruktur schafft und erhält nachweislich qualifizierte Arbeitsplätze.

Die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) haben auf Basis einer durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) empfohlenen Methodik den Nutzen ihrer Verkehrsleistung ermitteln lassen. Die Gutachter der Intraplan Consult GmbH aus München und der Fachhochschule Worms haben mit Daten aus dem Jahr 2010 analysiert, dass für jeden Euro, der in den Betrieb der KVB fließt, in Köln ein Nutzen in Höhe von 5,30 Euro entsteht. Der Nutzen der KVB-Verkehrsleistung ist somit 5,3-mal so hoch wie die Kosten des Verkehrsbetriebs.

Quelle: „Mobilität in Köln. Regionaler Nutzen der Kölner Verkehrs-Betriebe“, Hrsg. Kölner Verkehrs-Betriebe AG, Mai 2012

Raumordnung

Der Raumordnung kommt im vorliegenden RSB-Projekt eine zentrale Rolle zu. Die planmäßige Ordnung, Entwicklung und Sicherung der benötigten Trassen sind von größter Bedeutung. Neben der planerischen Gestaltung des uns umgebenden Lebensraums als Basis der Raumordnung ist es die Raumgliederung, die das Verwaltungsgebiet in Regionen mit ähnlichen räumlichen Gegebenheiten und Zielsetzungen strukturiert. Bereits in einem frühzeitigen Stadium des RSB-Projekts müssen wichtige Raumordnungsschritte gesetzt werden. Die Flächen sind für die benötigten Trassen freizuhalten. Hier darf die Politik nicht alte Fehler (z.B. HLG, 380 KV Leitung etc.) wiederholen. Dem rechtlichen Hintergrund ist besonderes Augenmerk zu schenken, denn das RSB-Projekt hat neben den Landesbestimmungen in der Raumordnung (Länderrecht in Österreich) durch die innereuropäische Grenzüberschreitung nach Bayern das geltende Raumordnungsgesetz genauso zu berücksichtigen wie die gesetzlichen Rahmenbedingungen der Europäischen Union.

Republik Österreich
Struktur der österreichischen Raumplanung und -ordnung, Landes- und Regionalentwicklung:

1. Europaebene: Rahmenbedingungen des EUREK, Programme wie Europa der Regionen, INTERREG (regionale Entwicklung)

2. Nationale Ebene: Österreichisches Raumentwicklungskonzept (ÖREK)

    1. Bundes- und Länderebene: Landesraumordnungsprogramme, -konzepte und -entwicklungsprogramme, regionale Raumordnung, Sachprogramme

    2. Gemeindeebene: kommunale Entwicklungskonzepte, Flächenwidmungsplan, Bebauungsplan, aber auch Umsetzung der lokalen Agenda 21 (UNO/UNCED)

Überregionale Projekte auf Länderebene und bilateral mit den Nachbarregionen

Bundesrepublik Deutschland

1. Europaebene: Rahmenbedingungen der EUREK, Programm wie Europa der Regionen, INTERREG (regionale Entwicklung)

2. Raumordnungsgesetz (ROG)

Quellen: wikipedia.org/wiki/Raumordnung; Land Salzburg: Abt. 7 Raumplanung; Bayern: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; Oberösterreich: Direktion für Landesplanung, wirtschaftliche und ländliche Entwicklung

Bürgerbeteiligung

Im Sinne einer Bürgerbeteiligung sind geeignete Maßnahmen für die Öffentlichkeitsarbeit schon im Vorfeld der Machbarkeitsstudie vonseiten des RSB-Vereins begonnen worden. Es ist die statutarische Aufgabe des RSB-Vereins, eine frühzeitige, offene und kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit zu betreiben und so dem einzelnen Bürger die Möglichkeit einer Bürgerbeteiligung zu geben. Bei einer Umsetzung des vorliegenden RSB-Projekts wird dies unter anderem die Aufgabe der RSB-Infra GmbH sein.

Literaturtipp: „Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung – Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor“, Hrsg./Verleger Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung, Invalidenstraße 44, 10115 Berlin

Der Unterschied

Das Thema „Verkehr“ beherrscht schon seit Jahrzehnten die öffentliche Diskussion. In dieser Zeit wurden unterschiedliche Projekte vorgestellt und wieder verworfen. Um eine Überschaubarkeit der wichtigsten Projektvorschläge zu erhalten, ist ein allgemeiner Überblick über die einzelnen Projekte versucht worden.

RSB	Andere Projekte	Kommentar
RSB-Infra Errichtung und Verwaltung durch die öffentliche Hand (Regionen, Länder, Städte, Gemeinden) Öffentliche Infrastruktur in öffentlichem Eigentum Regionalverkehr REGIONAL managen	Keine Aussagen dazu	Öffentliche Infrastrukturen müssen abgesichert im Eigentum des Bürgers (öffentliche Körperschaften) bleiben Der Betrieb des regionalen öffentlichen Verkehrs ist dann erfolgreich, wenn auf regionale Bedürfnisse rasch reagiert werden kann. Dies ist durch die regionale Infrastrukturgesellschaft RSB-Infra gewährleistet (Regionen, Länder, Städte, Gemeinden)
Betreiber des Fahrbetriebs durch Ausschreibung ermitteln	Öffentliche Ausschreibungen werden nicht favorisiert bzw. abgelehnt	Öffentliche Ausschreibungen der öffentlichen Verkehrsdienstleistungen haben sich in anderen Ländern und Regionen bestens bewährt (z.B. Bayern) Erfahrungswerte anderer Regionen einfließen lassen!
Die Bahn muss zum Kunden kommen!	Mit Volleisenbahnsystem nicht möglich	Das Mischsystem RSB aus Eisenbahn und Straßenbahn macht es möglich, die Menschen in den Zentren und Siedlungsgebieten direkt zu erreichen. Vorbild: Karlsruher Modell
Orte/Städte: mit Mischsystem aus Straßenbahn und Eisenbahn optimal durchquerbar	Mit Volleisenbahnsystem suboptimal durchquerbar	Polyzentrische Siedlungsgebiete, dichte Verbauung
Oberirdische Stadtdurchfahrt SBS-Vorschlag: in Schritt 1 beide Altstadtseiten angebunden	**Stadtbahntunnel** S-Bahn wird durch Stadtzentrum Salzburg geführt	Mit einem Umstieg am zentralen und magistralen Umsteigepunkt Salzburg Hauptbahnhof bzw. Salzburg-Zentrum wird dem Fahrgast eine Weiterfahrt in alle Destinationen ermöglicht
Die S-Bahn wird nicht durch das Stadtzentrum Salzburg geführt. Begründung: hohe Investitionskosten für Infrastruktur, hohe Betriebskosten, zu kostenintensiv, überdimensioniert für die Bedürfnisse der Region, verkehrstechnisch nicht notwendig	Hohe Investitionen in Infrastruktur und neue Fahrzeuge in doppelter Anzahl, doppelte Personalkosten	Dieser Umstieg ist zumutbar, stehen dem doch hier erhebliche Investitionen in die Infrastruktur und hohe Betriebskosten gegenüber Kosten-Nutzen-Verhältnis!

RSB	Andere Projekte	Kommentar
RSB im Bau leistbar, im Betrieb kostengünstig und effizient	Volleisenbahnsystem	Volleisenbahnsystem: hohe Kosten in Bau und Betrieb RSB als Mischsystem aus Straßenbahn und Eisenbahn ist in Investition und Betrieb wesentlich kostengünstiger zu verwirklichen als ein Volleisenbahnsystem; niedriger Investitionsaufwand, einfache Betriebsführung; Wohngebiete, Ortszentren, Stadtzentren und Verkehrsziele direkt erschlossen, kurze Zugangswege, geringere Gefäßgröße, dichter Takt, keine Parallelverkehre
RSB: hohe Haltestellendichte, kurze Haltestellenabstände Kein Parallelverkehr notwendig	Geringe Haltestellendichte, große Haltestellenabstände Feinverteiler Bus in Längs- und Querrichtung, Parallelverkehr notwendig	Einzelne Stadtbuslinien können aufgelassen bzw. verändert werden, Busressourcen für die Erschließung neuer Linien bzw. Stadtteile nützen
RSB-Haltestellenerreichbarkeit: Radius bis 400 Meter = 4 Minuten	Stadtbahntunnel-Haltestellenerreichbarkeit: 200 Meter = 2 Minuten	Fahrgäste benötigen für den Weg aus dem Tunnel an die Oberfläche bis zu zwei Minuten. Das bedeutet eine um 50% geringere Erreichbarkeit
RSB: direkte Umstiege an den vier zentralen Umsteigepunkten in der **Stadtmitte** (Hanuschplatz, Mozartsteg, Äußerer Stein, Theatergasse, kurze Umsteigewege), Stadtbussystem optimal eingebunden	Direkte Umstiege an den vier zentralen Umsteigepunkten nicht möglich. Die zentralen Umsteigepunkte werden nicht direkt erreicht	Stadtbahntunnel: Stadtbussystem suboptimal eingebunden
Beispiele*: • **Umsteigepunkt Hanuschplatz** bahnsteiggleich • **Umsteigepunkt Mozartsteg** ebenerdige Querung, ca. 25 Meter • **Umsteigepunkt Äußerer Stein** bahnsteiggleich • **Umsteigepunkt Theatergasse** ebenerdige Querung, ca. 25 Meter *siehe Visualisierungen	Beispiele: Fußweg ab Oberfläche siehe Visualisierungen Umsteigepunkte* • **Umsteigepunkt Hanuschplatz** zur Haltestelle Staatsbrücke* • **Umsteigepunkt Mozartsteg** wird nicht erreicht • **Umsteigepunkt Äußerer Stein** wird nicht erreicht **Umsteigepunkt Theatergasse** zur Haltestelle Staatsbrücke*	Stadtbahntunnel: Umbau der Stadtbusinfrastruktur notwendig!

Der Unterschied

RSB	Andere Projekte	Kommentar
RSB-Zug-Doppelgarnitur: 75 Meter Zuglänge, ~ 500 Fahrgäste Oberirdisch/Straßenbahn Je Richtung/Tag im 4-Min.-Takt 150.000 Personen	120 Meter Zuglänge, ~ 750 Fahrgäste Stadtbahntunnel Volleisenbahn Je Richtung/Tag im 4-Min.-Takt 202.500 Personen	Welche Kapazitäten werden wirklich benötigt? Berechnungen der Verkehrsabteilung Land Salzburg ~27.000 Personen/Tag in beide Richtungen www.salzburg.gv.at/regionalstadtbahn
RSB: keine geologischen Probleme zu erwarten	Stadtbahntunnel: Untergrund Seeton	Stadtbahntunnel: erhebliche bis unlösbare geologische Probleme zu erwarten (Seeton) www.bvfs.at/htm/pub/download/12_2010.pdf
RSB: Stadtdurchfahrt bis Salzburg Alpenstraße/Busterminal Süd Investitionskosten: Stadtdurchfahrt ca.140 – 200 Mio. Euro*1) • Investitionskosten: Stadtdurchfahrt Salzburg • Strecke Mondsee – Königssee Strecke Anif–Hallein • Verlängerung SLB bis Mirabell und Anschluss Messe Salzburg an Salzburg Hbf. ca. 500 Mio. Euro *1) abhängig vom Anteil der Unterflurtrassen	Stadtbahntunnel bis Alpenstraße/Glasenbacher Brücke Investitionskosten: ca. 700 – 800 Mio. Euro	Investition Stadtbahntunnel: gesicherte Aussagen aufgrund der geologischen Verhältnisse nicht möglich Welche Investition bringt mehr Verkehrsnutzen? Die Investitionskosten des Stadtbahntunnels übersteigen die Leistungsgrenze von Land und Stadt Salzburg
Einbindung von fünf RSB-Linien im 20-Min.-Takt, 20 Std. täglich/365 Tage IBE-Kosten oberirdisch: 19.100.000,00 Euro p. a.	Einbindung von fünf RSB-Linien im 20-Min.-Takt, 20 Std. täglich/365 Tage IBE-Kosten oberirdisch: 19.100.000,00 Euro p. a.	Differenz IBE-Kosten: 14.500.000,00 Euro p. a. Der Differenzbetrag der IBE-Kosten amortisiert die Investitionskosten einer oberirdischen Stadtdurchfahrt in ~10 – 14 Jahren Die Betriebskosten des Stadtbahntunnels sind für die öffentliche Hand überdimensional hoch bzw. nicht leistbar / erwirtschaftbar

RSB	Andere Projekte	Kommentar
RSB oberirdische Durchbindung: Der Fahrgast/Tourist sieht die Silhouette der Stadt/Weltkulturerbe	Stadtbahntunnel: Der Fahrgast/Tourist kann die Stadtsilhouette nicht sehen	Eine oberirdische Stadtdurchfahrt hat erhebliche touristische Effekte. Umfragen ergaben, Fahrgäste benützen ungerne Tunnelstrecken
REALISIERUNG RSB: sehr hoch, in 5– 7 Jahren möglich	**REALISIERUNG** Nicht abschätzbar in 10 – 12 Jahren möglich	Der Stadtbahntunnel ist realistisch gesehen derzeit überdimensioniert und politisch nicht umsetzbar, da die Risiken zu hoch sind
RSB finanzierbar, effizient, bedarfsgerecht, kleine Risiken	Überdimensioniert, derzeit nicht notwendig, zu große Risiken	Eine oberirdische Stadtdurchfahrt behindert nicht die spätere Realisierung eines künftigen Stadtbahntunnelprojekts
Finanzierung: RSB-Projekt: EU, BRD (Bayern), Bund, Länder Salzburg, Oberösterreich, Salzburg-Stadt, Gemeinden	Stadttunnel: Finanzierung durch Bund, Land, Stadt	Als grenzüberschreitendes EU-Projekt sind für das RSB-Gesamtprojekt Mittel aus der EU und der BRD zu erwarten
Korrelierende Projekte: • RSB Infra • Energie-Umwelt • Flughafenverbindung Salzburg– München • System Bus • LPT Lokaler Personen Transport • ROLA u.a.	Keine Aussagen dazu	Bundesmittel für rein innerstädtische Verkehrsmaßnahmen werden nicht genehmigt. Rein innerstaatliche Projekte werden von der EU nicht unterstützt Das Thema „Verkehr“ reicht in alle Bereiche unseres modernen Lebens

Projektübersicht

1.1 **SBS** Stadt Bahn Salzburg – das Herzstück
1.1.1 Vorschlag oberirdische Stadtdurchfahrt Salzburg RSB
1.1.2 Verkehrslösung Innenstadt Salzburg
1.2 **RSB 1** S1/S11 – SLB Salzburger Lokalbahn
Ostermiething/Lamprechtshausen – Salzburg-Zentrum – Hallein
1.3 **S**-Bahn S2
Traunstein – Freilassing – Salzburg Hbf. – Steindorf – Attnang-Puchheim
1.4 **S**-Bahn S3
Berchtesgaden – Freilassing – Salzburg Hbf. – Bischofshofen – Schwarzach/St.Veit – Zell am See – Saalfelden-Hochfilzen >> Tirol
1.5 **S**-Bahn S4
Mühldorf/Inn – Laufen – Freilassing – Salzburg Hbf. – Bischofshofen – Radstadt >> Steiermark
1.6 **RSB 5** KÖNIGSSEE – MONDSEE ISCHLER BAHN
Bad Ischl – Mondsee – Salzburg-Zentrum – Anif – Berchtesgaden – Königssee
1.7 **RSB 6** TRUMERSEEN BAHN
Mattsee-Bergheim – Salzburg-Zentrum – Hallein – Bischofshofen – Schwarzach/St.Veit – Gasteinertal – Böckstein>> Kärnten
1.8 **RSB 7** MESSE-FLUGHAFEN BAHN
Flughafen W. A. Mozart– Schwarzenberg-Kaserne – EM-Stadion – EUROPARK– Messezentrum/Salzburgarena – Salzburg Hbf.– Salzburg-Zentrum – Salzburg-Süd
1.8.1 Flughafenshuttle Salzburg W. A. Mozart >< München F.J. Strauß
1.9 **RSB 8** FUSCHLSEE BAHN
Hof – Koppl – Guggenthal – Salzburg Hbf.– Salzburg-Zentrum – Anif
1.10 System Bus
1.10.1 Stadtbus Salzburg
1.10.2 Regionalbus
1.11 Stieglbahn
1.12 RSB-Verkehrsangebot: Personenverkehr und Güterverkehr
1.13 LPT Lokaler Personen Transport– der Zubringerdienst in der Region
1.14 Energie– Gewinnung und Versorgung
1.15 P+R – Park-and-ride-Anlagen und Elektromobilität
1.16 Touristenbuskonzept für die Stadt Salzburg
1.17 Citylogistik – logistischer Stückgutverkehr
1.18 Güterzugumfahrung der Stadt Salzburg
1.19 Verladeterminal ROLA Salzburg (rollende Landstraße)
1.20 **RSB 9** SAALACHTAL BAHN Kleines Deutsches Eck
Bad Reichenhall – Lofer – Saalfelden / Lofer >> Tirol
1.21 Nostalgieverkehre

1.1) SBS Stadt Bahn Salzburg – das Herzstück

Seit Jahrzehnten wird über einen Stadtbahntunnel als „Herzstück“ des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Salzburg diskutiert. 2008 gelang es, eine politische Willensbildung zu erzielen und sich auf eine unterirdische Lokalbahnverlängerung zu einigen.

Probleme schon zu diesem Zeitpunkt: die Finanzierung, denn rund 680 Mio. Euro (Stand 2011) müssten dafür aufgewendet werden. Die Stadt junktimiert ihre Finanzierungsbeteiligung mit einer hohen Bundesfinanzierung, wozu der Bund keinesfalls bereit ist. Die technische Umsetzung ist laut mehreren Experten mit unabsehbaren Risiken wegen der geologischen Gegebenheiten (Seeton) im Untergrund von Salzach und Altstadt verbunden.

Hinzu kommt inzwischen ein noch gewichtigeres Argument: Die Verkehrsprobleme der Stadt Salzburg beginnen in der Region. Daher werden Zulaufstrecken von der Agglomeration in das Zentrum benötigt. Vernünftigerweise werden hierfür Bahnstrecken realisiert, die eine staufreie Benutzbarkeit garantieren und die Fahrgäste zuverlässig in die und aus der Stadt bringen. Eine Durchbindung ohne Zulaufstrecken – wie auch umgekehrt Zulaufstrecken ohne Herzstück– lösen die bestehenden und künftigen Probleme nicht. Würde ein Stadtbahntunnel realisiert, besteht die realistische Gefahr, dass auf Jahrzehnte die Finanzkraft von Bund, Land und Stadt Salzburg erschöpft ist. Zulaufstrecken sind in diesem Fall nicht mehr zu verwirklichen. Ein Stadtbahntunnel ohne Zulaufstrecken hat nur marginalen Verkehrserfolg.

Ein wesentlicher Erfolgsfaktor ist jedoch die gleichzeitige Realisierung von wichtigen Zulaufstrecken und der Stadtdurchfahrt. Beide müssen in einem geplant, projektiert, finanziert und dann schrittweise umgesetzt werden.

Jenseits dessen stellt sich auch die Frage nach der Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit einer unterirdischen Stadtdurchfahrt zum jetzigen Zeitpunkt.

Fragestellung: Ist es sinnvoll, einen Volleisenbahntunnel unter der Stadt bis zur Akademiestraße zu errichten, wenn die neuen Zulaufstrecken RSB auf der Süd- bzw. Nordseite des Tunnels nur als Mischsystem (Straßenbahn und Eisenbahn) errichtet werden können (zersiedelte Gebiete)? Wird das System Stadtbus (Obus und Autobus) im Projekt Stadtbahntunnel wirklich optimal eingebunden?

RSB macht den Weg für den Stadtbus frei!

Tourismusfaktor beachten!

Weltkulturerbe nicht verstecken!

Kurze Wege für den Fahrgast!

Direkt erreichbare Umsteigepunkte!

Direkt vom Bus in die Bahn!

Ab wann ist ein Stadtbahntunnel notwendig?

Das Beispiel Karlsruhe zeigt, dass eine Tunnelführung ab einem gewissen Zeitpunkt durchaus Sinn macht.

Nachdem in Karlsruhe oberirdische Stadtdurchfahrten seit Jahrzehnten etabliert sind, ist dort erst jetzt eine Tunnelführung unter der Innenstadt in Angriff genommen worden. Diese Tunnelführung ist nach rund 30 Jahren notwendig geworden, da neue Zulaufstrecken errichtet worden sind. Damit verbunden sind die Fahrgastzahlen enorm angestiegen. Eine dichte Zugfolge ist das Ergebnis.

Der Tunnel ist dort somit notwendig geworden. Dies ist bei uns nicht oder noch nicht der Fall.

Es ist die Pflicht der Politik, sich mit der Frage zu befassen, ob es nicht sinnvoller und effizienter wäre, mit den Finanzmitteln, die der Tunnel benötigt, sowohl die oberirdische Stadtdurchfahrt als auch wichtige Zulaufstrecken zu bauen. Hiervon würden die Menschen in der Stadt und der Region profitieren. Nur so wird der Verkehr wirklich entlastet.

Die Regional Stadt Bahn nach Karlsruher Vorbild ist auch für Salzburg eine sinnvolle Lösung zur Begegnung der heutigen Probleme und zukünftigen Herausforderungen. Dieses Projekt lässt den nachfolgenden Generationen noch Handlungsspielraum – einerseits finanziell mit überschaubaren Schulden und einem finanziellen Spielraum, andererseits auch konzeptionell, um bei Bedarf eine weitere Ausdehnung des Netzes und den Bau eines Stadttunnels vorzunehmen.

Es gibt viele gute Gründe für die Realisierung des Regional-Stadt-Bahn-Systems in der Agglomeration Salzburg, Bayern und Oberösterreich, das in der Stadt oder im Ortsgebiet als Straßenbahn und außerhalb als Volleisenbahn geführt wird.

Eine oberirdische Stadtdurchfahrt wertet das bestehende und in hohem Maß umweltfreundliche städtische Busnetz massiv auf, da an den wichtigen Umsteigeknoten direkte Umstiege zwischen RSB und Bus entstehen (kurze Wege für den Fahrgast, alle vier zentralen Umsteigepunkte des Stadtbussystems werden direkt erreicht; siehe Visualisierungen).

Das Straßennetz wird durch das RSB-System entlastet. Somit steht der Stadtbus weniger im Stau.

Parallele Buslinienführungen zur RSB durch die Stadt und auch über Land sind weder zielführend noch notwendig, sondern verteuern die Kosten. Das RSB-System durch die Stadt hat auf der Hauptachse genügend Kapazität und stellt ein hervorragendes Angebot dar. Daher ist auch hier kein paralleler Busverkehr erforderlich.

Die Stadt Salzburg ist zu klein für eine Bedienung mit Parallelverkehr, aber groß genug für das Mischsystem RSB aus Straßenbahn und Eisenbahn.

Die Stadt kann die Verkehrsprobleme allein nicht lösen. Dies ist nur gemeinsam mit den Regionen möglich und sinnvoll.

Die Stadtdurchfahrt Salzburg ist Teil des Regionenverkehrssystems und daher nicht als rein innerstädtische Verkehrslinie zu betrachten.

Setzt man die vorangegangenen Punkte als Maßstab an, lässt sich Folgendes feststellen:

Ein Stadtbahntunnel ist erst nach dem Bau von Zulaufstrecken und deren völliger Ausschöpfung notwendig. Derzeit besteht weder strukturell noch konzeptionell die Notwendigkeit, Schritte in diese Richtung zu setzen.

Singuläre ÖV-Einzelprojekte haben keine Aussicht auf einen durchgreifenden Erfolg.

Der Kostenfaktor ist für die nächsten Generationen zu beachten.

Die geologischen Verhältnisse sind in Betracht zu ziehen.

Verweis: Amt für Stadtplanung, März 1991 „Oberirdische Lokalbahnverlängerung Salzburg – Ergebnisse durchgeführter Vorprüfungen“

Literaturhinweis zum Thema:
„Die Zukunft der Städte“
von Harald A. Jahn, Phoibos Verlag Wien
© 2010, ISBN978-3-85161-039-0

Die Verantwortung liegt gleichermaßen bei Stadt und Region.

Die Probleme des Zentralraums haben ihren Ursprung in der Region.

Lösung der Verkehrsprobleme gemeinsam meistern: Stadt und Land Hand in Hand!

Stadt und Region in einer Union.

Allgemeine positive Aspekte der oberirdischen Stadtdurchfahrt:

- Erhebliche Reduktion des fossilen Energieverbrauchs.
- Erhebliche Reduktion der Emissionen Abgase, Feinstaub und Lärm.
- Eine leistungsfähige ÖV-Hauptverkehrsader durch die Innenstadt.
- Zügig und professionell planbar, da Vorentwürfe des Vereins RSB bereits verfügbar sind.
- Dadurch ist eine rasche und schrittweise Umsetzbarkeit möglich.
- Die Investition ist verkraftbar. Eine Finanzierung ist möglich – auch mit neuen Finanzierungsformen.
- Die Betriebskosten sind leistbar bzw. erwirtschaftbar.
- Unterstützung und Ankurbelung der Wirtschaft in schwierigen Zeiten.
- Die Wertschöpfung bleibt in unseren Regionen.
- Keine geologischen Probleme, wenig unbekannte Probleme beim Bau.
- Die Vorschläge des Vereins RSB basieren auf Gleichstromstrecken, die voll kompatibel mit der Salzburger Lokalbahn SLB sind.
- Keine Benützung von ÖBB-Gleisen, somit kein Strommischsystem von 1.000-V-Gleichstrom und 15-kV-ÖBB-Bahnstrom erforderlich, bei Bedarf aber möglich.
- Dadurch volle Flexibilität und Unabhängigkeit in der Betriebsführung – dies ist für einen erfolgreichen regionalen Betrieb unbedingt nötig.
- Fahrzeuginvestitionen sind erheblich günstiger.
- Die S-Bahnen bleiben auf den Staatsbahnstrecken.
- Destinationen sind mit nur einem Umstieg erreichbar.
- S-Bahn, SLB/RSB, Obus/Stadtbus und Regionalbus sind in allen Bereichen durch direkte Umstiege zwischen Bahn und Bus voll integriert.
- Obus-Stadtbus-Regionalbus-System wird massiv aufgewertet und verbessert.
- Frei werdende Buskapazitäten dienen der Attraktivitätssteigerung des gesamten Bussystems sowie neuen Linien des innerstädtischen und regionalen Busverkehrs.
- Für unsere kleinräumigen Regionen und polyzentrischen Siedlungsgebiete bietet das Mischsystem aus Straßenbahn und Eisenbahn die größtmöglichen Vorteile. Es hat sich in anderen Regionen bereits hervorragend bewährt.
- Die Menschen werden direkt und gezielt erreicht.
- Auf fast allen Strecken ist kein paralleler Busverkehr notwendig.
- Längsrichtung Schiene, Querverkehr Bus.

Spezielle positive Aspekte für die Stadt Salzburg:

- Der Agglomerationsverkehr wird massiv eingedämmt.
- RSB macht die Straßen für den Stadtbus frei.
- Vier zentrale Umsteigepunkte Stadtbus im Stadtzentrum direkt angebunden.
- Das Bussystem bedient den innerstädtischen Tangential- und Querverkehr der Stadt Salzburg.
- Die zum Bau der SBS benötigten Grundstücke sind zum größten Teil im Eigentum der Stadt Salzburg.
- Verkehrsberuhigung der Innenstadt.
- Das Image der Stadt Salzburg als Oberzentrum steigt. Die Innenstadt wird noch lebens- und liebenswerter und als Einkaufs-, Tourismus- und Festspielmagnet aufgewertet.
- Der Besucher aus dem Umland fährt noch viel lieber in „seine“ Hauptstadt.
- Rasche Lösung des Verkehrsproblems auf dem Südtiroler Platz vor dem neuen Hauptbahnhof.
- Park-and-ride-Konzept Stadt Salzburg NEU rasch umsetzbar.
- Touristenbuskonzept Stadt Salzburg NEU rasch umsetzbar.
- Citylogistik Stadt Salzburg.
- Hervorragende Anbindung des Flughafens Salzburg sowie des Hauptbahnhofs an Stadt und Regionen.
- Hervorragende Anbindung der Innenstadt an Stadtrand, Nachbargemeinden und Regionen.
- Beide Altstadtseiten werden bedient und angebunden.
- Das UNESCO-Weltkulturerbe wird nicht berührt oder gefährdet, sondern aufgewertet.
- Die Besucherfrequenzen der Innenstadt steigen.
- RSB bringt Menschen in die Stadt (nicht Maschinen).
- Der Innenstadtbereich kann substanzbewahrend städtebaulich aufgewertet sowie umgestaltet werden bzw. ganz einfach wieder bzw. noch lebenswerter gemacht werden.
- Jede Gemeinde im Umland der Stadt Salzburg ist mit S-Bahn oder RSB Regional Stadt Bahn erschlossen.
- Das Konzept RSB Salzburg-Bayern-Oberösterreich kann rasch, zeitnah und kostengünstig umgesetzt werden.
- Alle diese Maßnahmen bekämpfen schnell das Verkehrsproblem der Stadt Salzburg samt Regionen.
- Zuerst Stadtdurchfahrt und Zulaufstrecken verwirklichen, dann prüfen, ob der Kapuzinerbergtunnel überhaupt notwendig ist.
- Der Kapuzinerberg-Straßentunnel kann, wenn dann überhaupt erforderlich, unabhängig realisiert werden (andere Streckenführung, nicht direkt am UKH).
- Die Betriebskosten einer oberirdischen Stadtdurchfahrt sind niedrig und leistbar.
- Weltkulturerbe: Die Silhouette unserer schönen Stadt ist für den Fahrgast sichtbar.
- Reduziert den Verkehrsdruck auf Stadt und Zentralraum.
- Durch die Bedienung beider Altstadtseiten ist im Störfall ein redundanter Notbetrieb möglich.

Kritische Aspekte einer oberirdischen Führung:

Wetterbedingte Behinderung möglich (Schnee, Eis). Allerdings kann dies genauso auf die Freilandstrecken zutreffen.

Durch Einsatz der dafür vorgesehenen Technik ist ein Winterbetrieb problemlos möglich. Diese Technik muss für die Freilandstrecken ohnehin vorhanden sein.

Verkehrseinschränkungen durch:

- Veranstaltungen
- Demonstrationen

1.1.1) Vorschlag oberirdische Stadtdurchfahrt Salzburg RSB

(Dieser Vorschlag liegt RSB-vereinsintern in einem hohen Detaillierungsgrad vor.)

Grafik: © Schimonsky/Mayer 2012

RSB oberirdische Stadtdurchfahrt

Salzburg
Hauptbahnhof/tief

Kiesel -

Max Ott Platz

Max Ott Platz –

Mirabell SLB

Max Ott Platz –

Kurhaus/Mirabell

Kurhaus/Mirabell –

Schwarzstraße

Mülln

Schwarzstraße

Mülln

Hanuschplatz

Schwarzstraße

Theatergasse

Hanuschplatz

Schwarzstraße

Theatergasse

Staatsbrücke

Imbergstraße

Mozartsteg

Rudolfskai

Äusserer Stein

Nonntaler Brücke

Rudolfsplatz

Rudolfsplatz

Unipark Nonntal

Unipark Nonntal

Akademiestraße

Akademiestraße

NAWI

NAWI

Michael Pacher Straße

Alpenstraße

Salzburg Alpensiedlung

Alpenstraße

Salzburg Alpensiedlung

1.1.2) Verkehrslösung für die Innenstadt Salzburg

Verkehrsberuhigung der Innenstadt Salzburg

Innenstädte sind nicht dafür geschaffen, den Durchzugsverkehr aufzunehmen. Sie sollen Lebensräume der Menschen sein.

Das Projekt RSB Salzburg-Bayern-Oberösterreich bietet erstmals die Möglichkeit, die Salzburger Innenstadt verkehrsberuhigt „zu erleben“. Gleichzeitig werden dabei aber die Besucherfrequenzen erheblich gesteigert.

Eine Stadtdurchbindung mit der RSB, Zuläufe aus den Regionen, die Vernetzung von Bus und Bahn, leistungsfähige Park-and-ride-Anlagen an den Stadtgrenzen und das Touristenbuskonzept ermöglichen dies.

Der Verkehr der Innenstadt teilt sich in:

- 75 Prozent Durchzugsverkehr
- 25 Prozent Ziel-/Quellverkehr der Innenstadt

Quelle: Verkehrserhebung Land und Stadt Salzburg

Diese Zahlen belegen, dass eine leistungsfähige ÖV-Hauptverkehrsader, die den Agglomerationsverkehr reduziert, durch die Innenstadt unbedingt notwendig ist und rasch realisiert werden muss. Das RSB-System gewährleistet dies.

Räumliche Außengrenzen

- Neutor
- Mülln
- Makartplatz
- Franz-Rehrl-Platz
- Rudolfsplatz

Wichtig dabei ist, ein Park-and-ride-Konzept der Stadt mit einer Parkplatzkapazitäten-Anzeige zu versehen und gemeinsam mit dem Touristenbuskonzept in ein Leitsystem einzubeziehen.

Streckenbeschreibung SBS Stadt Bahn Salzburg, oberirdisch, mit Varianten

Allgemeines zum Innenstadtbereich von Salzburg

Es ist eine bestandsschonende Planung möglich, da ca. 90 Prozent der Flächen im Eigentum der öffentlichen Hand sind. Durch eine gezielte begleitende Verkehrsberuhigung der Innenstadt könnte die gesamte Durchfahrt oberirdisch erfolgen. Es sind wesentlich geringere Investitionskosten bei einer oberirdischen Streckenführung gegenüber einer Unterflurvariante bzw. dem Stadtbahntunnel möglich.

Die SBS benötigt nur ca. 25 Prozent der zurzeit benutzten öffentlichen Verkehrsflächen des ÖV und IV.Es werden keine Flächen des Salzburger Grüngürtels in Anspruch genommen. Die Salzburger Lokalbahn (SLB) und das Stadtbussystem (Obus und Autobus) sind vollständig und direkt in das Gesamtsystem integriert. Weitere Argumente siehe Kapitel „Stadtdurchfahrt – das Herzstück“.

Beschreibung der Trasse Salzburger Hauptbahnhof/Lokalbahnhof bis Salzburg Alpensiedlung Busterminal

Unterflurtrasse zweigleisig bis **HS** Max-Ott-Platz, 120m Bahnsteiglänge (passend für die Salzburger Lokalbahn **SLB** mit dem momentan verfügbaren Fahrzeugbestand), reicht von der Hans-Prodinger-Straße bis kurz vor den Max-Ott-Platz, mit Ausgängen an den Bahnsteigenden sowie in der Nähe der Humboldtstraße, dadurch beste Erreichbarkeit der Stadtteile.

Weiter zweigleisig als Unterflurtrasse zur **HS** Mirabellplatz unter der bestehenden Tiefgarage in Nähe zum Schloss Mirabell, Abzweigung der **SBS** zweigleisig als Unterflurtrasse auf dem Max-Ott-Platz in die Markus-Sittikus-Straße in Richtung Innenstadt.

IV-Fahrspur, Gehsteige sowie Radweg bleiben erhalten. Grundstücks-, Garagen- und Tiefgaragenzufahrten sind uneingeschränkt möglich.

Auffahrt im Linksbogen zweigleisig von der Markus-Sittikus-Straße in die Flächen östlich der Schwarzstraße. Ab Hausnummer 4 ist die Auffahrt offen und erreicht vor Beginn der Auerspergstraße das Straßenniveau. Ab hier Streckenführung gänzlich oberirdisch.

HS Kurhaus Mirabell benötigt Flächen des Grünstreifens neben der Schwarzstraße. Etwas Baumbestand muss entfernt werden. Die Lage der Haltestelle sollte mit der Planung des neuen Kurhauses/Hallenbads abgestimmt werden.

Ab hier Trennung der Richtungsgleise. Ein Gleis führt rechts abbiegend über die Fritz-Gehmacher-Straße zur Überquerung der Salzach über den „Müllner Zwilling“. Brückenvisualisierungen in unterschiedlichen Baustilvarianten sind vorhanden.

Linkskurve zur **HS** Mülln und weiter neben dem vorhandenen Radweg im Grünstreifen. Ein Rasengleis wäre hier zweckmäßig. Dadurch entsteht keine optische Beeinträchtigung. Baumbestandsschonend – es sind keine Rodungen notwendig.

Der Kinderspielplatz wird nicht gefährdet. Er muss nur etwas in Richtung Mülln verlegt und umgestaltet werden. Parkraum des Rotkreuzparkplatzes marginal in Richtung Mülln ausweiten. Es stellt sich dabei die Frage, ob dieser Parkplatz wirklich im Hinblick auf die laufenden Verkehrsberuhigungsplanungen überhaupt notwendig ist? Der Radweg bleibt voll erhalten.

Erster zentraler Umsteigepunkt Innenstadt

HS Altstadt-Zentrum/Hanuschplatz = erster zentraler Umsteigepunkt Innenstadt. Hier ist ein bahnsteiggleicher und direkter Umstieg zum Stadtbus auf der rechten Zugseite vorgesehen. Zugleich ist ein Ausstieg auf der linken Zugseite zum Bahnsteig unter dem bestehenden Baumbestand möglich. Ein Umstieg vom Bus zur Bahn ist direkt und bahnsteiggleich durchführbar.

Von diesem Umsteigepunkt aus sind alle Stadtbusdestinationen in Richtung West erreichbar. Hier könnte auch ein Infocenter für Touristen und Besucher angedacht werden. Die Linienführung führt vorbei an „Fisch Krieg“ auf der heutigen Busspur. Es bleiben zusätzlich zwei Fahrspuren erhalten.

Ab hier zwei Varianten:

Zweiter zentraler Umsteigepunkt Innenstadt

Variante 1:
Mit Verkehrsberuhigung der Innenstadt, oberirdische Führung bis Rudolfsplatz möglich. **HS** Mozartsteg/Rudolfskai = zweiter zentraler Umsteigepunkt Innenstadt. Umstieg zu Bus oder Bahn ebenerdig. Kurzer Weg zum Busumstieg. Von diesem Umsteigepunkt aus sind alle Stadtbusdestinationen in die Richtungen Süd und Osterreichbar.

Variante 2:
Ohne Verkehrsberuhigung der Innenstadt, als Unterflurtrasse abtauchend vor der Staatsbrücke bis vor die Nonntaler Brücke, Unterflurtrasse in offener Bauweise mit Deckel (hohe Baukosten). Dazwischen Unterflurhaltestelle Mozartsteg/Rudolfskai = zweiter zentraler Umsteigepunkt Innenstadt mit Ausgängen zum Mozartsteg, zur **Bus-HS** Rudolfskai und zum Mozartplatz. Überquerung Rudolfsplatz mit ÖV-gesteuertem Ampelsystem. Hier trifft die Trasse wieder auf das Gegengleis von der nächsten **HS** Unipark Nonntal kommend.
Weiter in Richtung Süden doppelgleisig über Akademiestraße, Naturwissenschaftliche Fakultät, Michael-Pacher-Straße zur Alpenstraße.

Anmerkung: Eine Unterflurtrasse könnte sich auf die historische Altstadt positiv auswirken, da durch die notwendige Spundwand die Feinsandausschwemmung der Salzach gehemmt wird.
Verkehrsführung in der Gegenrichtung über die Nonntaler Brücke bzw. Karolinenbrücke. Ein Neubau wird nach mehr als 75 Jahren Bestand diskutiert. Eine Kostenteilung ist hier möglich und sinnvoll.

Auf dem Brückenbauwerk ist eine effektive Entflechtung von ÖV und IV vorgesehen:

Spurführung von links nach rechts mit Sicht in Richtung UKH:
1 Gehweg, 1 Radwegspur, 1 ÖV-Spur, 3 IV-Spuren, 1 ÖV-Spur, 1 Radwegspur, 1 Gehweg

Alle ÖV-Linien (Bus und Bahn), die in Richtung Innenstadt führen, benützen die linke Brückenseite – ÖV-Spur.

Alle ÖV-Linien (Bus), die in Richtung Volksgarten führen, benützen die rechte Brückenseite – ÖV-Spur.
Diese Verkehrsführung und Entflechtung der Verkehrssysteme beschleunigen die gesamten Verkehrsflüsse massiv. Durchgehende Busspuren in Richtung Ost von der Nonntaler Brücke bis zur **HS** Volksgarten möglich. Ebenso in der Gegenrichtung. Der ÖV in Richtung Innenstadt braucht den Kreisverkehr auf dem Rehrlplatz nicht auszufahren.

Dritter zentraler Umsteigepunkt

Weiter im Linksbogen eingleisig zur **HS** Äußerer Stein = dritter zentraler Umsteigepunkt Innenstadt. Umstieg zu Bus oder Bahn ist direkt, ebenerdig und bahnsteiggleich. Von diesem Umsteigepunkt sind alle Stadtbusdestinationen in Richtung West erreichbar. Gebäude und Zufahrt zur Stein- bzw. Arenbergstraße müssen städtebaulich positiv verändert werden.
Weiter über die Imbergstraße, wobei Bus und Bahn auf einer gemeinsamen Spur zur **HS** Mozartsteg/Imbergstraße fahren. Mittelbahnsteig, Spurteilung Bus und Bahn.
Imbergstraße: 1 Parkspur, 1 IV-Spur, 1 ÖV-Spur.

Vierter zentraler Umsteigepunkt Innenstadt

Über Giselakai am Platzl vorbei auf gemeinsamer Bus- und Bahnspur zur **HS** Altstadt-Zentrum/Theatergasse = vierter zentraler Umsteigepunkt Innenstadt. Von diesem Umsteigepunkt sind alle Stadtbusdestinationen in die Richtungen Nord und Ost erreichbar. Der Umstieg ist vom Bus zur Bahn ebenerdig und mit kurzem Weg durchführbar. Die Bahn bleibt auf der Schwarzstraße, der Bus biegt in die Theatergasse ein. Auch hier eine Haltestelle bzw. ein Umsteigepunkt der kurzen Wege. Weiter eingleisig entlang der Schwarzstraße bis zur **HS** Kurhaus/Mirabell, wo die Trasse das Gegengleis erreicht. In Unterflur über **HS** Max-Ott-Platz zum Salzburger Hauptbahnhof/Lokalbahn.

Fortsetzung in Richtung Süd ab Rudolfsplatz

Ab **HS** Unipark Nonntal (nördlich Universität unter Baumreihe) zweigleisig über die Ulrike-Gschwandtner-Straße. Damit sind das Justizviertel sowie das Uni- und Schulzentrum Nonntal optimal erschlossen.

Mit den **HS** Akademiestraße/Sportzentrum Nonntal, **HS** Seniorenheim Nonntal und **HS** Universität Freisaal/Landesregierung sind weitere publikumsintensive Zentren sowie Wohnbereiche optimal in das Verkehrsnetz eingebunden.

Alpenstraße: Hier verläuft die Verkehrsführung auf der linken und rechten Seite der Alpenstraße. Bus, Bahn und IV auf rechter Spur, zweite Richtungsspur für IV. Die Alpenstraße bleibt vierspurig. Die Fahrbahnhaltestellen für ÖV (Bus und Bahn) werden gemeinsam genutzt.

Angedacht: Bushalt in Busbuchten ausleiten. So hat die **SBS** freiere Fahrt, da dies eine Beschleunigung der Stadtdurchfahrt ermöglichen würde. Die Alpenstraße kann neu gestaltet werden. Eine bessere Platznutzung sowie eine optimalere Gestaltung der Geh- und Radwege werden somit ermöglicht.
Die Obuslinie 3 kann entfallen (kein Parallelverkehr). Dadurch werden Busressourcen für neue Stadtteilerschließungen frei. Die Bus-Durchmesserlinien bedienen die Feinverteilung.

Die **SBS** bedient die wichtigen Haltestellen der Alpenstraße. Die **HS** Josefiau/Alpenstraße, **HS** Herrnau, **HS** Polizeidirektion und **HS** Ginzkeyplatz liegen beidseitig der Alpenstraße.

Die **HS** Alpensiedlung liegt seitlich der Alpenstraße und hat mehrere Wendemöglichkeiten für **SBS** und **RSB**. Diese Haltestelle ist als Touristenbusterminal besonders geeignet. Siehe dazu auch Kapitel „Touristenbuskonzept“.

Die Linien **RSB 5** Königsseebahn, **RSB 1** – **SLB** und **RSB 6** Keltenbahn Hallein führen von hieraus weiter.

Als Ergänzung zum Touristenbusterminal Alpensiedlung ist ein großräumiger Pkw-Park-and-ride-Parkplatz mit erforderlicher Infrastruktur an der Tauernautobahn vorgesehen. Er liegt direkt an der Ausfahrt Salzburg-Süd mit Haltestelle der Königsseebahn auf den Gemeindegebieten Anif und Grödig. Dieses Projekt auf den Gemeindegebieten von Anif und Grödig bedarf einer konstruktiven Mitwirkung der Stadt Salzburg.

Mut steht am Anfang des Handelns, Glück am Ende. (Demokrit)

Kriterien einer oberirdischen RSB-Stadtdurchfahrt

Leistungsfähige ÖV-Hauptverkehrsader durch die Stadt

Mobilitätsspuren je Salzachseite an der engsten Stelle an der Staatsbrücke:

- 1 Spur ÖV
- 1 Spur IV
- 1 Spur Radweg
- 2 Gehsteige
- Stadtbussystem – zentrale Umsteigepunkte optimal erreichbar
- Stadtbussystem durch Verkehrsentlastung der Straße aufwerten
- Stadtbussystem bedient den innerstädtischen Tangential- und Querverkehr
- Beide Altstadtseiten angebunden
- Fahrgastintensive Zentren direkt angebunden (Schulzentren, Universität, Justizviertel etc.)
- UNESCO-Weltkulturerbe berücksichtigen
- Zeitgemäße Stadtplanung, alte ÖV-Bausünden bereinigen (Betonmasten, Abspannungen)
- Kosten-Nutzen-Analyse
- Neuorganisation der Stadtbuslinien und -umläufe

Die Verkehrsberuhigung der Salzburger Innenstadt könnte in zwei Schritten erfolgen:

Schritt 1: teilweise Verkehrsberuhigung der Innenstadt

Schritt 2: völlige Verkehrsberuhigung der Innenstadt/Begegnungszone

Schritt 1: teilweise Verkehrsberuhigung der Innenstadt

- Grundvoraussetzung ist die Realisierung von RSB-Baulos1.1:
  - Mondsee – Salzburg – Königssee
  - Verlängerung der SLB bis Mirabell
  - RSB mit oberirdischer Stadtdurchfahrt
  - Anif – Hallein
  - Anbindung der Messe Salzburg an die SLB und den Hauptbahnhof
- Reservierung der Zulaufstrecken für den Kapuzinerbergtunnel
  (andere mögliche Streckenführung, nicht direkt am UKH)
- Verkehrssimulation IV und ÖV (siehe Kapitel „Simulation“)
- Individualverkehr auf eine Spur je Salzachseite beschränken
- Park-and-ride-Konzept für die Stadt Salzburg
- Touristenbuskonzept für die Stadt Salzburg

Mobilitätsspuren je Salzachseite an der Staatsbrücke:

- 1 Spur ÖV
- 1 Spur IV
- 1 Spur Radweg
- 2 Gehsteige

Genaue Untersuchung der Auswirkungen für die Innenstadt und das restliche Stadtgebiet, Verkehrsstromanalysen etc.

Danach Schritt 2 der Realisierung überdenken.

Eine Verkehrssimulation ist unbedingt notwendig wie auch das entsprechende „Handwerkszeug“ für derartige Vorhaben.

Schritt 1: teilweise Verkehrsberuhigung der Innenstadt

Grafik: © Schimonsky/Mayer 2012

Schritt 2: völlige Verkehrsberuhigung der Innenstadt

Begegnungszone (light) Innenstadt

- Grundvoraussetzung ist die Realisierung von RSB-Baulos 1.1:
    - Mondsee – Salzburg – Königssee
    - Verlängerung der SLB bis Mirabell
    - RSB mit oberirdischer Stadtdurchfahrt
    - Anif – Hallein
    - Anbindung der Messe Salzburg an die SLB
- Kapuzinerbergtunnel: prüfen, ob Tunnel nach der Realisierung der RSB noch notwendig ist (andere mögliche Streckenführung, nicht direkt im UKH)
- Park-and-ride-Konzept für die Stadt Salzburg
- Touristenbuskonzept für die Stadt Salzburg

Mobilitätsspuren je Salzachseite an der Staatsbrücke:

- 1 Spur ÖV
- 1 Spur IV: nur Zufahrt für Innenstadtbewohner, Zulieferverkehr vormittags wie in der Fußgängerzone, keine Möglichkeit der Stadtdurchfahrt
- 1 Spur Radweg
- 2 Gehsteige

KEINE ampelgesteuerten Kreuzungen in der Innenstadt mehr

Folgende Verkehrsampeln könnten entfallen:

- 2 Ampelanlagen an beiden Seiten der Staatsbrücke
- 1 Ampelanlage auf dem Ferdinand-Hanusch-Platz
- 2 Fußgängerampeln beiderseits des Mozartstegs
- 2 Fußgängerampeln in der Imbergstraße
- 1 Ampelanlage an der Kreuzung Rudolfskai und Rudolfsplatz
- 1 Ampelanlage bei der Busschleuse Giselakai

Ampelanlage auf dem Rudolfsplatz, auf der Hellbrunner Straße und der Petersbrunnstraße ÖV-gesteuert programmiert.

RSB bringt Menschen in die Stadt!

Mutige Stadtpolitik macht Schritt 2 sofort möglich!

RSB macht Kapuzinerbergtunnel obsolet!

RSB reduziert Agglomerationsverkehr und macht Begegnungszone (light) in der Innenstadt möglich!

Verweis:

Die Stadt Heidelberg plante vier RSB-Linien durch die Stadt: Von der Idee 2008 bis zum Planfeststellungs-verfahren 2012 wurden dort nur vier Jahre benötigt.
Baubeginn für 2013/2014 geplant.

Regionalverkehr REGIONAL managen

Im Bau leistbar.

Im Betrieb kostengünstig und effizient!

Öffentliche Infrastruktur heute für morgen verantwortungsvoll errichten!

Schritt 2: völlige Verkehrsberuhigung der Innenstadt–Begegnungszone (light) Innenstadt

Grafik: © Schimonsky/Mayer 2012

Frequenzen in der Innenstadt

Im werktäglichen Zeitraum zwischen 10:00 und 14:00 Uhr = vier Stunden wird der Innenstadtbereich von ca. 20.000 Kraftfahrzeugen befahren. Davon sind:

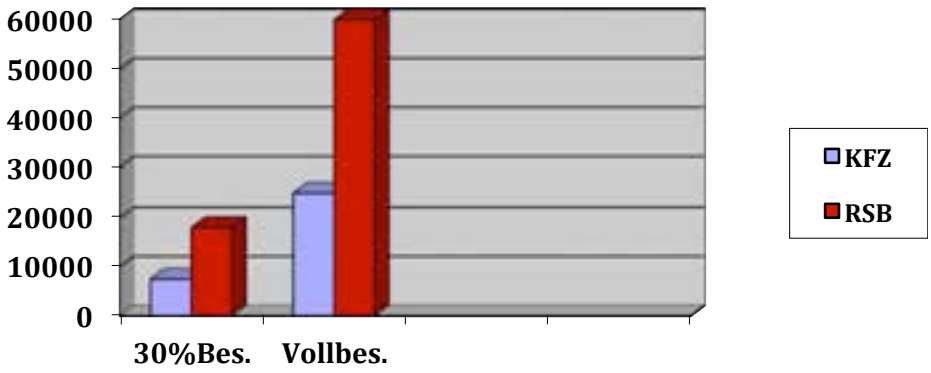
- **75% Durchzugsverkehr = 15.000 Kfz**
- **25% Ziel-/Quellverkehr = 5.000 Kfz**

Kfz-Belegung:1,5 Personen/Kfz	30% Besetzung (durchschnittliche Besetzung)
Kfz-Belegung: 5 Personen/Kfz	Vollbesetzung
RSB-Zugbelegung: 150 Personen/Zug	30% Besetzung
RSB-Zug Belegung: 500 Personen/Zug	Vollbesetzung

4-Minuten-Takt = 15 Züge je Richtung = 30 Züge in beide Richtungen/Stunde

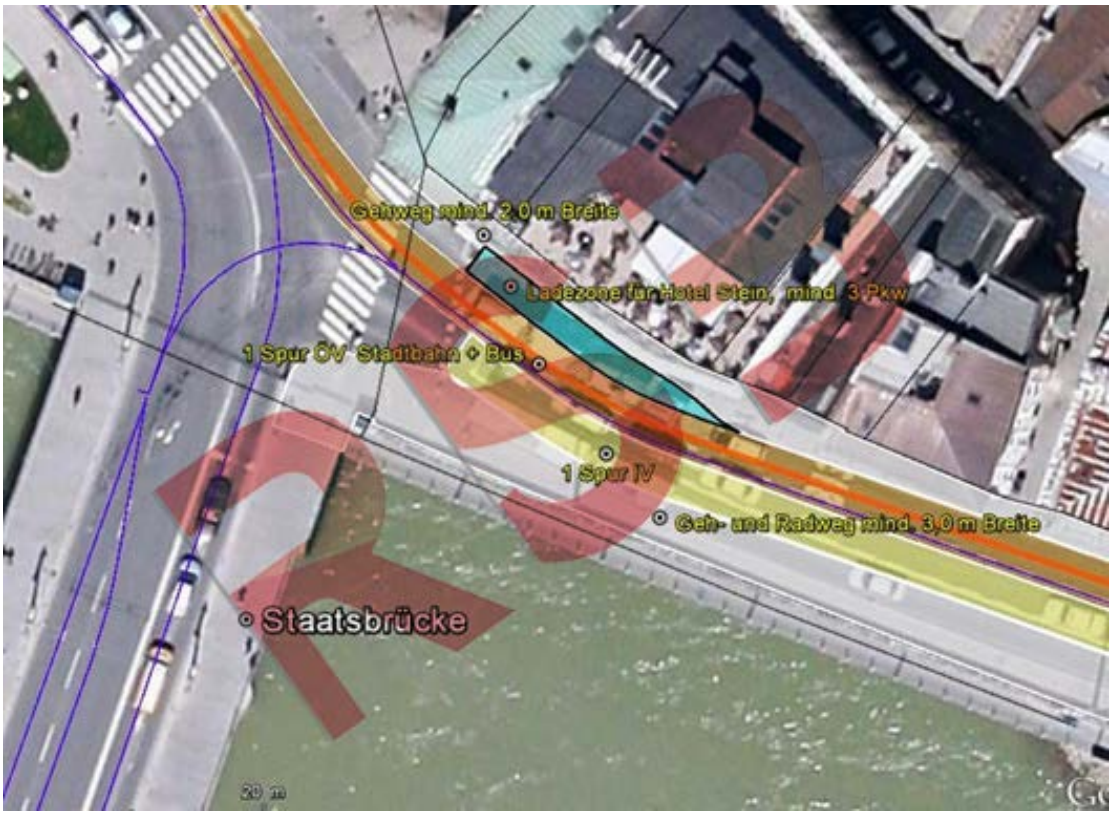
Verkehr in der Innenstadt im Zeitraum von 10:00 bis 14:00 Uhr = 4 Stunden

	Anzahl in 4 Stunden		**30% Besetzung Personen**	**Vollbesetzung Personen**
Kfz	**5.000**		**7.500 Personen**	**25.000 Personen**
RSB	**120**		**18.000 Personen**	**60.000 Personen**



Mit dem System RSB ist es möglich, im gleichen Zeitraum 140 Prozent mehr Besucher in die Innenstadt zu transportieren.

Vorschlag für die Verkehrsführung Giselakai – Innenstadt rechter Staatsbrückenkopf



Grafik: © Schimonsky/Mayer 2012

Erläuterung:

Bahn und Bus auf einer Spur (blaue Linien = Busführung).

Keine Busschleuse für Linksabbieger des ÖV notwendig, dadurch Staureduktion und Verkehrsflussbeschleunigung des ÖV. Künftig auf jeder Straßenseite ein Gehweg, heute nur einseitiger Gehweg vorhanden. Ausreichende Ladezone beim Hotel Stein, heute oftmals Behinderung der ÖV-Spur.

Die Realisierung des RSB Systems erlaubt eine Verkehrsberuhigung der Innenstadt Salzburg. Der Agglomerationsverkehr wird erheblich eingedämmt. Durch diese Maßnahme wird das städtische Straßennetz massiv entlastet. Die Straßenzüge der umliegenden Stadteile verkraften somit den anfallenden Verkehr.

Weitere wichtige Themen für die Stadt Salzburg

- Güterzugumfahrung der Stadt Salzburg im Süden und Osten
- Verladeterminal NEU ROLA Salzburg (rollende Landstraße)
- Planung des Autobahnanschlusses Hagenau
- RSB 7 – Trasse berücksichtigen und in Planung einbeziehen

1.2) RSB 1 S1/11 Salzburger Lokalbahn(SLB)

Ostermiething/Lamprechtshausen – Oberndorf – SalzburgHbf./tief – Salzburg-Zentrum – Salzburg-Süd – Anif– Hallein

Nordstrecke: Untersuchung der erforderlichen Kapazitäten und prüfen, ob zweigleisiger Ausbau auf der Gesamtlänge oder abschnittsweisenotwendig ist.

Einbindung der RSB 6 und RSB 7 in die Lokalbahnstrecke. Dadurch ist ein doppelgleisiger Ausbau ab den Einbindungspunkten bis Itzling notwendig.

Unterführung der Andreas-Hofer-Straße anstatt Bahnübergang, dadurch weniger Stau auf der Straße, dichterer Takt auf der Schiene möglich. Obushaltestelle direkt bei der HS Itzling als Übergang zur RSB 1, RSB 6 und RSB 7. Modernisierung der Haltepunkte der SLB.

1.3) S-Bahn S2– Bestandsstrecke

Prüfung der Verlängerungen der S-Bahn-Linie S2

Richtung West: Freilassing bis Traunstein

Richtung Ost: Straßwalchen bis Attnang-Puchheim

S2 Traunstein – Freilassing – Salzburg Hbf. – Steindorf – Straßwalchen–Attnang-Puchheim

Einbindung der Flügellinien:

- S21 Simbach – Braunau – Steindorf – Salzburg – Freilassing
- S22 Traunstein –Waging
- S23 Traunstein –Ruhpolding
- S24 Traunstein –Traunreut
- S25 Traunstein –Mühldorf am Inn

Variante Ringlinie:

Ringlinie S21

Simbach – Braunau – Steindorf – Salzburg – Freilassing – Traunstein – Mühldorf – Simbach

Eine Verbindung von Bestandsstrecken der Regionen Salzburg-Bayern-Oberösterreich

Salzburg hat einen hohen Pendleranteil aus dem angrenzenden Oberösterreich. Eine Einbindung der angrenzenden oberösterreichischen Regionen in das S-Bahn-Netz von Salzburg scheint geboten. Mit dem Einsatz der entsprechenden Fahrzeuge und mit bedarfsgerechten Haltepunkte ist eine hohe Kundenakzeptanz gegeben.

1.4) S-Bahn S3– Bestandsstrecke

Prüfung der Verlängerung der S-Bahn-Linie S3 Richtung West:
Saalfelden bis Hochfilzen >> Tirol

S3 Berchtesgaden – Freilassing – Salzburg Hbf./hoch – Bischofshofen – Schwarzach/St.Veit – Zell am See – Saalfelden – Hochfilzen >> Tirol

S39 Zell am See – Mittersill – Krimml
Zell am See – Kaprun

Vom Alpenvorland ins Gebirge

S2 Traunstein – Freilassing – Salzburg Hbf./hoch – Hallein – Bischofshofen– Schwarzach/St.Veit–Zell am See– Saalfelden – Leogang – Hochfilzen >> Tirol

S3 Berchtesgaden – Freilassing – Salzburg Hbf./hoch – Steindorf– Straßwalchen – Vöcklabruck – Attnang-Puchheim >> Oberösterreich

1.5) S-Bahn S4– Bestandsstrecke

Prüfung der Verlängerung der S-Bahn-Linie S4

Richtung Süd: Salzburg bis Radstadt >> Steiermark

Taktverdichtung im Salzachtal bis Bischofshofen

S4 Mühldorf am Inn – Laufen – Freilassing – Salzburg Hbf./hoch – Bischofshofen – Radstadt >> Steiermark

1.6) RSB 5 KÖNIGSSEE – MONDSEE ISCHLER BAHN

Bad Ischl – Mondsee – Salzburg Hbf./tief – Salzburg-Zentrum – Anif – Berchtesgaden – Königssee

1. Abschnitt: Salzburg – Mondsee
2. Abschnitt: Mondsee – Bad Ischl

Prüfen der Streckenvariante Bad Ischl – St. Gilgen – Fuschl – Hof – Koppl – Salzburg

1.7) RSB 6 TRUMERSEEN BAHN

Mattsee – Bergheim*– Salzburg Hbf./tief – Salzburg-Zentrum – Hallein – Bischofshofen – Schwarzach/St.Veit – Gasteinertal – Böckstein ** >> Kärnten

Verlängerung von Mattsee Richtung Mattigtal andenken.

* Ab Bergheim auf der Bestandsstrecke der SLB bis Salzburg Hbf./tief
** Ab Hallein bis Böckstein >> Kärnten auf der Bestandsstrecke der ÖBB

1.8) RSB 7 MESSE-FLUGHAFEN BAHN

Flughafen W. A. Mozart – Schwarzenberg-Kaserne – EM-Stadion – EUROPARK– Messezentrum/Salzburgarena – Salzburg Hbf./tief – Salzburg-Zentrum – Salzburg-Süd (optional als Ringlinie um die Stadt Salzburg)

Dieser Streckenteil könnte als Hochbahn realisiert werden. Dies bietet eine städtebauliche und architektonische Herausforderung. Es besteht die Chance, mit einer zeitgemäßen und modernen Architektur den Willen Salzburgs, in eine neue Ära des öffentlichen Verkehrs eintreten zu wollen, klar zu demonstrieren.

Diese RSB-Strecke bedient zentrale und wichtige Stätten mit jährlich ~ 14 Mio.* Personenbewegungen (ohne Wohnbevölkerung).

Die direkte Anbindung von Flughafen Salzburg, Messezentrum und Hauptbahnhof ist essenziell für Stadt und Regionen.

Gütertransport von und zum Flughafen kann so auch auf der Schiene erfolgen (Kerosin).

Quelle: *lt. Angaben der Besucherzahlen der einzelnen Unternehmen auf deren Website aus 2012

1.8.1) Flughafenshuttle Salzburg W. A. Mozart<> München F.J.Strauß

Eine Flughafenerweiterung erscheint aus derzeitiger Sicht schwer möglich. Eine Kooperation der Flughäfen Salzburg und München* ist zu überdenken: Zugshuttle zwischen den Flughäfen Salzburg und München mit Einchecken im Zug (Fahrzeit = Eincheckzeit).

Durch diese Maßnahme verbessert sich der Anschluss von Salzburg und den umliegenden Regionen an das internationale Flugnetz bei nahezu gleichem Zeitaufwand. Dies bedeutet sicherlich eine logistische Herausforderung, aber auch ein Zusammenrücken der Regionen. Zugleich erreichen vorhandene Infrastrukturen ihren optimalen Nutzungsgrad. International bedeutet dies eine neue Form der Zusammenarbeit der Regionen und eine Koordination der Verkehrsströme.

Die geplante Umsetzung der Magistrale für Europa Paris – Budapest ist für den Flughafenshuttle eine Voraussetzung.

* Anmerkung: An einer Diplomarbeit zur „Magistrale für Europa“ Paris-Budapest über Mühldorf – Freilassing/Salzburg mit Anschluss an den Flughafen München wird derzeit von Tristan Laska, Universität Augsburg, gearbeitet.

Ein Nutzen für die Regionen?

Die Verkehrsprobleme der Stadt Salzburg haben ihren Ursprung in den Regionen = Agglomerationsverkehr.

1.9) RSB 8 FUSCHLSEE BAHN

Hof – Koppl – Guggenthal – Salzburg Hbf./tief – Salzburg-Zentrum –Anif

RSB 81 GAISBERGBAHN
Zahnstangenstrecke, kompatibel mit dem Gesamtsystem, eingleisig
Guggenthal – Gaisbergspitze

Prüfen einer Streckenvariante: Bad Ischl – St. Gilgen – Fuschl – Hof – Kopp l– Salzburg; alternativ zur Strecke St. Gilgen – Scharfling – Mondsee

1.10) System Bus

1.10.1) Stadtbus Salzburg

Leitsatz: Längsrichtung S + RSB

Querverkehr BUS

KEIN paralleler Busverkehr

Obusse sind hervorragende öffentliche Verkehrsmittel, deren Existenz für Salzburg niemand infrage stellt. Ob und inwieweit derzeit geplante Maßnahmen zum Ausbau jedoch sinnvoll sind, sollte angesichts der hohen Steuergelder, die in diesen Ausbau fließen, einer öffentlichen Diskussion vorbehalten sein. Ein Innehalten, um Zeit für sachgerechte Prüfungen zu ermöglichen, ist angebracht und notwendig.

Thema: Obusverlängerung von Mayrwies nach Hallwang-Esch/Eugendorf

In allen Städten und Regionen mit Schienenverkehr wurden und werden die Busverkehre als Zubringer ausgestaltet, um einerseits nicht mit der Bahn zu konkurrieren und andererseits ein engmaschiges öffentliches Nahverkehrssystem für die Bevölkerung zu schaffen.

In Längsrichtung Schiene und Querverkehr Bus

Aufgrund der hohen Fixkosten einer Bahn für Infrastruktur und Fahrzeuge wird diese üblicherweise nur dort realisiert, wo die entsprechende Nachfrage herrscht. In Karlsruhe wird beispielsweise ab einer zu erwartenden Fahrgastzahl von 5.000 Personen pro Tag über die Anbindung an das Schienennetz nachgedacht. Dieses Prinzip ist nachvollziehbar und trägt dem Gedanken des sparsamen Umgangs mit öffentlichen Mitteln Rechnung.

Auch im Oberpinzgau wurde seitens des Lands und der Salzburg AG als Betreiber der Pinzgauer Lokalbahn die Abschaffung paralleler Busverkehre gefordert. In einem Vertrag mit den Gemeinden wurde die Bahn als Rückgrat der öffentlichen Verkehrsbedienung in dieser Region definiert. Der Bus soll als Zubringer dienen.

Eine Obusverbindung nach Eugendorf ist sicher aus verschiedenen Gründen abzulehnen und eine Schienenanbindung vorzuziehen:

- Sehr große Entfernung, dadurch hohe Infrastrukturkosten für die Errichtung der Fahrleitung
- Lange Fahrzeiten von zumindest 40 bis 50 Minuten bis in die Salzburger Innenstadt, die jedenfalls nicht attraktiv für Fahrgäste ist
- Obus als Stadtbusfahrzeug mit wenigen Sitzplätzen ist unkomfortabel (lange Fahrzeit)
- Kürzere Fahrzeit und mehr Fahrgastkomfort im Überlandbus
- Hohe Kosten für die Beschaffung der Obusse und den Betrieb, wenn ein attraktiver Takt umgesetzt werden soll (lange Fahrzeit)
- Heute schon wird ein dichter Bustakt dort angeboten, aber zu wenig angenommen
- Das System Bus hat für die Problemlösung dieser Region zu wenig Kapazität und Akzeptanz und ist zu wenig attraktiv, um den Autofahrer zum Umstieg zu bewegen
- Das System Obus oder Bus ist nicht in der Lage, das Verkehrsproblem im Einzugsbereich der Stadt Salzburg zu lösen (Agglomerationsverkehr).
- Der Bus steht im Stau und die Straße ist überlastet

Gleiches gilt für die angedachten Projekte einer Obusverlängerung in die Agglomeration nach Anif und Grödig. Wäre das System Bus in der Lage, das Problem des Agglomerationsverkehrs zu lösen, gäbe es heute aufgrund des guten Regionalbusangebots keine Staus.

Eine Obusanbindung der Stadt Freilassing von Liefering aus erscheint sinnvoll und dürfte die entsprechende Verkehrswirkung mit sich bringen. Allerdings sollte aufgrund des Langlaufs und der damit verbundenen Verspätungsanfälligkeit der Obuslinie 4 über entsprechende Gegenmaßnahmen nachgedacht werden, z.B. überlappende Teilung dieser Linie im Stadtzentrum. Wendepunkt Westast auf dem Makartplatz und Wendepunkt Ostast auf dem Hanuschplatz – so wäre eine umsteigefreie Bedienung beider Altstadtseiten aus diesen Destinationen gewährleistet.

Machbarkeit und Wirkung sollten durch Verkehrssimulationen untersucht werden.

RSB macht den Weg für den STADTBUS frei.

RSB reduziert den Agglomerationsverkehr.

RSB reduziert den Verkehrsdruck auf Stadt bzw. Zentralraum.

Investition Doppelgelenk-Obus

Der Betrieb dieses Bussystems für diese Problemstellung sollte sachlich hinterfragt werden:

Verschärfen sich die Platzprobleme auf der Straße und in den Haltestellenbereichen (Busstau in den Haltestellenbereichen, besonders an den zentralen Umsteigeknoten der Innenstadt)?

Wird damit das Verkehrsproblem aus der Agglomeration gelindert?

Kosten-Nutzen-Verhältnis?

Investitionen in die dafür notwendige Infrastruktur:

Werkstätten- und Remisenumbau, Busbuchten oder Fahrbahnhaltestellen etc.

Wird die erhoffte Wirkung erzielt oder kann mit geringeren Investitionsmitteln ein besseres innerstädtisches Angebot erreicht werden?

Ist es besser, bei gleichbleibendem Takt die Gefäßgröße zu verändern, oder sollte bei gleicher Gefäßgröße (Eingelenkbus) der Takt verdichtet werden, z.B. zu den Hauptverkehrszeiten?

Wie würde sich dies auf das Problem des Platzbedarfs auswirken?

Könnte diese Investition nutzlos sein, wenn das Projekt RSB/ERB verwirklicht wird?

(ERB-Machbarkeitsstudie in Ausarbeitung)

All diese und andere Fragen müssen mit modernsten Methoden der Verkehrsplanung und entsprechenden Simulationen untersucht und beantwortet werden.

1.10.2) Regionalbus

Das System Bus ist für einen Umstieg vom Auto auf ÖV zu wenig attraktiv und für diesen Anwendungsfall (Agglomerationsverkehr im Zentralraum Salzburg) nicht das richtige System.

Die Regionalbuslinien bedienen den Querverkehr in den Regionen und zwischen den einzelnen S-Bahn- und RSB-Strecken. Durch die Realisierung des Regionenprojekts RSB mit der schrittweisen Realisierung der RSB-Strecken ändern sich damit einhergehend die Streckenführungen der Regionalbuslinien.

Der heute zentrale Umsteigepunkt Salzburg Hauptbahnhof/Südtiroler Platz wird entlastet, da sich die Umsteigeknoten in die Regionen verlagern. Dies hat eine erhebliche Frequenzentlastung des Südtiroler Platzes zur Folge und schafft damit mehr Platz für den Stadtbusknoten Hautbahnhof, der dann neu gestaltet werden kann. Diese Realisierungen erfolgen schrittweise und in überblickbaren Zeiträumen und sind somit finanziell verkraftbar.

Für den innerstädtischen Straßenverkehr bedeutet dies eine wesentliche Entlastung. Das Verkehrsproblem auf dem Südtiroler Platz löst sich schrittweise von selbst.

Längsrichtung SCHIENE – Querverkehr BUS

In Regionen, die dieses Prinzip anwenden, werden im Busquerverkehr wesentlich mehr Fahrgäste befördert, als dies in Längsrichtung jemals der Fall war.

1.11) Stieglbahn

Der Einsatz öffentlicher Mittel für den Ausbau und die Elektrifizierung der Stieglbahn zur Nutzung für den Personenverkehr sollte sinnvollerweise im Rahmen eines Gesamtkonzepts **RSB** untersucht werden.

Umsteigepunkte verlagern sich, neue Umsteigepunkte entstehen.

Längsrichtung Schiene mit S-Bahn und RSB, Querverkehr Bus.

1.12) RSB-Verkehrsangebot

Aufgrund der Verwendung von öffentlichen Geldern für die Errichtung der Infrastruktur ist der Betreiber des Fahrbetriebs durch öffentliche Ausschreibung zu ermitteln.

Größtes Augenmerk ist den Ausschreibungskriterien zu widmen.

Die Qualität des Angebots hat den Bedürfnissen der Regionen, der Kunden, der Wirtschaft und der Umwelt zu entsprechen. Auch der Dienstnehmerschutz ist in diesem Zusammenhang ein essenzielles Thema.

Die Vergabezeiträume dürfen zehn Jahre nicht übersteigen.

Um die Qualität und Quantität des Fahrzeugangebots für unsere Regionen zu gewährleisten, sollte vonseiten der RSB-Infra auch der Fahrzeugpool entgeltlich zur Verfügung gestellt werden.

Personenverkehr

Beförderungszahlen: Schätzung beförderter Personen in Mio. pro Jahr

SBS STADT BAHN SALZBURG – das Herzstück	**12**
RSB 1 S1/S11 SALZBURGER LOKALBAHN	**7**
RSB 5 KÖNIGSSEE – MONDSEE – ISCHLERBAHN	**12**
RSB 6 TRUMER-SEEN-BAHN	**5**
RSB 7 MESSE-FLUGHAFEN-BAHN	**6**
RSB 8 FUSCHLSEE-BAHN	**8**
Summe in Euro	**50 Mio**.

Güterverkehr

Ein Bahngüterverkehr mit Güterzügen ähnlich der Eisenbahn ist auf RSB-Strecken nicht möglich (Mischsystem aus Eisenbahn und Straßenbahn).

Güterverkehr mit Gütertramfahrzeugen, die alle Wechselaufbauten des Straßengüterverkehrs transportieren können, ist im Bereich des RSB-Netzes möglich und anzudenken.

Das System Gütertram ist technisch und rechtlich in der Lage, auch Eisenbahnstrecken zu befahren.

Mit der Gütertram können Wechselaufbauten, z.B. am bestehenden Terminal in Kleßheim oder an geplanten Terminals, über die Hauptstrecken zugestellt bzw. abgeholt werden.

Bedarf, Kosten, Wirkung und Machbarkeit sind durch entsprechende Analysen abzuklären.

1.13) LPT Lokaler Personen Transport

Der Zubringerdienst in der Region

Eine gute und bequeme Erreichbarkeit eines öffentlichen Verkehrssystems ist für dessen Akzeptanz unerlässlich.

Die Zufahrtsmöglichkeiten in der Region sind oft suboptimal. Für viele Benutzer ist es aufgrund örtlicher, persönlicher oder anderer Umstände oftmals unmöglich, ohne Auto zu den Einstiegsstellen zu gelangen. Die Erreichbarkeit sollte in den Landgemeinden auch ohne Auto kostengünstig und praktikabel gewährleistet werden.

Ein Leitbetrieb, wie es die RSB Salzburg-Bayern-Oberösterreich sein wird, muss daher über diese Probleme nachdenken und auch hier Lösungen anbieten.

Das Angebot kann und soll nicht für den Nutzer kostenfrei sein. Ein Beitrag ist ohne Weiteres statthaft. Bei entsprechender Organisation können solche Systeme mit geringen öffentlichen Zuschüssen der jeweiligen Gemeinden auskommen.

Solche Zubringerdienste kommen nicht nur den Gemeindebürgern entgegen, sie entlasten auch die Umwelt und sparen fossile Brennstoffe. Gemein- und volkswirtschaftlich betrachtet könnte sich hier eine ausgeglichene Bilanz ergeben. Unnötige innerörtliche Verkehre verringern sich.

Fahrziele und Nutzer

Zubringerdienst für S-Bahn, RSB und Regionalbus zu den jeweiligen örtlichen Anbindungen und Verkehrsknoten.

Innerörtlicher Transport:

- Schülertransport in entlegene Gebiete, in denen sich ein Schulbus nicht rechnet
- Schülertransport zu außerschulischen Veranstaltungen wie Musik, Sport, Nachhilfe etc.
- Transporte zu sonstigen Zielen wie z.B. Arztbesuchen, Veranstaltungen, Freizeitzielen etc.

Zielgruppen:

Erwachsene, Berufstätige, Senioren, Kinder, Schüler, Tourismus, Freizeitverkehr

Auftraggeber

Die jeweilige Gemeinde oder Gemeindeverbände.

System

- Abholdienst an jeder Postadresse der jeweiligen Gemeinde
- Bereitschaft auf Abruf, Sammeldienst zulässig
- Abholung innerhalb von 20 Minuten, gleiche Betriebszeiten wie RSB
- Rufsystem:
    - Telefonorder (Festnetz oder Handy)
    - Per Internet über LPT-Homepage

Eine Machbarkeitsstudie und Wirkungsanalyse sollten angedacht werden.

1.14) Energie – Gewinnung und Versorgung

Die Bahn wird, mit Ausnahme des Nostalgiebetriebs ab Mondsee, mit elektrischer Energie betrieben.

Auf Energieeffizienz sowie größtmögliche Schonung der Umwelt und des Klimas ist besonderes Augenmerk zu legen. Nach Stand der Technik ist auf ökologische und erneuerbare Energiegewinnung und Energierückgewinnung zu achten.

Ein ökologischer und ökonomischer Energieeinkauf ist geboten.

Denkbar und überlegenswert ist zu überprüfen, ob eine Energieerzeugung durch Kraft-Wärme-Kopplungen mit den in vielen Gemeinden vorhandenen Nahwärmekraftwerken effizient möglich ist.

Wasserkraft, Sonne und Wind sollen zur Energiegewinnung nach Maßgabe der ökonomischen, ökologischen und technischen Möglichkeiten mit einbezogen werden.

Es werden die modernsten Methoden der Energierückgewinnung aus laufendem Betrieb sowie der Energiespeicherung angewendet.

Ziel: ENERGIEAUTARKER Betrieb des RSB-Systems

Ein hochaktueller Themenbereich – Machbarkeit und Wirkung sollten fachlich und unabhängig untersucht werden.

Umwelt

Unter der Annahme, dass die RSB 50 Millionen Fahrgäste pro Jahr befördert, ergeben sich folgende Rückgänge der Emissionen pro Jahr (niedrigste Annahme an Personenfrequenzen und Autofahrten):

50 Mio. beförderte Personen/Jahr ergeben ~45 Mio. Autofahrten/Jahr

Ergebnis: ~300 Mio. Autokilometer und ~1,8 Mrd. Liter Treibstoffverbrauch

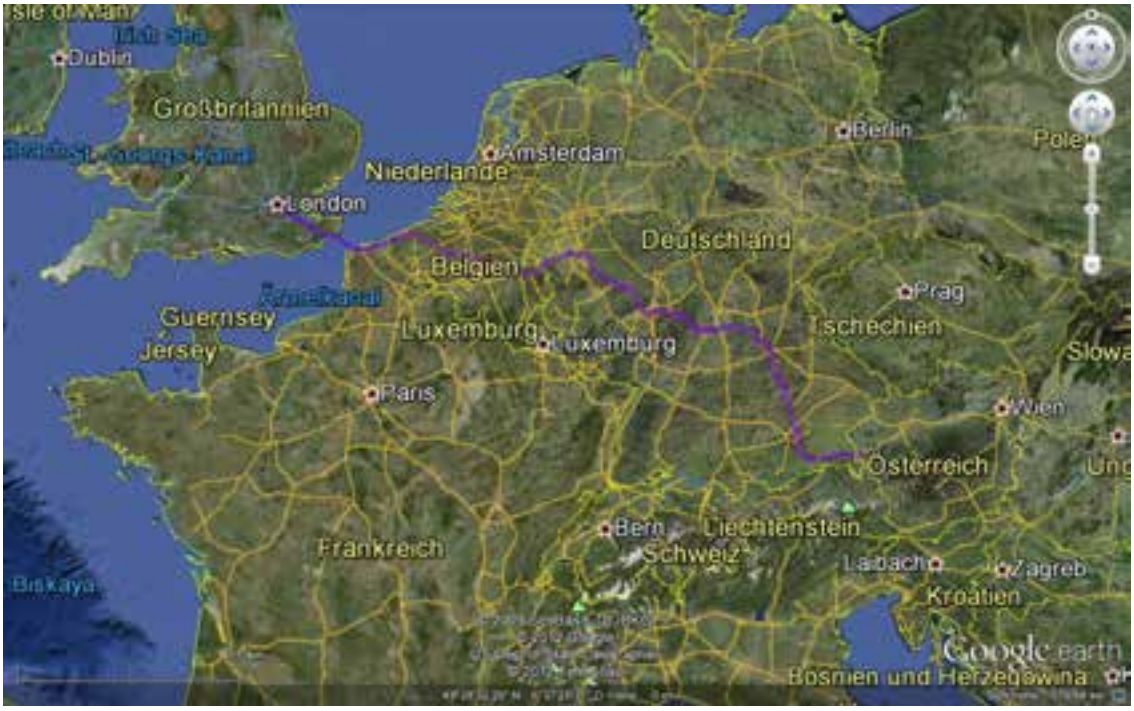
Das sind 60.000 Lkw-Tanklastzüge mit einer Länge von 1.200 Kilometern

300 Mio. Autokilometer verursachen:

CO_2	**Treibhausgase**	45.700 t/Jahr
NOx	**Stickoxide**	122 t/Jahr
Part	**Feinstaub**	8 t/Jahr

Das entspricht 1.200 km oder 60.000 Lkw-Tanklastzügen auf der Strecke von **Salzburg** nach **London**.

60.000 Lkw-Tanklastzüge Salzburg→London = 1.200km



Grafik: © Mayer 2012

1.15) P+R – Park & Ride Anlagen und Elektromobilität

Jeder Fahrgast mit gültigem Fahrausweis hat einen kostenlosen Stellplatz für sein Fahrzeug.

Stellplätze an allen Haltestellen außerhalb der Zentren.

Leistungsfähige Park & Ride Anlagen an den Verkehrsknoten- und Umsteigepunkten.

Durch die RSB-Zulaufstrecken ist es möglich, Park & Ride Anlagen am Stadtrand zu errichten und dem Autofahrer eine attraktive Möglichkeit zum Umstieg zu bieten.

Bestehende Parkinfrastrukturen sind in dieses Konzept mit einzubeziehen: Messe, EM-Stadion, Flughafen.

Neue Parkinfrastruktur:

- P+R Salzburg-Süd **direkt an der Autobahnabfahrt Salzburg-Süd (Anif/Grödig)**
- P+R Salzburg-Ost **(Eugendorf)**
- P+R Salzburg-Nordwest **(beim EM-Stadion)**

Nach Inbetriebnahme der RSB und des Park & Ride-Konzepts sollten die jährlichen sommerlichen Megastaus in der Stadt der Vergangenheit angehören. Entsprechende Verkehrsleitsysteme zu den Park & Ride-Plätzen sind zu installieren. Eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit ist zu leisten.

RSB-Fahrkarte = P+R-Karte = SalzburgCard*

Ein erster Schritt dazu ist die Anbindung der Messe Salzburg an das Netz der SLB. Dieser erste Schritt würde nicht nur die Verkehrssituation sofort verbessern, Salzburg wäre damit auch in der Lage, große Ausstellungen und Weltkongresse im Messezentrum organisieren und anbieten zu können, weil der Hauptbahnhof direkt angebunden ist. Durch den weiteren Ausbau der RSB 7 ist in einem zweiten Schritt die Messe mit dem Flughafen direkt verbunden. Zusammen mit dem Hauptbahnhofanschluss stärkt das den Messestandort Salzburg.

* Vergünstigungen der SalzburgCard

Elektromobilität

An allen Park & Ride Anlagen der RSB wird die Möglichkeit geboten, Elektrofahrzeuge „aufzutanken“.

Ladestationen für E-Bike, E-Scooter und E-Auto.

Bei Ihrer Rückkehr steht Ihr Fahrzeug vollgeladen bereit.

1.16) Touristenbuskonzept

Rund 25.000 Touristenbusse bringen uns ca. 1.250.000 Touristen jährlich in unsere Stadt. Das derzeitige System der Zustellung und Abholung der Touristen bedingt 100.000 unnötige Busfahrten in unserer Stadt. Diese Fahrten belasten die Umwelt und das Straßensystem. Die Abstellsituation der Busse während den Wartezeiten ist derzeit unbefriedigend.

Analog zum Park-and-ride-System für Individualtouristen kann ein Touristenbuskonzept für unsere Stadt verwirklicht werden.

RSB-Fahrkarte = Bus-P+R-Karte = SalzburgCard*

Der Touristenbusterminal und die notwendige Infrastruktur dafür könnten im Süden der Stadt und auch beim EM-Stadion errichtet werden. Durch die Entwicklung und Installation der entsprechenden Logistik und Infrastruktur ist eine rasche Abfertigung des punktuell anfallenden großen Zustroms bewältigbar.

Der Touristenbusterminal und der Haltepunkt der RSB sind direkt nebeneinander angeordnet. Die Südstrecken haben die erforderliche Taktdichte, um die Gäste schnell und bequem vom Terminal in die Stadt und wieder zurück zu bringen.

Eine oberirdische Führung der SBS würde für den Touristen unser weltberühmtes Stadtpanorama sichtbar und erlebbar machen. Dies ist unabdingbar für die Tourismusregion Salzburg. Die Umwelt, die Stadt Salzburg, der Tourismus und das System RSB profitieren davon. Der fossile Energieverbrauch reduziert sich.

Ausnahmen gelten für jene Busse, die die Touristen zur Hotellerie für Nächtigungen bringen, sowie für Sightseeinglinien (wie z.B. Hop on Hop off etc.).

1.17) Citylogistik – logistischer Stückgutverkehr

Die Anlieferung von Stückgut/Paketen in den Regionen und Zentren erfolgt heute zwischen den Zustellern und Paketdiensten weitgehend unkoordiniert. Dies löst in den Ortszentren oft massiven Verkehr aus. Ein Empfänger erhält oft von mehreren Paketdiensten tägliche Zustellungen. Diese Zustellungen lösen Tausende unnötige Fahrten auf unserem Straßensystem aus. Unnötiger Lärm, Emissionen, Energieverbrauch sowie Kosten sind die Folge.

Citylogistik– logistischer Stückgutverkehr als logistische Herausforderung

Ein für die Zentren logistisch organisierter Stückgutverkehr könnte Abhilfe schaffen. In den Fußgängerzonen und im Altstadtbereich erfolgt die Zustellung durch Elektrofahrzeuge.

Um die Machbarkeit und Wirkung fachlich und unabhängig zu untersuchen, sollte eine Gruppe aus Transportwirtschaft, Verkehr und Sozialpartnern Kriterien zu diesem wichtigen Thema erarbeiten und in geeigneter Form umsetzen. Eine Einbindung der RSB in dieses System ist denkbar.

1.18) Güterzugumfahrung der Stadt Salzburg

Die Häfen Hamburg und Rotterdam sind in Zeiten der Hochkonjunktur überbelastet. Aus diesem Grund werden die Güterströme aus der Mitte Deutschlands vermehrt in Richtung Süden geführt. Die Häfen Triest und Koper sind die Anlaufpunkte und werden laufend erweitert und ausgebaut. Die Zulaufstrecke auf der Schiene in Richtung Süden verläuft über Salzburg. Containerzüge sind vorwiegend in der Nacht unterwegs und stellen die lautesten und meist die längsten Züge dar. Die Faktoren Lärm (Stadtgebiet) sowie die Kapazität der Stadtdurchfahrtsstrecken (Freilassing – Hauptbahnhof > in Richtung Süd und Ost) sollten im Detail untersucht werden. Anzudenken sind Güterzugumfahrungen der Stadt Salzburg in Richtung Süd und Ost bzw. deren Ausweisung als Vorbehaltsflächen in der Raumordnung.

Eine fachliche Untersuchung dieses Themas ist angebracht.

Eine rechtzeitige Bearbeitung dieses Themas verhindert neuerliche Probleme wie im Projekt 380 KV Leitung.

1.19) Lkw-Verladeterminal ROLA in der Stadt Salzburg

Der Lkw-Verladeterminal in der Stadt Salzburg ist durch die räumliche Entwicklung der betroffenen Stadtteile zum großen Teil in Wohngebiete gewandert.

Die Verladung der Lkws auf die Züge der ROLA verursacht ein Zuparken der umliegenden Straßen, erhöht die Emissionen (Abgase, Lärm) und dergleichen. Diese Situation erweckt auf diese Weise den Unmut der Bevölkerung.

Das räumliche Platzangebot an dieser Stelle ist unzureichend. Die dazu benötigte Infrastruktur dafür ist marginal bis gar nicht vorhanden.

Ein neuer Standort für das System ROLA sollte angedacht und untersucht werden.

Parameter:

- Autobahnnähe
- Eisenbahnnähe
- Nähe zum Containerumschlagterminal

Das Gewerbegebiet Puch-Urstein ist ein Untersuchungsbeispiel:

- Autobahnanschluss vorhanden
- Eisenbahnanschluss möglich

1.20) RSB 9 SAALACHTAL BAHN - Kleines Deutsches Eck

Bad Reichenhall – Lofer – Saalfelden/Lofer >> Tirol

Die Probleme und Verkehrszuwächse sind bekannt. Ebenso die künftige Entwicklung auf dieser wichtigen Durchzugsroute.

Auch in diesem Gebiet sollte ein Produktmix (Straße und Schiene) im Verkehrsangebot angedacht werden.

Dies bedeutet einen großen Nutzen für Mensch, Verkehr, Wirtschaft, Tourismus, Umwelt, Energie, Lebensqualität und Mobilität in den betroffenen Regionen.

Ein gemeinsames Vorgehen der Partner

- Landkreis BGL,
- Gemeinden,
- Freistaat Bayern,
- Pinzgau und
- Land Salzburg

würde ein förderbares EU-Projekt möglich machen.

1.21) Nostalgieverkehre

Nostalgieverkehre erfreuen sich weltweit großer Beliebtheit.

Insbesondere dann, wenn berühmte Bahnen stillgelegt und z.B. durch ein Nostalgieverkehrsangebot wiederbelebt wurden. Nostalgieverkehre sind ein touristisches Highlight. Sie beleben Wirtschaft und Tourismus.

Die seit 1957 eingestellte Salzkammergut-Lokalbahn (SKGLB), im Volksmund auch Ischlerbahn genannt, ist nach wie vor in Eisenbahnkreisen weltweit ein Begriff. Sie hat einen sehr hohen Bekanntheitsgrad.

© Gemeinde Thalgau

Einen hohen Bekanntheitsgrad hat auch die Bahn von Salzburg an den Königssee. Sie wurde im Jahr 1939 in einer „Nacht-und-Nebel-Aktion“ auf Befehl der damaligen Machthaber eingestellt und auf weiten Strecken in Bayern sofort abgebaut.

Ein Nostalgieverkehr auf beiden Strecken hat erhebliches touristisches Potenzial. Die Tourismusgebiete Berchtesgadener Land, Salzburg, Mondseeland und Salzkammergut profitieren von einem derartigen Angebot erheblich.

Salzkammergut Lokalbahn (SKGLB)

Ausgehend vom SKGLB-Museum in Mondsee könnte die Strecke über Schwarzindien, St. Lorenz, Plomberg und über den Scharfling nach St. Gilgen führen und so die beiden Tourismusgebiete verbinden. Der Anschluss an die Seeschifffahrtsanlegestellen beider Seen ist gegeben.

Beim Museum Mondsee kann das historische Bahnbetriebswerk zur Versorgung der noch vorhandenen und hervorragend gepflegten historischen Fahrbetriebsmittel entstehen.

Für derartige Projekte sind EU-Fördermittel in beträchtlicher Höhe möglich.

Ein professionell geführter Betrieb samt touristischem Marketing hat ein erhebliches Potenzial an Nächtigungs- und Tagestouristen.

Ein Potenzial von 50.000 Nächtigungen für das Gebiet Mondseeland-Salzkammergut aus dem Segment Nostalgie ist denkbar.

Dazu kommen noch die Tagestouristen, die für eine Nostalgiefahrt anreisen.

Basiszahlen der Wertschöpfung

Im Wintertourismus 2008/2009* in Österreich wurde eine Wertschöpfung pro Nächtigung von rund 174,00 Euro erzielt.

Dies ergäbe für den Bereich SKGLB-Nostalgie im Salzkammergut eine Wertschöpfung von 8.700.000,00 Euro pro Jahr.

Eine touristische Wirkungsanalyse und eine Machbarkeitsstudie für die Errichtung der Nostalgiestrecke sollten angedacht und beauftragt werden.

Die Regionen und Tourismusverbände sollten den Anstoß dazu geben.

*Quelle: Statistik Austria, Ankünfte und Nächtigungen im Tourismus-Winterhalbjahr (2007/08 bis 2009/10)
statistik.at/web_de/statistiken/tourismus/beherbergung/ankuenfte_naechtigungen/030028.html
Pressekonferenz Mai 2010 Tourismus Bilanz

Königssee Bahn

Touristisches Potenzial hat auch diese Bahn. Die Museumstriebwagen der Salzburger Lokalbahn (SLB) befinden sich in einem hervorragenden Zustand.

Ob ein Nostalgiebetrieb mit den historischen Fahrzeugen auf dieser Strecke technisch und rechtlich möglich ist, ist zu prüfen.

Königsseebahn hist. Marktschellenberg – Bahnhof

Literaturhinweise:

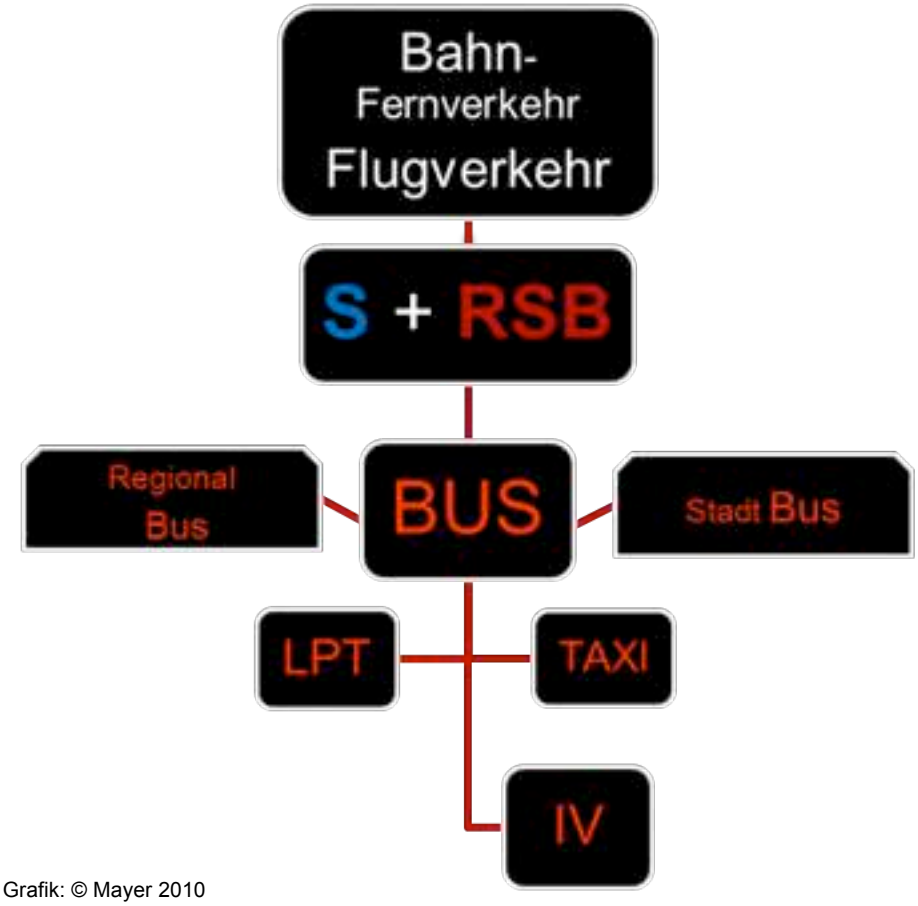
„Die Salzkammergut Lokalbahn“, Verlag Peter Pospischil, Wien (vergriffen)

„Salzburger Lokalbahnen“, Verlag Otto Slezak, Wien, ISBN 3-900134-14-6

„120 Jahre Bahngeschichte Berchtesgaden“ , Eigenverlag Birkner-Angerer, ISBN 978-3-925647-54-3

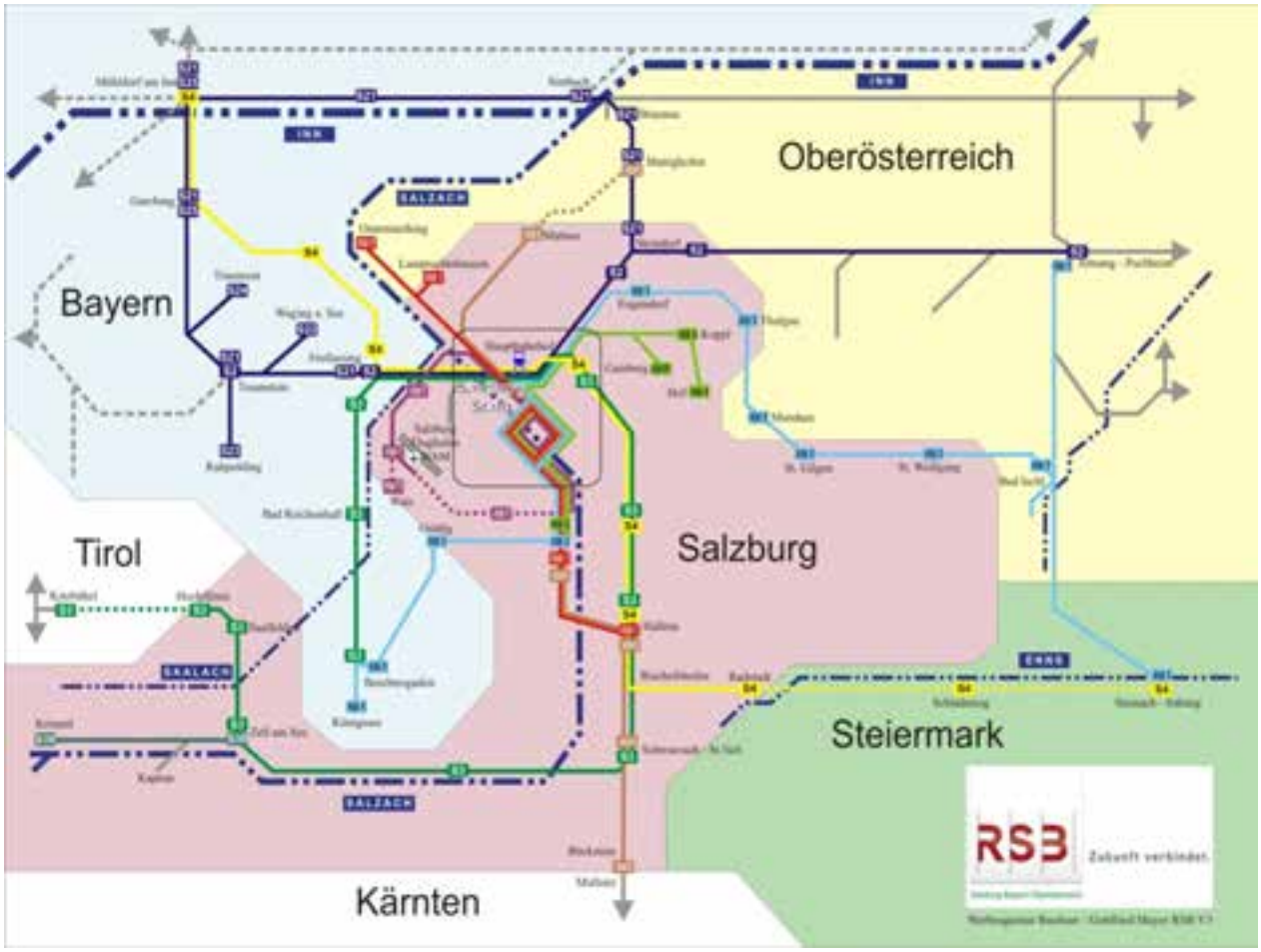
© Foto: Johann Pfnür

Organigramm ÖV Salzburg-Bayern-Oberösterreich



Grafik: © Mayer 2010

Netzplan der S-Bahn und RSB Salzburg-Bayern-Oberösterreich



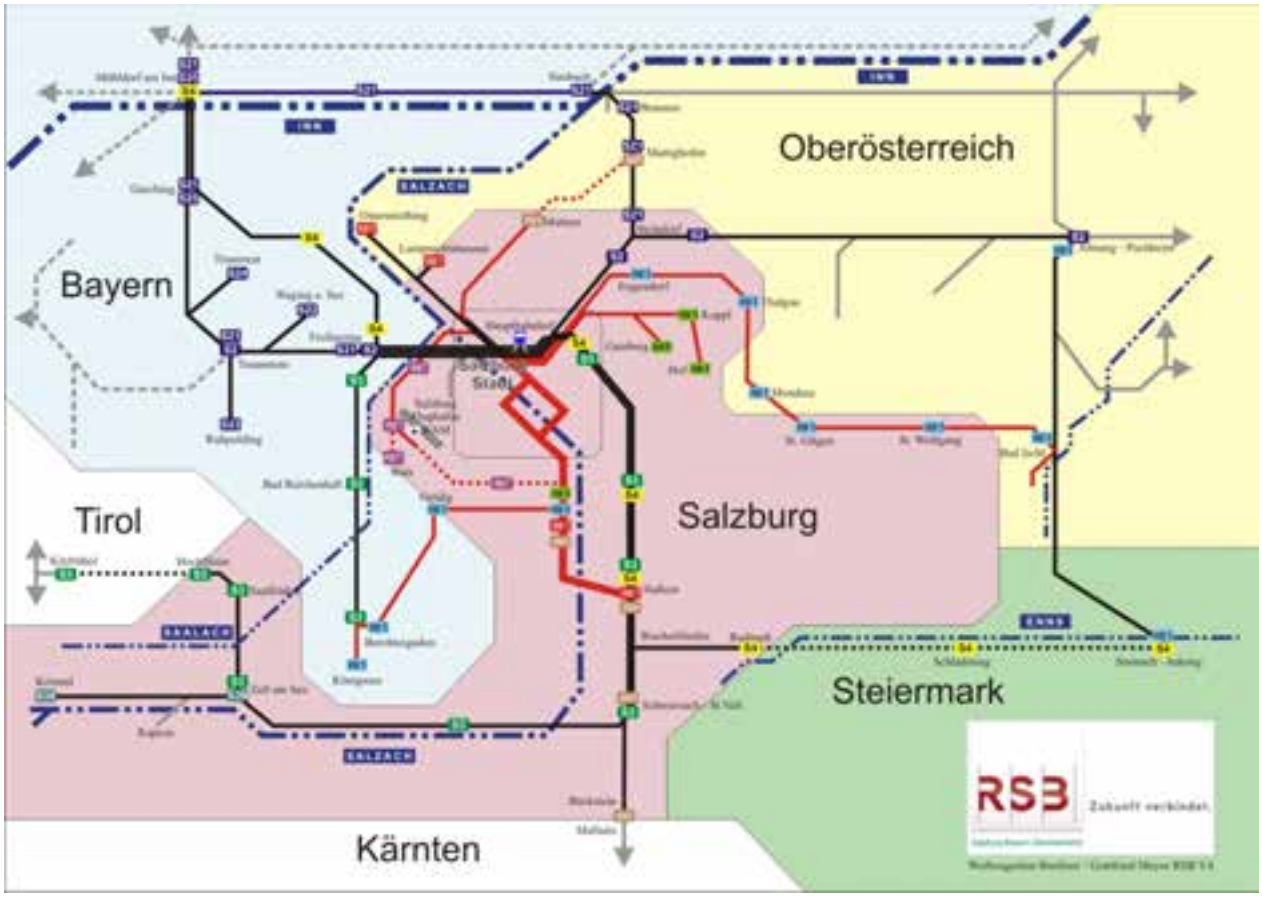
Grafik: © Mayer/Buchner 2009

Netzplan der S-Bahn und RSB in der Stadt Salzburg

Grafik: © Mayer/Buchner 2009

Netzplan der S-Bahn und RSB Bestandsstrecken und Neubaustrecken

schwarz = Bestandstrecken rot = Neubaustrecken



Grafik: © Mayer/Buchner 2009

Umsteigeknoten von S-Bahn, RSB und Bus

Ein gutes öffentliches Verkehrssystem hat dann Erfolg, wenn es effizient und kostengünstig betrieben wird und den Bedürfnissen der Regionen und der Kunden entspricht.

Ein bequemer Umstieg ohne lange Wege und möglichst ebenerdig sowie keine Unterbrechungen der Transportketten sind wesentliche Erfolgsfaktoren (siehe Merkmale eines effizienten ÖV-Systems).

Attraktive öffentliche Verkehrssysteme erfordern wenig öffentliche Zuschüsse.

Umsteigeknoten in der Stadt Salzburg – Beispiele

Annahme: oberirdische Stadtdurchfahrt, komfortable Umstiege zwischen RSB und Stadtbus möglich

SBS: **Zentrum/Theatergasse** – direkter und ebenerdiger Umstieg möglich

SBS: **Zentrum/Mozartsteg** (linke Altstadt) – bahnsteiggleicher und ebenerdiger Umstieg möglich oder Unterflurhaltestelle

SBS: **Zentrum/Hanuschplatz** – bahnsteiggleicher und ebenerdiger Umstieg möglich

SBS: **Äußerer Stein** – bahnsteiggleicher und ebenerdiger Umstieg möglich

SBS: **Unizentrum Nonntal** – bahnsteiggleicher und ebenerdiger Umstieg möglich

SBS: **Salzburg-Süd/Alpenstraße** – bahnsteiggleicher und ebenerdiger Umstieg möglich, Touristenbusterminal, P+R

SBS: **Hauptbahnhof**

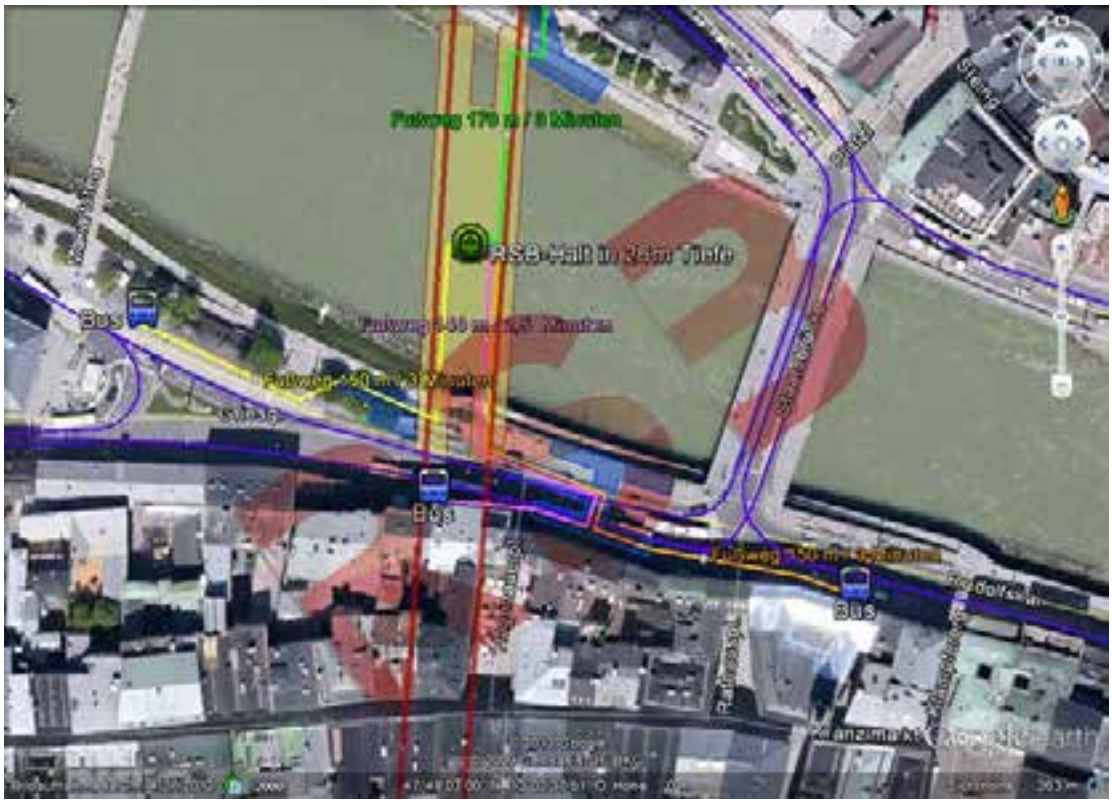
- Zentraler und magistraler Umsteigepunkt
- Hbf./hoch Fernverkehr und S-Bahn
- Hbf./tief RSB
- Vorplatz Stadtbus und Regionalbus

Diese zentralen Umsteigepunkte decken sämtliche Stadtbuslinienknoten in alle Stadtteile und Richtungen ab, und das ohne große zusätzliche Investitionsaufwände im System Stadtbus. Der Südtiroler Platz wird verkehrsentlastet. Dadurch mehr Platz für Stadtbus-Haltestellen. Eine neue Gestaltung des Platzes ist somit möglich.

Vergleich der Umsteigesituation **Stadtbahntunnel** mit **RSB**

- Stadtbahntunnel zum Umsteigepunkt Stadtbus
- Untergrund-Umsteigepunkt Zentrum/Staatsbrücke

Haltestelle Hanuschplatz oder Rathaus



Grafik: © Schimonsky/Mayer 2012

Fußwege: 3 Minuten/140 – 170 Meter bis HS Hanuschplatz oder Rathaus, Umsteigepunkt Stadtbus Mozartsteg/Mozartplatz wird nicht direkt erreicht.
Busfahrgäste in Richtung Parsch-Aigen müssen einen zusätzlichen Umstieg in Kauf nehmen.

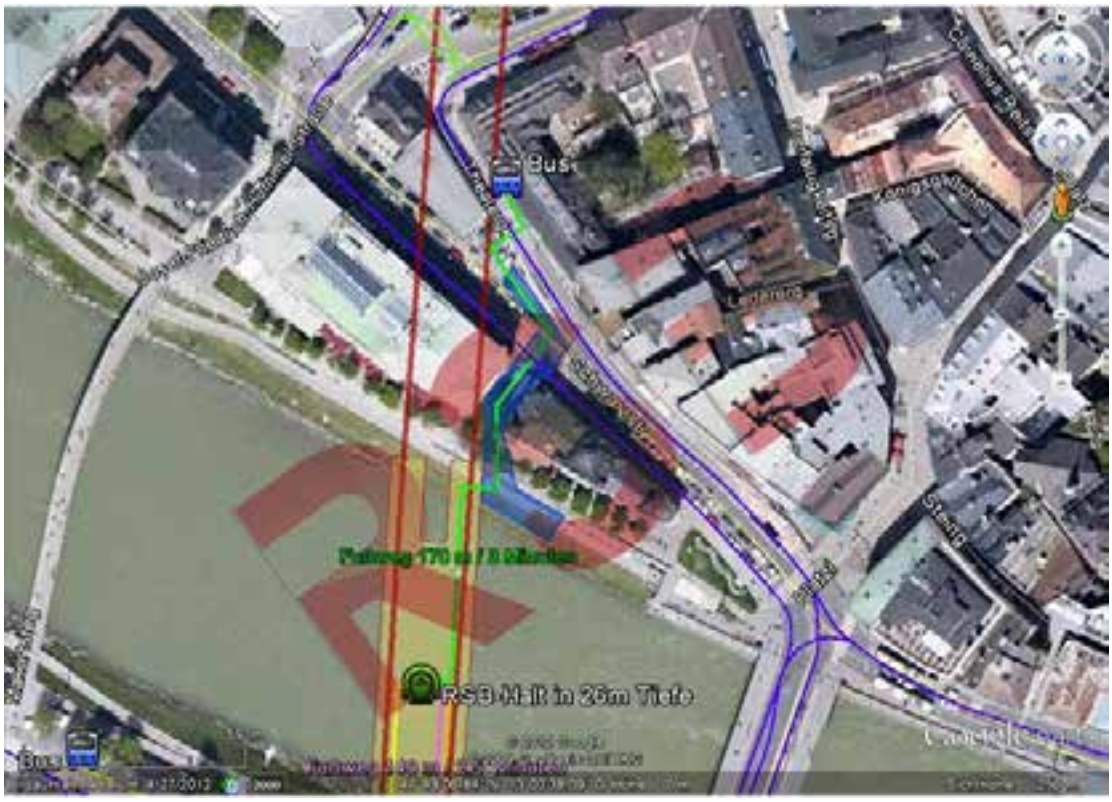
RSB + BUS Umsteigepunkt Zentrum/Hanuschplatz

Grafik: © Schimonsky/Mayer 2012

Bahnsteiggleicher und ebenerdiger Umstieg zu RSB + BUS

Stadtbahntunnel zum Umsteigepunkt Stadtbus

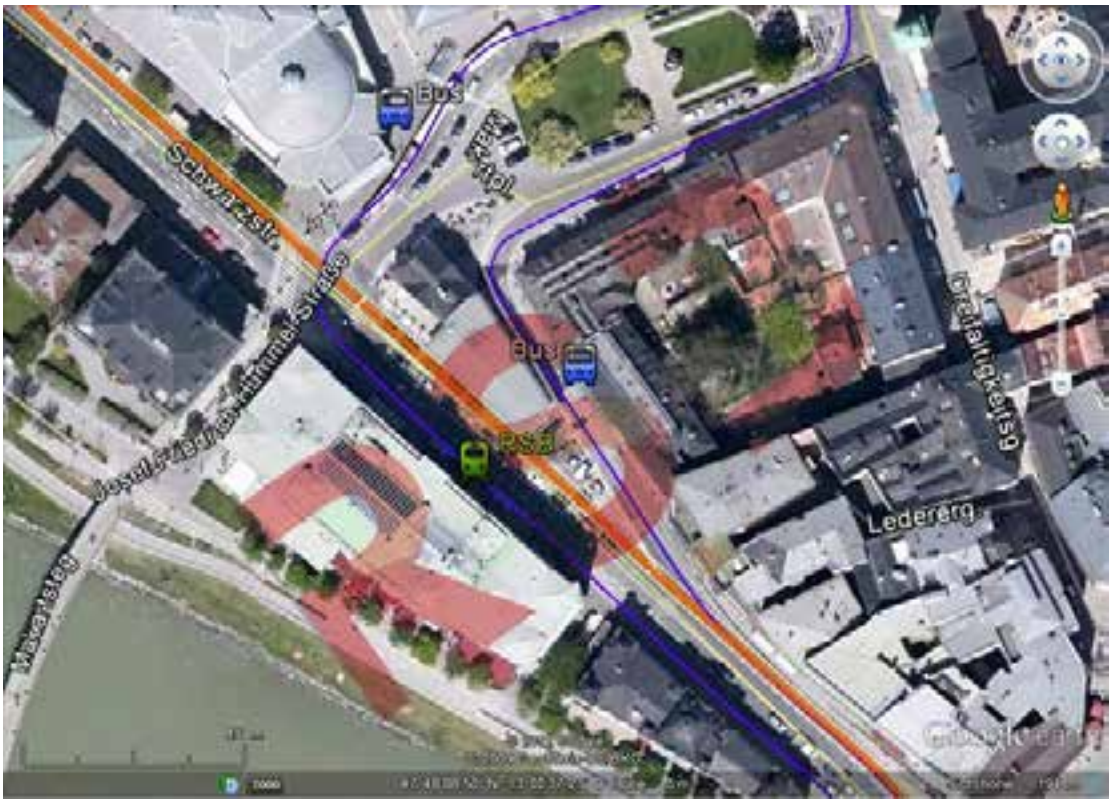
Untergrund-Umsteigepunkt Zentrum/Staatsbrücke/Theatergasse



Grafik: © Schimonsky/Mayer 2012

Fußwege: 3 Minuten bis zu 170 Meter Fußweg zur Stadtbus-HS Theatergasse

RSB + BUS Umsteigepunkt Zentrum/Theatergasse



Grafik: © Schimonsky/Mayer 2012

Direkter und ebenerdiger Umstieg möglich, 25 Meter Fußweg

RSB + BUS Umsteigepunkt Mozartsteg/Mozartplatz

HS Mozartsteg/Mozartplatz

Grafik: © Schimonsky/Mayer 2012

Direkter und ebenerdiger Umstieg möglich, 25 Meter Fußweg

RSB + BUS Umsteigepunkt Äußerer Stein

HS Äußerer Stein

Grafik: © Schimonsky/Mayer 2012

Bahnsteiggleicher und ebenerdiger Umstieg zu RSB und Bus

Umsteigeknoten in den Regionen – Beispiele

RSB 7
Salzburg Hbf. – Itzling – Messe – EUROPARK – EM-Stadion – Schwarzenberg-Kaserne – Airport Center – Flughafen

Knoten Messe/Salzburgarena: P+R*

RSB 7 ◀▶ Flughafen

BUS ◀▶ diverse Linien und Stadtbus

P+R Messe/Salzburgarena

Grafik: © Schimonsky/Mayer 2012

Knoten EUROPARK (kein P+R):

RSB 7 ◀▶ Flughafen und S-Bahn

BUS ◀▶ diverse Linien und Stadtbus

Direkter Übergang S ◀▶ RSB ◀▶ BUS

Fahrgäste, die mit der S-Bahn zum Flughafen anreisen, haben hier eine zusätzliche Umsteigemöglichkeit.

Knoten EM-Stadion: P+R* Salzburg-Nordwest

RSB 7 ◀▶ Flughafen

BUS ◀▶ diverse Linien und Stadtbus

P+R EM-Stadion/Salzburg-Nordwest

Grafik: © Schimonsky/Mayer 2012

Knoten Flughafen: P+R*

RSB 7 ◀▶ Flughafen

BUS ◀▶ diverse Linien, Stadtbus und Regionalbus

* Bereits vorhandene Parkplatzinfrastruktur (Flughafen, EM-Stadion, Messe Salzburg) mit einbeziehen und in das System einbinden. Der Auslastungsgrad vorhandener Parkflächen wird dadurch effizienter. Eine zeitliche Belegung wird interessant.

Zusätzlich P+R Salzburg-Nordwest direkt an RSB 7 und S-Bahn gelegen.

P+R NEU Anif/Grödig (Salzburg-Süd), Eugendorf (Salzburg-Ost),
EM-Stadion (Salzburg-Nordwest)

Durch RSB 7 und Park & Ride-System Stauchaos und „Sommerchaos“ verhindern.

Elektronisches Park & Ride-Leitsystem auf den Zubringerstraßen.

RSB 5 Salzburg – Eugendorf – Thalgau – Mondsee

Knoten Eugendorf: LPT P+R Salzburg-Ost

BUS ◀▶ Henndorf – Neumarkt a.W. S-Bahn

BUS ◀▶ Seekirchen S-Bahn – Obertrum RSB 6 – Seeham – Berndorf – Michaelbeuern – Lamprechtshausen – RSB 1

P+R und Busknoten Eugendorf-Aufeld (Salzburg-Ost)

Grafik: © Schimonsky/Mayer 2012

Knoten Thalgau: LPT P+R

BUS ◄► Hintersee – Faistenau – Hof RSB 8 – Thalgau RSB 5 – Henndorf

P+R und Busknoten Thalgau - Oberdorf

Grafik: © Schimonsky/Mayer 2012

P+R Thalgau - Maierhof

Grafik: © Schimonsky/Mayer 2012

Knoten Mondsee: LPT P+R

BUS ◀▶ Unterach

BUS ◀▶ Oberhofen S-Bahn

BUS ◀▶ >>> Busbahnhof Mondsee zur RSB verlegen

P+R und Busknoten Mondsee-Seebad

Grafik: © Schimonsky/Mayer 2012

P+R St. Lorenz/Eichinger – Mondseeland-West

Grafik: © Schimonsky/Mayer 2012

Knoten Anif: LPT

RSB 1 ◀▶ Hallein S-Bahn

RSB 5 ◀▶ Grödig – Berchtesgaden S-Bahn–Königssee

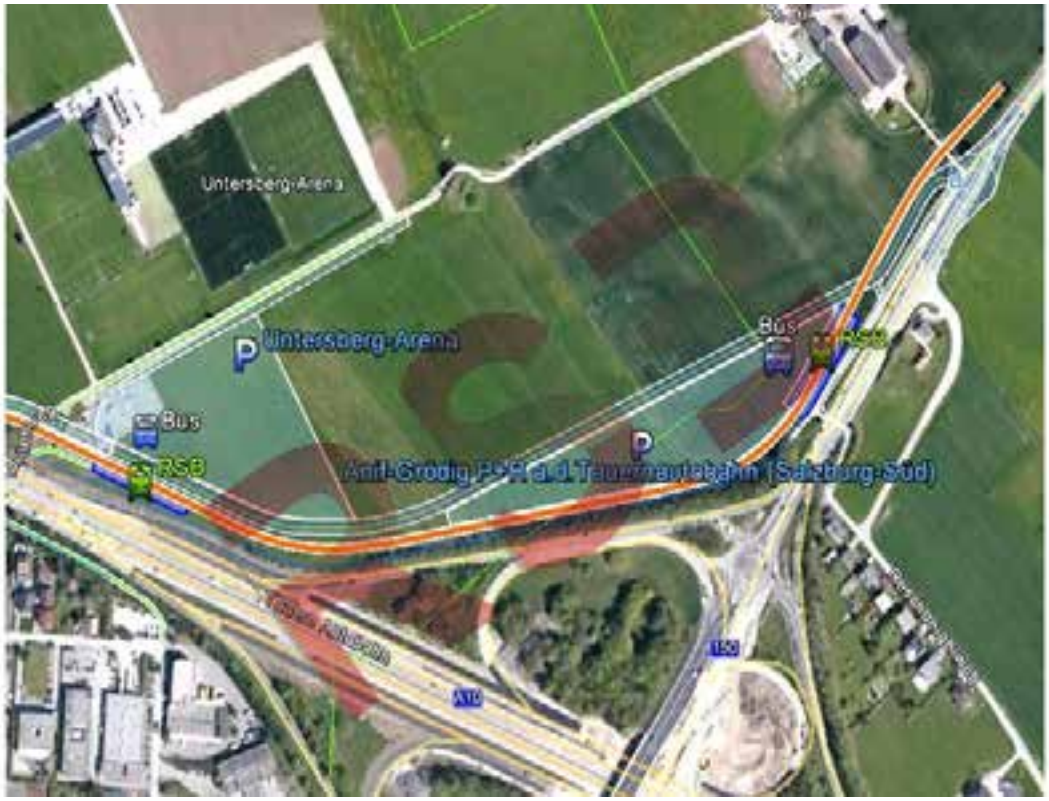
BUS ◀▶ Zoo Hellbrunn – Salzburg

Knoten Grödig: LPT P+R Salzburg-Süd > bei Autobahnauffahrt Salzburg-Süd

BUS ◀▶ Rif – Grödig RSB 5 – Eichet – Salzburg

RSB 5 ◀▶ Grödig – Berchtesgaden S-Bahn – Königssee

P+R und Busknoten Grödig/Anif (Salzburg-Süd)



Grafik: © Schimonsky/Mayer 2012

Knoten Berchtesgaden: LPT und Bus-P+R > Berchtesgaden

S ◄► Bad Reichenhall – Freilassing

BUS ◄► Ramsau – AlmErlebnisBus Bayerischer Hintersee / Salzburger Saalachtal

BUS ◄► diverse Linien in die Region RVO / LPT

P+R und Busknoten Berchtesgaden

Grafik: © Schimonsky/Mayer 2012

RSB 6 Salzburg – Bergheim – Elixhausen – Obertrum – Mattsee

Knoten Bergheim: LPT P+R > bei Kreisverkehr Kasern und Bhf. Bergheim SLB

RSB 1 ◀▶ Oberndorf – Bürmoos – Ostermiething – L/Hsn. RSB 1

RSB 6 ◀▶ Mattsee – Salzburg

BUS ◀▶ diverse Linien in die Region / LPT

Knoten Elixhausen: LPT

RSB 6 ◀▶ Mattsee – Salzburg

BUS ◀▶ diverse Linien in die Region / LPT

P+R Seekirchen-Kirchholz

Grafik: © Schimonsky 2012

Knoten Obertrum: LPT P+R

RSB 6 ◄► Mattsee – Salzburg

BUS ◄► Eugendorf – Seekirchen S-Bahn – Obertrum RSB 6 – Seeham – Berndorf –

Michaelbeuern – L/Hsn. RSB 1

BUS ◄► Seeham – Perwang – Mattighofen S-Bahn

BUS ◄► diverse Linien in die Region

Knoten Mattsee: LPT P+R > Mattsee - Nord Seeparkplatz

RSB 6 ◄► Mattsee – Salzburg

BUS ◄► Mattsee – Palting – Mattighofen S-Bahn

BUS ◄► Mattsee – Schleedorf – Köstendorf – Neumarkt S-Bahn

BUS ◄► diverse Linien in die Region / LPT

P+R Mattsee-Nord Seeparkplatz

Grafik: © Schimonsky/Mayer 2012

RSB 8 Salzburg – Koppl – Hof >> Fuschl – St.Gilgen – Bad Ischl

Knoten Koppl: LPT P+R

BUS ◀▶ Koppl RSB 8 – Plainfeld – Thalgau RSB 5

BUS ◀▶ Koppl RSB 8 – Eugendorf/Berg – Eugendorf RSB 5

Knoten Hof: LPT P+R

BUS ◀▶ Hintersee – Faistenau – Hof RSB 8 – Thalgau RSB 5 – Henndorf

BUS ◀▶ Hallein S-Bahn – Wiestal – Ebenau – Hof RSB 8 – Fuschl – St.Gilgen RSB 5

RSB1 Salzburg – Bergheim – Anthering – Oberndorf…

Knoten Bergheim: LPT P+R > bei Bhf. SLB

RSB 1 ◀▶ Oberndorf – Bürmoos – Ostermiething – Lamprechtshausen

RSB 6 ◀▶ Mattsee – Salzburg

BUS ◀▶ diverse Linien in die Region / LPT

Knoten Anthering: LPT P+R bei Bhf. SLB

RSB 1 ◀▶ Oberndorf

BUS ◀▶ diverse Linien in die Region / LPT

Knoten Weitwörth: LPT P+R > bei Bhf. SLB

RSB 1 ◀▶ Oberndorf – Bürmoos – Ostermiething – Lamprechtshausen

BUS ◀▶ Nußdorf – Michaelbeuern und diverse Linien in die Region / LPT

Knoten Oberndorf: LPT P+R > bei Bhf. SLB

RSB 1 ◀▶ Bürmoos – Ostermiething – Lamprechtshausen

BUS ◀▶ diverse Linien in die Region / LPT

RSB1 Salzburg – Anif – Rif – Hallein

Knoten Anif: LPT

RSB 1 ◀▶ Hallein S-Bahn

RSB 5 ◀▶ Grödig – Berchtesgaden S-Bahn – Königssee

BUS ◀▶ Zoo Hellbrunn – Salzburg

Knoten Rif: P+R > bei Landessportzentrum Rif

RSB 1 ◀▶ Hallein S-Bahn

BUS ◀▶ Rif – Grödig RSB 5 – Eichet – Salzburg

Knoten Hallein: P+R > bei Bhf. Hallein

RSB 1 ◀▶ Hallein S-Bahn

BUS ◀▶ Gaißau – Krispl – Adnet – Hallein RSB 1 und S-Bahn – Dürrnberg – Oberau – Unterau RSB 5

Machbarkeitsstudie und Wirkungsanalyse

Das Projekt RSB wird in der derzeit laufenden Machbarkeitsstudie in den Bereichen 1.1) bis 1.9) und 1.20) in unterschiedlichen Tiefen untersucht. Der Detaillierungsgrad der Studie richtet sich nach der Dringlichkeit der Verwirklichung und der örtlichen Verkehrsprobleme.

D1 = höchste Dringlichkeit und Detaillierungsgrad
D2 = mittlere Dringlichkeit und Detaillierungsgrad
D3 = niedrige Dringlichkeit und Detaillierungsgrad
D4 = eigene Machbarkeitsstudie

Bewertung von Dringlichkeit und Detaillierungsgrad

1.1	SBS STADT BAHN SALZBURG oberirdisch – das Herzstück	D1
1.2	RSB 1 S1/S11 – Salzburger Lokalbahn (SLB)	D1+D2
1.3	S2 S-Bahn	D1
1.4	S3 S-Bahn	D1
1.5	S4 S-Bahn	D1
1.6	RSB 5 KÖNIGSSEE – MONDSEE ISCHLER BAHN	D1
1.7	RSB 6 TRUMERSEEN BAHN	D2
1.8	RSB 7 MESSE-FLUGHAFEN BAHN 2.8.1 Flughafenshuttle Salzburg >< München	D2 D4
1.9	RSB 8 FUSCHLSEE BAHN	D2
110	System Bus 1.10.1) Stadtbus Salzburg 1.10.2) Regionalbus	 D1+D2 D1
1.11	Stieglbahn	D4
1.12	RSB-Verkehrsangebot: Personenverkehr und Güterverkehr	D1
1.13	Lokaler Personen Transport LPT – der Zubringerdienst in der Region	D4
1.14	Energie–Gewinnung und Versorgung	D4
1.15	P+R – Park-and-ride-Anlagen und Elektromobilität	D1
1.16	Touristenbuskonzept für die Stadt Salzburg	D4
1.17	Citylogistik – logistischer Stückgutverkehr	D4
1.18	Güterzugumfahrung der Stadt Salzburg	D4
1.19	Verladeterminal ROLA Salzburg	D4
1.20	RSB 9 SAALACHTAL BAHN Kleines Deutsches Eck	D4
1.21	Nostalgieverkehre	D4

Die Partner der RSB/ERB – Machbarkeitsstudie

Am 24. Mai 2011 beschloss der Begleitausschuss INTERREG IVa, die Machbarkeitsstudie (MBK) und Wirkungsanalyse für das Projekt Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich zu fördern. Von den benötigten 1,1 Millionen Euro werden 50 Prozent aus Mitteln der Europäischen Union und konkret aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung kofinanziert.

Die Finanzierungspartner

Als Leadpartner tritt die Salzburger Verkehrsgesellschaft mit den Projektpartnern Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, der EuRegio als Kofinanzierer, den Landkreisen Traunstein, Berchtesgadener Land, Stadt und Land Salzburg sowie dem Verein zur Förderung der Stadt Regional Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich (Anm.: Gemeinde- und Städtemandat) auf.

Nur ein Gesamtprojekt gemeinsam mit Bayern ist EU-förderwürdig. Autonome Einzelprojekte wie z.B. die Verlängerung der Lokalbahn bis Mirabell erhalten keine EU-Förderung.

Verkehrssimulation

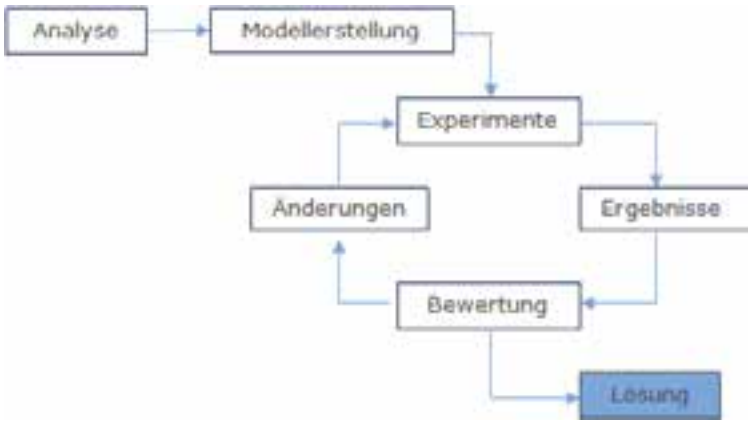
Was ist eine Simulation?

Simulation ist das Nachbilden eines dynamischen Prozesses in einem System mithilfe eines experimentierfähigen Modells, um zu Erkenntnissen zu gelangen, die auf die Wirklichkeit übertragbar sind [VDI-Richtlinie 3633].

Vereinfacht gesagt ist simulieren,

- ein Modell zu konstruieren,
- mit dem Modell zu experimentieren und daraus
- Schlüsse und Resultate für die Realität zu ziehen.

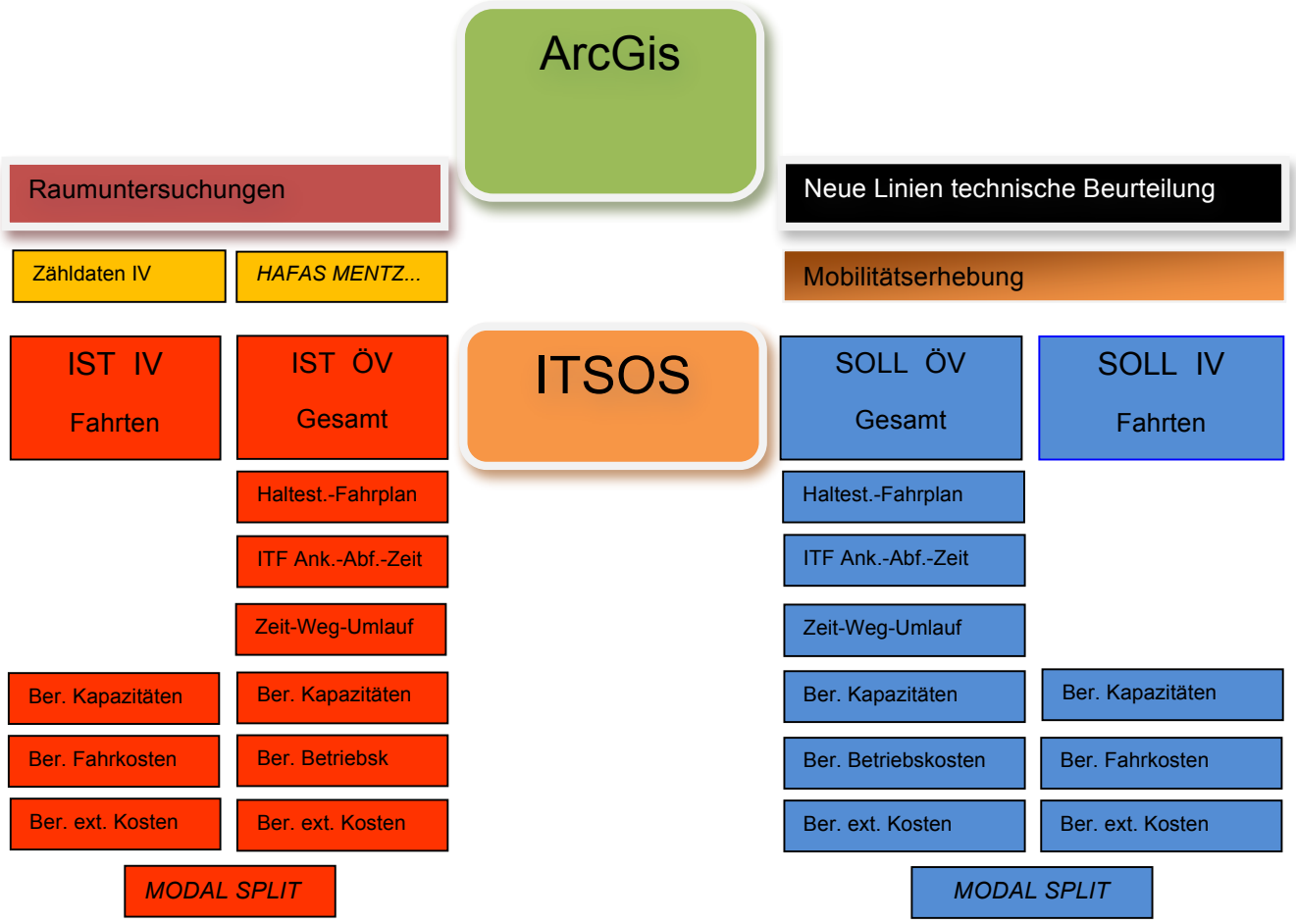
Eine Verkehrssimulation findet u.a. Anwendung in der Planung von Verkehrssystemen, wobei die Simulation sämtliche Arten der Verkehrsmittel und Verkehrsarten darstellen kann (Land, Wasser und Luft).



© SimPlan AG

Eine umfangreiche Verkehrssimulation aller Verkehrsträger (Straße und Schiene) bringt Erkenntnisse zutage, die die Schwachpunkte unseres Verkehrssystems aufzeigen und Lösungsvorschläge anbieten. Eine Verkehrssimulation ist jenes Handwerkszeug, das benötigt wird, um effizient, rasch, zeitgerecht und richtig zu handeln. Nur so ist man in der Lage, die Probleme schrittweise, punktgenau und nachhaltig zu lösen, ohne dabei das Gesamtprojekt bzw. Gesamterfordernis aus den Augen zu verlieren.

Organigramm einer Verkehrsuntersuchung von IV und ÖV



Integrierter Taktfahrplan

Exkurs: Was ist ein integraler/integrierter Taktfahrplan (ITF)?

Ziel eines integralen Taktfahrplans ist es, auf einem vorgegebenen Liniennetz möglichst viele Verbindungen herzustellen. Dabei sollen die Wartezeiten nicht nur innerhalb eines Beförderungsmittels oder -betriebs minimiert werden, sondern es sollen an bestimmten Schnittstellen Übergänge auf andere Verkehrsträger ermöglicht und Wartezeiten minimiert werden. Ein derartiges Fahrplanwerk sollte von einer entsprechend vereinfachten Tarifgestaltung unterstützt werden. Auf diese Weise lässt sich die Nutzbarkeit des öffentlichen Personenverkehrs erheblich vereinfachen, verbessern und damit einem breiteren Publikum zugänglich machen. Ist ein solcher ITF erst einmal erstellt, ist er ein in sich stabiles Gebilde, das über Jahre hinweg keiner größeren Änderungen bedarf. Das schafft Planungssicherheit. Einzelne Teilprojekte können zurückgestellt werden, ohne das Gesamtsystem zu gefährden. Insbesondere bietet es sich an, einen integralen Taktfahrplan stufenweise einzuführen. Dadurch sind schon ohne Baumaßnahmen weitgehende Verbesserungen möglich.

Quelle: www.schienenflotte.de/Ferntext/node3.html

Ein Taktfahrplan ist ein Fahrplan, bei dem Linien des öffentlichen Personenverkehrs in regelmäßigen, sich periodisch wiederholenden Abständen betrieben werden. Die Zahl der Abfahrten in einem bestimmten Zeitraum wird als Taktfrequenz bezeichnet. Entwickelt wurden Taktfahrpläne im Nahverkehr des ausgehenden 19. Jahrhunderts, beispielsweise für Straßenbahnen. Auch Eisenbahnen im Großstadtbereich (zum Beispiel die Berliner Stadtbahn) oder Pferdeomnibuslinien fuhren bereits in festen Taktabständen. Ziel eines Taktverkehrs ist es, die Attraktivität und Nutzungsmöglichkeiten eines Verkehrsmittels zu erhöhen beziehungsweise die gegebene Infrastruktur – beispielsweise Ausweichen auf eingleisigen Strecken – optimal auszunutzen. Der Taktfahrplan bietet dem Fahrgast den Vorteil einer besseren Merkbarkeit der Abfahrtszeiten, da diese sich in stets gleichen Zeitabständen, meist jede Stunde zu den gleichen Minuten, wiederholen. Ein gleichmäßiger Takt kann auch zu einem verbesserten Angebot in nachfrageschwachen Zeiten führen. Für Verkehrsunternehmen ist ein regelmäßig wiederholter Betriebsablauf interessant, auf den sich Fahrzeuge und Infrastruktur genau zuschneiden lassen. Das Gegenteil eines auf festen Takten aufbauenden Fahrplans sind Verkehrsangebote, die in unregelmäßigen Abständen durchgeführt werden. Bedarfsorientierte Fahrpläne gibt es heute in Form von Anruflinien ebenfalls als Taktverkehre, wobei der Takt ein Angebot auf meist telefonische Bestellung ist und ein tatsächlich durchgeführter Taktbetrieb nicht stattfindet.

Quelle: http://de.wikivoyage.org/wiki/Hauptseite

Ein ITF bietet die Möglichkeit, ALLE Verkehrsangebote (z.B. Bahn, Bus, Flug und Schiff) aufeinander abgestimmt zu betreiben, die Produktivität und Attraktivität zu steigern und die Kosten zu minimieren. Das heute brachliegende Potenzial ist enorm. Meine Schätzung der Verbesserungspotenziale sieht beim System Bus mit dieser Methodik folgendermaßen aus:

Stadt Salzburg System Stadtbus → **Verbesserungspotenzial von 20 bis 25 Prozent**
Region Salzburg System Regionalbus → **Verbesserungspotenzial von 25 bis 30 Prozent**
Dies bei annähernd gleichbleibenden Betriebskosten!

Die Methodik ITF erkennt Probleme, Nachteile und Vorteile wie z.B.: Parallelverkehre, Doppelführungen, fehlende Anschlüsse, Situierung von Park-and-ride-Anlagen, Situierung der Haltestellen, Erfordernisse aus der Demografie, Reorganisation des ÖV-Systems u.v.m. ITF und Verkehrssimulation sind unerlässliche Werkzeuge für die Aufgabenträger und politischen Entscheidungsträger. Der öffentliche Verkehr im EuRegio-Raum Salzburg-Bayern-Oberösterreich muss so schrittweise organisiert und betrieben werden.

Aufstellung der Investitionskosten

Sämtliche verwendeten und publizierten Zahlen sind recherchiert und nachweisbar. So z.B. sind die offiziellen Baukostenstatistiken den europäischen Staatsbahnen entnommen und wurden auch bei Bahnbauunternehmen, Infrastrukturunternehmen sowie bei laufenden Bahnbauprojekten recherchiert.

Die genannten Investitionsbeträge sind nach übereinstimmender Meinung real und liegen aus Sicherheitsgründen am oberen Ende einer üblichen Bandbreite.

Die angegebenen Werte verstehen sich ohne Grundstückskosten. Die Grundstückskosten sind separat dargestellt bzw. können seriös erst nach endgültiger Festlegung der Trassen ermittelt werden.

RSB-Streckenkategorien

Strecke	Baukosten/km in Tsd. + Euro	Streckenkategorie
Stadtbahntunnel Salzburg	125.000,--	SK01
SBS - Stadtdurchfahrt Salzburg oberirdisch	33.333,--	SK02
RSB 7 Messe-Flughafen-Bahn–Hochbahn	13.000,--	SK03
Straßenbahn	10.000,--	SK04
Freilandstrecken und Zahnstangenstrecken	bis 5.000,--	SK05

Gesamtkosten: Planungskosten, Baukosten, 15 Prozent Baukostenüberschreitung, ohne Grundstückskosten

Stadt Bahn Salzburg/Stadtbahntunnel Streckenkat. SK01

Tunnel bis Akademiestraße, Unterflur bis Salzburg/Süd

Schätzungen bis € 680.000.000,00 nach oben offen!

Strecke	Km Preis Euro à	Gesamt
SBS Stadt Bahn Salzburg 1*) oberirdisch, Streckenkat.SK02 Salzburg Hbf./tief – Zentrum – Rudolfsplatz – Nonntal 3,0 km ~, zweigleisig, StrabVO	33.333.000,--	100.000.000,--
Südstrecke 1, Streckenkat.SK04 Nonntal – NAWI – Michael-Pacher-Straße – Salzburg-Süd/Alpenstraße 4,0 km ~, zweigleisig, StrabVO	10.000.000,--	40.000.000,--
Südstrecke 2, Streckenkat.SK05 Salzburg - Süd/Alpenstraße – Anif 4,0 km ~, zweigleisig, StrabVO	3.400.000,--	13.600.000,--
Südstrecke 3 KELTENBAHN, Streckenkat. SK05 Anif – Niederalm – Rif – Hallein 8,0 km ~, eingleisig, StrabVO, EisbVO	3.400.000,--	27.200.000,--
Südstrecke 4, Streckenkat. SK05 Anif – Grödig-Ort – St. Leonhard – Hangenden Stein/Staatsgrenze 6,0 km ~, eingleisig, StrabVO, EisbVO	3.400.000,--	20.400.000,--
RSB1 S1/11 – Verlängerung der SLB bis Mirabell, Unterflur 1,0 km ~, EisbVO	100.000.000,--**)	100.000.000,--

* Kostenvergleich Stadt Biel in der Schweiz, oberirdische Durchfahrt, Stand Jänner 2012

Streckenlänge Stadtbahn Biel	7 km
Baukosten gesamt	€192.000.000,--
Baukosten je km	€ 28.000.000,--

Dieses Projekt kommt im Frühjahr 2013 zur Abstimmung durch die Bevölkerung. Geplanter Baubeginn ist 2016.

** Baukostenschätzung: Auskunft durch Dir. G. Mackinger, SLB, 18.07.2012

Strecke	Km Preis Euro à	Gesamt
RSB 5 MONDSEE BAHN, Streckenkat.SK05 Salzburg Hbf./tief – Sam – Hallwang – Eugendorf – Thalgau – Mondsee 35 km ~, eingleisig, StrabVO, EisbVO	3.400.000,--	119.000.000,--
RSB 5 MONDSEE-ISCHLER BAHN Strecken-Kat. SK05 Mondsee – St. Gilgen – St. Wolfgang – Strobl – Bad Ischl 3*) 40 km ~, eingleisig, StrabVO , EisbVO	3.400.000,--	136.000.000,--
RSB 5 KÖNIGSSEE BAHN, Streckenkat. SK05 Hangenden Stein – Berchtesgaden – Königssee 20 km ~, eingleisig, BOStrab	3.400.000,--	68.000.000,--
RSB 6 TRUMERSEEN BAHN, Streckenkat. SK05 Bergheim – Elixhausen – Obertrum – Mattsee 26 km ~, eingleisig, StrabVO, EisbVO	3.400.000,--	88.400.000,--
RSB 7 MESSE-FLUGHAFEN BAHN, Streckenkat. SK03 Salzburg Hbf./tief – Itzling – Messe Salzburg – EUROPARK – EM-Stadion – Schwarzenberg-Kaserne – Outlet Center – Flughafen Hochbahn 8 km ~,teilweise zweigleisig, StrabVO, EisbVO	13.000.000,--	104.000.000,--
RSB 71 MESSE-FLUGHAFEN BAHN, Streckenkat. SK03 Schwarzenberg-Kaserne – Walserfeld – Wals-Zentrum 3 km ~, zweigleisig, StrabVO	3.400.000,--	10.200.000,--
RSB 8 FUSCHLSEE BAHN, Streckenkat.SK05* Sam – Guggenthal – Koppl – Hof 13 km ~, eingleisig, StrabVO, EisbVO	3.400.000,--	44.200.000,--
RSB 81 GAISBERG BAHN Zahnstangenstrecke Guggenthal – Zistelalpe – Gaisbergspitze 7 km ~, eingleisig, StrabVO kompatibel mit dem RSB-System	4.000.000,--	28.000.000,--
Summe mit oberirdischer Stadtdurchfahrt** ~		899.000.000,--
Summe mit Stadtbahntunnel (nach oben offen)		**~1.500.000.000**,--

* Prüfen der Streckenvariante Bad Ischl – St. Gilgen – Fuschl – Hof – Koppl – Salzburg, alternativ zur Strecke St. Gilgen – Scharfling – Mondsee

** Summe inkl. Verlängerung der SLB bis Mirabell als Unterflurtrasse

Investitionskosten für die Teilprojekte

Stadtdurchfahrt mit der SBS Stadt Bahn Salzburg

Strecke	Km Preis Euro à	Gesamt
Teilprojekt **SBS Stadt Bahn Salzburg, oberirdisch, Streckenkat. SK02** Salzburg Hbf./tief – Zentrum – Rudolfsplatz – Nonntal 3,0 km ~, zweigleisig, StrabVO	33.333.000,--	100.000.000,--
RSB 1 S1/11 – Verlängerung der SLB bis Mirabell, Unterflur 1,0 km ~, EisbVO	100.000.000,--	100.000.000,--
Südstrecke 1 Streckenkat. SK04 Nonntal – NAWI – Michael-Pacher-Straße – Salzburg-Süd/Alpenstraße 4,0 km ~, zweigleisig, StrabVO	10.000.000,--	40.000.000,--
Summe		**240.000.000**,--
Teilprojekt **Südstrecke 2, Streckenkat. SK05** Salzburg-Süd/Alpenstraße – Anif 4,0 km ~, zweigleisig, StrabVO	3.400.000,--	13.600.000,--
Südstrecke 3 KELTEN BAHN, Streckenkat. SK05 Anif – Niederalm – Rif – Hallein 8,0 km ~, eingleisig, StrabVO, EisbVO	3.400.000,--	27.200.000,--
Südstrecke 4, Streckenkat. SK05 Anif – Grödig/Ort – St.Leonhard – Hangenden Stein/Staatsgrenze 6,0 km ~, eingleisig, StrabVO, EisbVO	3.400.000,--	20.400.000,--
Summe		**61.200.000**,--

Strecke	Km Preis Euro à	Gesamt
Teilprojekt **RSB 5 MONDSEE BAHN, Streckenkat.SK05** Salzburg Hbf./tief – Sam – Hallwang – Eugendorf – Thalgau – Mondsee 35 km ~, eingleisig, StrabVO, EisbVO	3.400.000,--	119.000.000,--
RSB 5 KÖNIGSSEE BAHN, Streckenkat. SK05 Hangenden Stein – Berchtesgaden – Königssee 20 km ~, eingleisig, BOStrab	3.400.000,--	68.000.000,--
Summe		**187.000.000,--**
Teilprojekt **RSB 7 MESSE-FLUGHAFEN BAHN, Streckenkat. SK03** Salzburg Hbf./tief – Itzling – Messe Salzburg – EUROPARK – EM-Stadion – Schwarzenberg-Kaserne – Outlet Center – Flughafen Hochbahn 8 km ~,teilweise zweigleisig, StrabVO, EisbVO	13.000.000,--	104.000.000,--
RSB 6 TRUMERSEEN BAHN, Streckenkat. SK05 Bergheim – Elixhausen – Obertrum – Mattsee 26 km ~, eingleisig, StrabVO, EisbVO	3.400.000,--	88.400.000,--
Summe		**192.400.000,--**
Teilprojekt **RSB 8 FUSCHLSEE BAHN, Streckenkat. SK05** Sam – Guggenthal* – Koppl – Hof 13 km ~, eingleisig, StrabVO, EisbVO	3.400.000,--	44.200.000,--
Hof – Fuschl a.S. – St. Gilgen – St. Wolfgang – Strobl – Bad Ischl 40 km ~, eingleisig, StrabVO, EisbVO	3.400.000,--	136.000.000,--
RSB 81 GAISBERG BAHN Zahnstangenstrecke Guggenthal – Zistelalpe – Gaisbergspitze 7 km ~, eingleisig, StrabVO, kompatibel mit dem RSB-System	4.000.000,--	28.000.000,--
Summe		**208.200.000,--**

* Kosten für die Bergstrecke derzeit noch nicht abschätzbar

Investitionkostenaufteilung Baulos 1.1

Mondsee-Salzburg-Königssee + Südstrecke Anif-Hallein

Salzburg Stadt mit oberirdischer Stadtdu ohne Unterflurstrecken

RSB7 bis Messe **RSB1-SLB bis Mirabell** Unterflur

Kostenannahme *1	€ 500.000.000,00
Projektzeitraum in Jahren	5

*1 ohne Grundstückskosten Netto ohne UST

Fördergeber	Förderquote %	Investitionsanteil	Jahre	Kostenanteil/Jahr
Republik Österreich Bund	30,00	€ 150.000.000,00	5,00	€ 30.000.000,00
Europäische Union EU	20,00	€ 100.000.000,00	5,00	€ 20.000.000,00
Land Salzburg	20,00	€ 100.000.000,00	5,00	€ 20.000.000,00
Land Oberösterreich	5,00	€ 25.000.000,00	5,00	€ 5.000.000,00
Stadt Salzburg	10,00	€ 50.000.000,00	5,00	€ 10.000.000,00
Gemeinden	7,00	€ 35.000.000,00	5,00	€ 7.000.000,00
Freistaat Bayern / BGL	8,00	€ 40.000.000,00	5,00	€ 8.000.000,00
Summe in %	**100,00**	**€ 500.000.000,00**		**€ 100.000.000,00**

Gemeinden	Einwohner	Invest Gesamt	Invest per EW	EW/Jahr	gesamt/ Jahr
Mondsee	3.315	€ 1.429.672,28	431,53	86,31	€ 285.934,46
Innerschwand	1.116	€ 481.591,99	431,53	86,31	€ 96.318,40
St.Lorenz	2.347	€ 1.012.810,40	431,53	86,31	€ 202.562,08
Tiefgraben	3.740	€ 1.613.937,32	431,53	86,31	€ 322.787,46
Thalgau	5.400	€ 2.330.283,83	431,53	86,31	€ 466.056,77
Eugendorf	6.700	€ 2.891.278,08	431,53	86,31	€ 578.255,62
Hallwang	3.900	€ 1.682.982,76	431,53	86,31	€ 336.596,55
Anif	4.100	€ 1.769.289,57	431,53	86,31	€ 353.857,91
Grödig	6.800	€ 2.934.431,48	431,53	86,31	€ 586.886,30
Hallein	19.900	€ 8.587.527,45	431,53	86,31	€ 1.717.505,49
Anthering	3.574	€ 1.542.302,67	431,53	86,31	€ 308.460,53
Obernalrf	5.600	€ 2.416.590,63	431,53	86,31	€ 483.318,13
Bürmoos	4.752	€ 2.050.649,77	431,53	86,31	€ 410.129,95
Lamprechtshausen	3.623	€ 1.563.447,83	431,53	86,31	€ 312.689,57
St.Georgen	3.082	€ 1.321.357,24	431,53	86,31	€ 264.271,45
Ostermiething	3.179	€ 1.371.846,72	431,53	86,31	€ 274.369,34
Summe	**81.106**	**€ 35.000.000,00**			**€ 7.000.000,00**

Stadt Salzburg	Einwohner	Invest Gesamt	Invest per EW	EW/Jahr	gesamt/ Jahr
	150.000	€ 50.000.000,00	333,33	66,67	€ 10.000.000,00
EW anteil Baulos 1.1	80.000	€ 50.000.000,00	625,00	125,00	€ 10.000.000,00

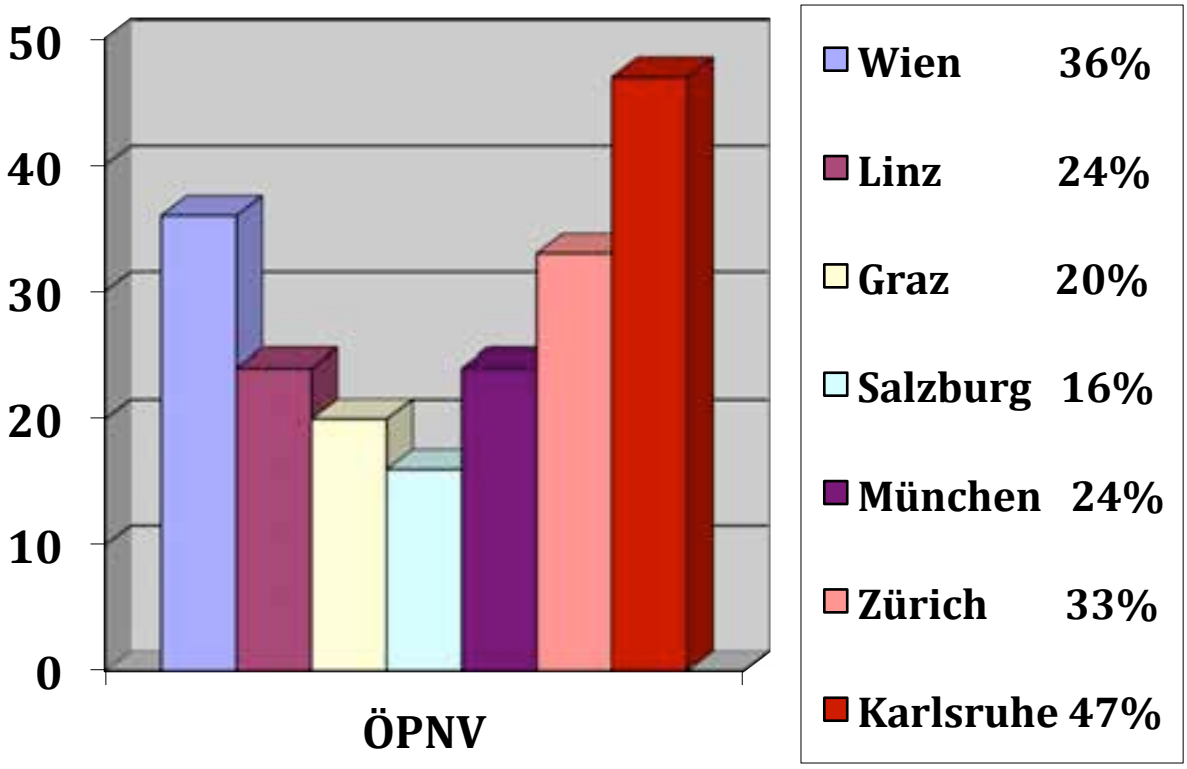
Schätzung der Grundstückskosten

Von der Annahme ausgehend, dass ca. 40 Prozent der Grundstücke bereits im öffentlichen Eigentum sind, ergeben sich folgende Werte:

Grundbedarf	**Grundkosten**	
~800.000 m^2	m^2 200,00	~160.000.000,00

Detaillierte Aussagen zum Thema „Grundbedarf“ können erst nach endgültiger Trassierung der Strecken seriös getroffen werden.

Modal Split im Städtevergleich 2010



Definition von Modal Split: die Aufteilung der Verkehrsträger.

Die Anteile der Verkehrsträger- bzw. Verkehrsmittel an der Gesamtnachfrage.

Die Aufteilung der Transportleistung auf die verschiedenen Verkehrsträger bzw. Verkehrsmittel.

Förderquoten des Betriebs im Vergleich

Region	Förderjahr	Förderbetrag ÖPNV	Einwohner	Förderung/Einwohner
Bayern	2012	€ 51.000.000	12.599.000	€ 4,04
Niederbayern	2012	€ 3,500.000	1.189.000	€ 2,94
Karlsruhe	2011	€ 16.000.000	1.331.000	€ 12,02
Stadt Salzburg	2011	€ 12.000.000	150.000	€ 80,00

Quellen: politische Aussagen, 2012; Newsletter Newstix, 2012

In der Region Karlsruhe leben rund 1,33 Mio. Menschen.

Der Karlsruher Verkehrsverbund umfasst folgende Städte und Regionen:

Stadt oder Landkreis	EW in Tsd.
Stadt Karlsruhe	284
Landkreis Karlsruhe	428
Stadt Baden-Baden	54
Landkreis Rastatt	227
Landkreis Germersheim	125
Landkreis SÜW	111
Stadt Landau	42
Sonstige	60
Summe	1.331

Die Bedienung dieser Gebiete mit dem ÖV erfolgt durch:

- 12 Regionalbahnlinien
- 11 Stadtbahnlinien
- 7 Straßenbahnlinien
- 196 Buslinien

Gesamt ca. 829 km Linienlänge.

Betrachtet man das Verkehrsgebiet des KVV und die Einwohnerzahl, so ist ein Vergleich durchaus mit unseren Regionen Salzburg, angrenzendes Bayern und Oberösterreich statthaft und interessant.

Der Vergleich der Förderquoten des ÖPNV-Betriebs der beiden Regionen ergibt allerdings ein sehr unterschiedliches Bild.

Der gesamte KVV wird von der öffentlichen Hand mit € 16 Mio. unterstützt, das ergibt je Einwohner € 12,02 pro Jahr.

Diese Zahlen belegen die Aussage: Je attraktiver ein ÖV-System aufgebaut ist, desto weniger öffentlicher Zuschuss wird benötigt!

Förderquoten für die Investition in Infrastruktur

Deutschland: Die Investitionen in öffentliche Verkehrsinfrastruktur sind gesetzlich mit dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) geregelt.

Förderquoten (Stand 2011):

Bund	60%
Länder	20%
Landkreise und Gemeinden	20%

Die Sicherstellung des öffentlichen Nahverkehrs ist in Deutschland Sache der Länder. Die Bundesregierung unterstützt die Bundesländer jedoch beim Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs mit erheblichen Mitteln. 2012 erhielten die Länder nach dem Regionalisierungsgesetz rund 7,1 Milliarden Euro zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs sowie rund 1,336 Milliarden Euro nach dem Entflechtungsgesetz und 332,6 Millionen Euro aus dem Bundesprogramm nach dem Gemeindeverkehrs-finanzierungsgesetz (GVFG), mit dem ÖPNV-Schienenverkehrswege in Verdichtungsräumen kofinanziert werden können.

Quelle: Newstix, 2012

Österreich: Es gibt keine derartige gesetzliche Regelung. Die Förderhöhen sind Verhandlungsgeschick.

Für ein grenzüberschreitendes Gesamtprojekt RSB nach dem Vorschlag des Vereins RSB sind folgende Förderquoten vorstellbar (für den Bau der RSB-Strecken):

- Bund bis 50%
- Land Salzburg bis 20%
- Freistaat Bayern bis 8%
- Gemeinden bis 7%
- Europäische Union bis 20%
- Land Oberösterreich bis 8%
- Stadt Salzburg bis 10%

Thema „Lärm/Schall“

Schalldruckpegel dBA im Vergleich

Gerät/Verursacher	dBA
Ohrfeige aufs Ohr	170
Kettensäge, 1 m Entfernung	105
Trillerpfeife,1 m Entfernung	120
Schwere Waffen, max. Pegel	190
Spielzeugpistole, am Ohr abgefeuert	180
Lautes Händeklatschen, max. Pegel	130
Martinshorn,10 m Entfernung	110
Häufiger Schallpegel in Diskotheken	110
Handkreissäge, 1 m Entfernung	95
Fahrender Lkw, 7,5 m Entfernung	80
Fahrender Pkw, 7,5 m Entfernung	75
Stark befahrene Autobahn, 25 m Entfernung	80
Moderne Stadtbahn-Triebwagen	51 – 54
Atemgeräusche, 1 m Entfernung	25
Hörschwelle	0

Schmerzschwelle / Schmerzgrenze

Schalldruckpegel Lp	Schalldruck p
140 dBSPL	200 Pa
137,5 dBSPL	150 Pa
134 dBSPL	100 Pa
130 dBSPL	63 Pa
120 dBSPL	20 Pa

Als Schmerzgrenze oder Schmerzschwelle wird in der Akustik die niedrigste Stärke eines Reizes angenommen. Vom Gehör wird diese Stärke als schmerzhaft empfunden.

Dieser Lärmpegel ist schädlich. Die unterschiedliche Empfindlichkeit des Menschen lässt jedoch keine genauen Wertangaben zu.

Details zum Thema „Schall“ unter http://www.sengpielaudio.com/TabelleDerSchallpegel.htm

Moderne Stadtbahn-Triebwagen sind wesentlich leiser als ein Pkw. Die modernen technischen Methoden des Trassen- und Fahrzeugbaus machen einen „Silent-Betrieb“ möglich, der keine Störung der Anrainer darstellt.

Natur, Kultur, Freizeit und Sport

Neben den rein verkehrstechnischen Aspekten erhöht das RSB-Projekt die Standortqualität wichtiger Tourismusregionen. Touristische Aspekte sind durchaus gewollt und stellen einen ernsthaften Wirtschaftsfaktor dar. Darüber hinaus kanalisiert und entlastet es die Verkehrsströme in die Stadt Salzburg durch dezentrale Park-and-ride-Flächen.

NATUR RSB 5	KULTUR Mondsee	FREIZEIT Salzburg	SPORT Königssee		
Ort	**Natur Freizeit Sport**	**Kultur Museen**	**Veranstaltung Kongress**	**5.Jahreszeit - Advent / Brauchtum**	**Hotelerie**
Mondsee	Mondsee Schifffahrt Wassersport	Stiftskirche Mondsee	Kongresszentrum Mondsee	Advent in Mondsee Weihnachtsmarkt im Gut Höribach	Kategorie 3* Kategorie 4*
Thalgau	Weltcup Fallschirmspringen	Pfarrkirche Theater Thalgau Hundsmarktmühle Museum Freilichtmuseum Thalgauegg Ruine Wartenfels		Thalgauer Adventsmarkt	
Eugendorf	Sportzentrum	Pfarrkirche			Kategorie 3* Kategorie 4* Kulinarium
Hallwang		Pfarrkirche	Hallwanger Waldfest		Kategorie 3*
Salzburg	EM-Stadion Eisstadion Festungsbahn Mönchsbergaufzug Zoo Salzburg	Salzburger Festspiele diverse Museen UNESCO Weltkulturerbe Festung Hohen Salzburg Schloß Hellbrunn u.A.	Salzburger Kongreßhaus Messe Salzburg Salzburg Arena	Hist. Salzburger Christkindlmarkt Weihnachtsmarkt am Mirabellplatz Sbg.Festungsadvent Hellbrunner Adventzauber Adventmarkt im Sterngarten Adventmarkt Stiegl´s Brauwelt Diverse Adventmärkte i.d.Pfarren Advent im St.Peters Keller Adventmärkte v. Initiativen Krampusläufe	Kategorie 3* Kategorie 4* Kategorie 5*
Anif	Zoo Salzburg	Schloß Hellbrunn Wasserschloß Anif		Waldklang Anif Krampuslauf	Kategorie 3* Kategorie 4*
Grödig	Untersberg Arena Untersberg Seilbahn	Radio Museum Untersberg Marmor Museum Theater		Adventsmarkt St.Leonhard Bauernadvent Gutshof Glanegg	Kategorie 3* Kategorie 4*
Marktschellenberg	Almbachklamm Untersberg Untersberg Eishöhle Kugelmühle Bergwandern	historischer Ortskern Wallfahrtskirche Paßturm		Schellenberger Kirtag	
Berchtesgaden	Obersalzberg Watzmanntherme Salzbergwerk Hofbräuhaus Watzmann	historischer Ortskern Königl.Schloß + Stiftskirche Berchtesgadener Bauerntheater div. Musen	Kongresshaus Bgd.	Weihnachtsschützen Buttnmandln	Kategorie 3* Kategorie 4*s
Schönau a.K.	Königssee Schifffahrt div.Wanderungen MTB Kunsteisbahn Jennerbahn	Wallfahrtskapelle St.Bartholomä			Kategorie 3* Kategorie 4*

Diese Aufstellung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit

Zielbeschreibung

Zur Vorbereitung und Gründung der RSB Infrastrukturgesellschaft wurde zunächst der Verein zur Förderung der Regional Stadt Bahn RSB Salzburg-Bayern-Oberösterreich gegründet.

- Gründungsdatum: 21. Juni2010
- Vereins-Zahl: 899825916
- Bezirkshauptmannschaft Salzburg-Umgebung

Ordentliche Mitglieder in diesem Verein können nur gewählte Mandatare und Körperschaften sein (siehe Statuten des Vereins in der gültigen Fassung).

Dieser Verein hat die Aufgabe, das Projekt RSB durch eine aktive Öffentlichkeitsarbeit bekanntzumachen.

Der Verein hat auch einen beträchtlichen Kostenanteil an der Machbarkeitsstudie und Wirkungsanalyse übernommen.

Details zum Verein (Mitgliederstand, Statuten, Projekt) unter www.rsb-salzburg.eu

Aus diesem Verein soll die Infrastrukturgesellschaft RSB Infra GmbH oder eine geeignete Gesellschaftsformhervorgehen, die das Projekt RSB umsetzen soll.

Um dieses Projekt umzusetzen, errichten Regionen/Länder, Städte und Gemeinden gemeinsam die RSB-Infra.

Durch die Beteiligung unserer bayerischen Nachbarn könnte zum Beispiel ein EVTZ (Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit) entstehen.

Quelle: Salzburger Landesgesetzblatt, 25.09.2009, www.salzburg.gv.at

Die richtige Form der Gesellschaft und des Zusammenschlusses ist fachlich zu prüfen.

Jede Region, Stadt und Gemeinde hat Sitz und Stimme in der Generalversammlung bzw. im Aufsichtsgremium.

Aufgabenstellung der Infrastrukturgesellschaft:

- Planung, Bau, Betrieb und Erhalt der RSB-Neubaustrecken und sonstiger Infrastrukturen
- Betrieb und Erhalt der Bestandsstrecken im Eigentum des Lands Salzburg oder Strecken anderer Regionen/Eigentümer
- Erstellung eines integrierten Taktfahrplans (ITF) für die Regionen
- Ausschreibung und Ermittlung des Betreibers der RSB-Linien und Buslinien
- Ausschreibung und Ermittlung des Betreibers der S-Bahn-Linien
- Ankauf der erforderlichen Fahrzeuge für den Betrieb der RSB-Linien
- Technischer Unterhalt der Fahrzeuge (auch ausgelagert)
- Bereitstellung eines Fahrzeugpools für die Betreibergesellschaft der RSB-Linien

Ein derartiges Konstrukt hat den Vorteil des koordinierten Vorgehens aller Beteiligten.

Auch andere Infrastrukturprojekte können gemeinsam bearbeitet werden.

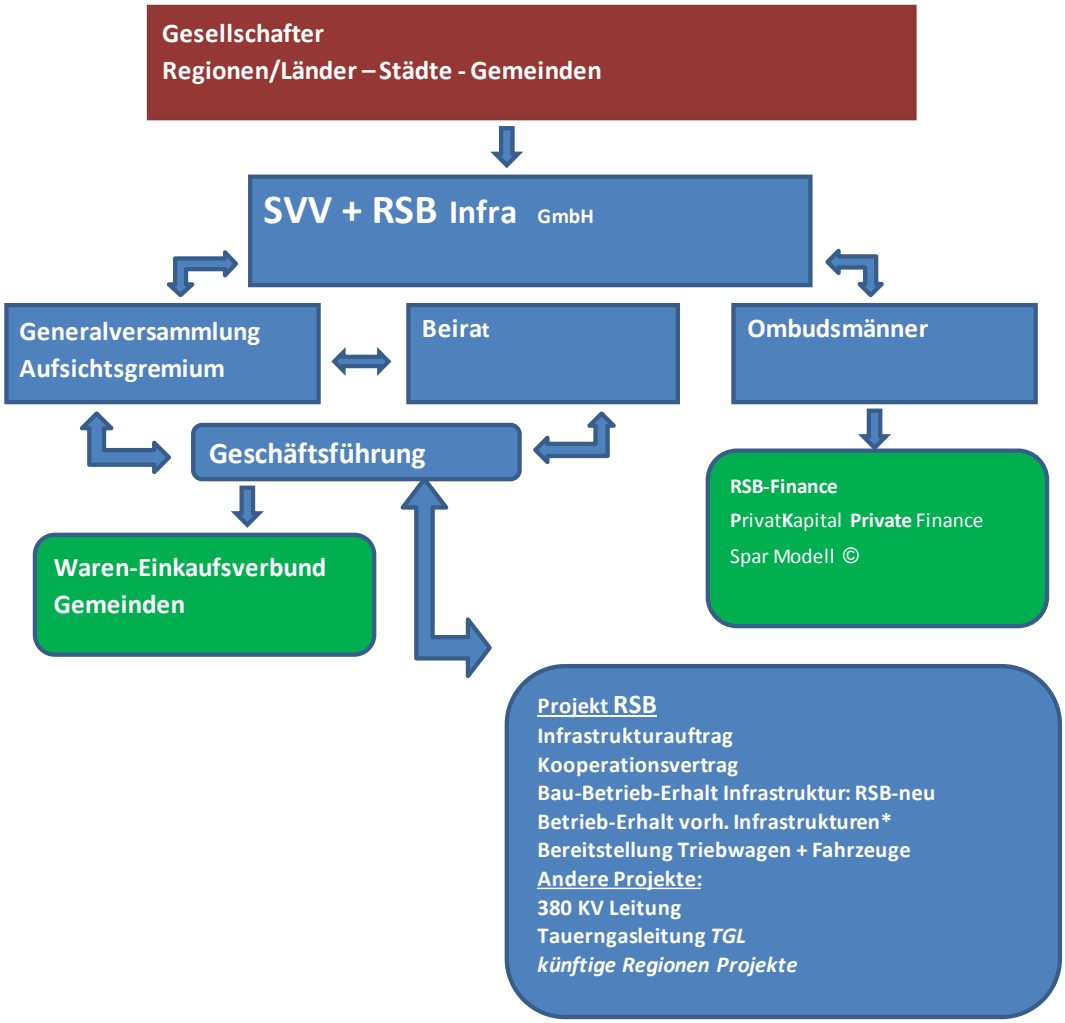
Beispiel 380 KV Leitung

Jede Gemeinde oder Stadt ist derzeit ein Einzelkämpfer gegenüber der Verbundgesellschaft, die wiederum die Gemeinden marginal einbindet.

Gäbe es eine Bündelung aller Körperschaften von der Landesgrenze bis nach Kaprun durch diese Gesellschaft, so wäre ein gemeinsames Auftreten und die Umsetzung gemeinsamer Strategien möglich.

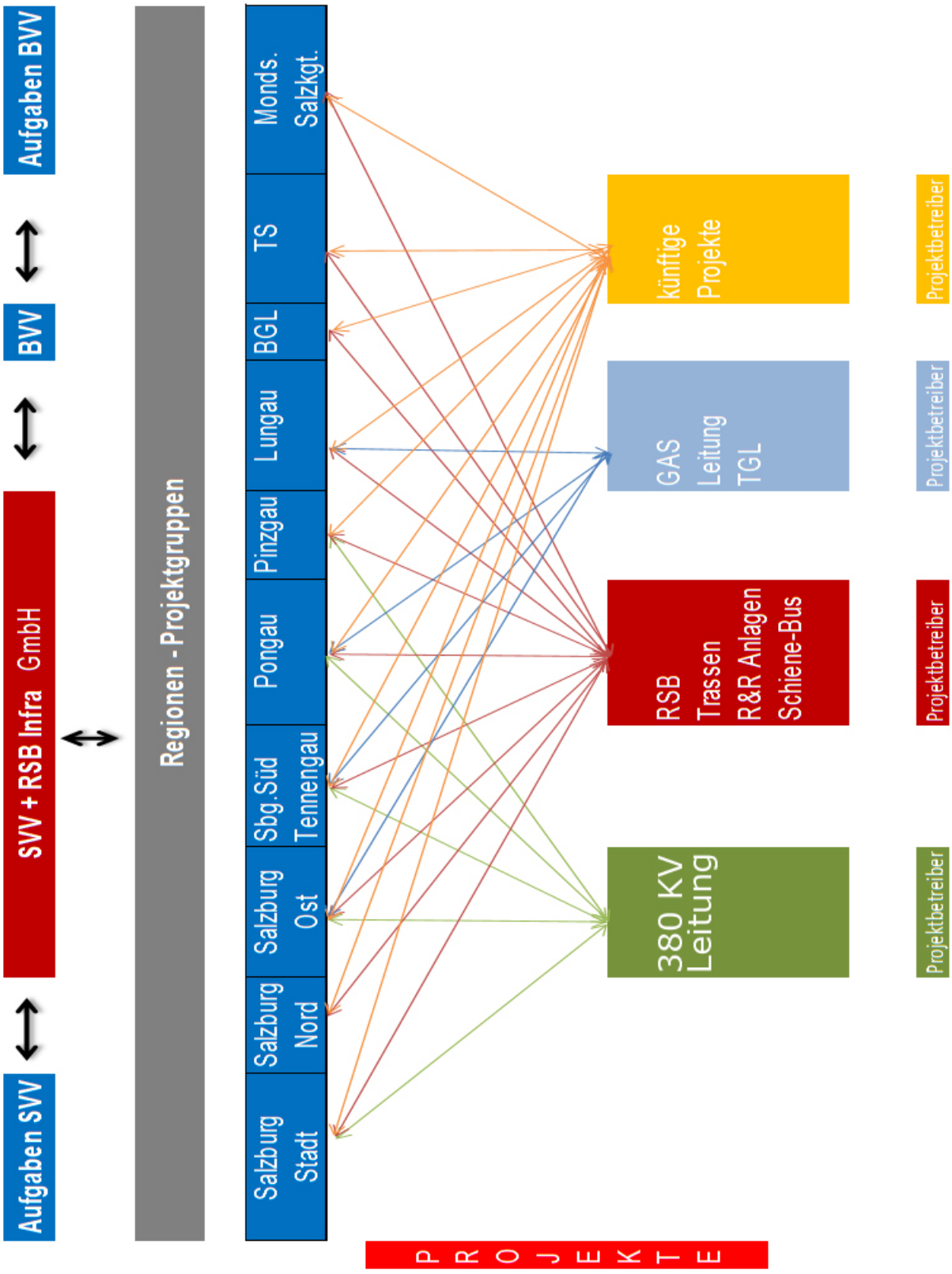
Gleiches gilt für das Projekt der geplanten landesdurchquerenden Gasleitung TGL.

Organigramm RSB-Infra



Grafik: © Mayer 2012

Zusammenarbeit der RSB-Infra mit Projektbetreibern



Grafik: © Mayer 2012

Warum RSB-Infra und SVV in einer Gesellschaft?

- Der Vertrieb muss wissen, was die Produktion bieten kann. Umgekehrt muss die Produktion wissen, was der Vertrieb anbieten will.
- Verwaltungskosteneinsparung
- Kurze Entscheidungswege

RSB Fahrplanprofil

Strecke	RSB	REX	SPR	Takt in Lastrichtung	Gütertransport	Nostalgie-verkehr
RSB 1	20'	60'	HVK	10'/5'	Eisenbahn	Ja[1]
S2						
S3						
S4						
RSB 5	20'	60'	HVK	10'	GÜTRA	Ja[2]
RSB 6	20'	60'	---	10'	GÜTRA	
RSB 7	20'	60'	---	5'/2,5'[5]	Eisenbahn[3]	
RSB 8	20'	60'	---	10'	GÜTRA	
SBS ist	4'	3'[4]	---	---	GÜTRA	Ja[1]
SBS soll	2'[6]	1,7'	---	---		

[1]Die vorhandenen und in hervorragendem Zustand befindlichen Nostalgietriebwagen der SLB sollen auf der Strecke Salzburg – Königssee eingesetzt werden. Ein Highlight für den Eisenbahntouristen und Tourismus.

[2]Auf der Strecke Mondsee/SKGLB-Museum – St. Gilgen soll mit historischen Garnituren ein Nostalgieverkehr betrieben werden. Ein Highlight für den Eisenbahntouristen und Tourismus im Salzkammergut.

[3]Güterzüge Kleßheim bis Flughafen möglich (Gütertransport, Kerosintransport etc.).

[4] Takt: RSB und REX

[5] Takt: Zu- und Abfahrt ab/bis EM-Stadion (evtl. im Sonderfall Fahren auf Sicht).

[6] In Lastrichtung zu den Verkehrsspitzen soll ein 10-Minuten-Takt auf den Zulaufstrecken möglich sein.

Beförderungskapazität der SBS – Stadtdurchfahrt Salzburg, oberirdisch

RSB-Zug-Doppelgarnitur: 75 Meter Zuglänge, Sitz- und Stehplätze für 500 Fahrgäste

Strecke	**Takt**	**Takt**	**Takt**
SBS	4 Min.	2 Min.	1 Min.
Kapazität Richtung/Std.	7.500 Pers.	15.000 Pers.	30.000 Pers.
Richtung/Tag (20Std.)	150.000 Pers.	300.000 Pers.	600.000 Pers.

Quelle: http://www.salzburg.gv.at/regionalstadtbahn

Hinweis:

Die Verkehrsabteilung des Landes Salzburg rechnet mit ca. 27.000 Fahrgästen pro Tag.

Infrastrukturauftrag – technische Parameter

Die RSB-Infra GmbH Salzburg-Bayern-Oberösterreich hat den Auftrag, die Infrastruktur für folgende regionale Schienenprojekte zu errichten: RSB Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich, länder- und regionenübergreifend.

SBS STADT BAHN SALZBURG – das Herzstück

RSB 5 KÖNIGSSEE – MONDSEE – ISCHLER BAHN

RSB 6 TRUMERSEEN BAHN

RSB 7 MESSE-FLUGHAFEN BAHN

RSB 8 FUSCHLSEE BAHN

Neubaustrecken wie in der Projektdarstellung beschrieben

1. Die Strecken werden als eingleisige Nebenbahn bzw. teilweise zweigleisig mit einer Spurweite von s = 1435 mm (Regelspur) errichtet. Die technischen Parameter der Salzburger Lokalbahn SLB sind die Grundlage. Für einen Nostalgieverkehr wird zwischen Mondsee und St. Gilgen eine Nostalgiestrecke für eine Spurweite von s =760 mm errichtet. Dies kann in Form eines Dreischienengleises oder auf eigenem Gleiskörper erfolgen. Die Nostalgiestrecke ist so vorzusehen, dass der Regelverkehr nicht behindert wird. Auf der Strecke Salzburg – Königssee sollen im Segment Nostalgieverkehr, wenn dies rechtlich und technisch möglich ist, die historischen Normalspur-Triebwagen der SLB eingesetzt werden.
2. Die Strecken werden je nach Erfordernis als Eisenbahn oder Straßenbahn nach den jeweils gültigen Bestimmungen/Gesetzen in Österreich respektive Deutschland errichtet und konzessioniert, in den Ortsdurchfahrten nach Bedarf als Straßenbahn nach den jeweils örtlich gültigen Bestimmungen und Gesetzen.
3. Die Höchstgeschwindigkeit soll v = 100 km/h betragen, innerorts v = 50 hm/h, in den Fußgängerzonen v = 30 km/h bzw. nach den jeweiligen Erfordernissen und Bestimmungen.
4. Die Mindestradien betragen H = 180 m, auf Straßenbahnstrecken H = 25m
5. Kreuzungsbahnhöfe sind so anzuordnen, dass ein Taktverkehr entsprechend RSB-Fahrplanprofil möglich ist (siehe RSB-Fahrplanprofil).
6. Die RSB-Strecken-Bahnsteige sind barrierefrei zu errichten.
7. Die RSB-Bahnsteige werden in einer Länge von L = 80 m mit einer Mindestbreite von 3 m errichtet (Länge des Straßenbahnzugs laut StrabVO). Bei gemeinsamer Nutzung von RSB und SLB beträgt die Bahnsteiglänge L=130m
8. Die autonomen RSB-Strecken werden elektrifiziert. Die Spannung beträgt 1.000 Volt Gleichstrom bzw. gleiche Spannung wie Salzburger Lokalbahn, teilweise Obus.
9. Die gesamten Strecken werden von einer Betriebsleitstelle mit einem Streckenstellwerk zentral gesichert und gesteuert. Dies gilt auch für jene RSB-Strecken, die nach Bayern führen (Grödig – Königssee).
10. Alle höhengleichen Bahnübergänge sind technisch zu sichern. Privatübergänge sind mit abschließbaren Schranken zu sichern.
11. Es sind ausreichende Abstell-, Reparatur- und Wartungsanlagen zu errichten. Den Umfang regelt der Betriebsplan. Eine dezentrale Betriebsführung ist geboten.

12. Bedienungskonzept: Auf den jeweiligen RSB-Linien soll ein Taktverkehr eingerichtet werden. Technisch sind die Strecken so auszulegen, dass zu Hauptverkehrszeiten in Lastrichtung ein dichterer Verkehr möglich ist (siehe RSB-Fahrplanprofil).

13. 1. Bedienungskonzept für den Personentransport

Zughalt auf Anforderung:

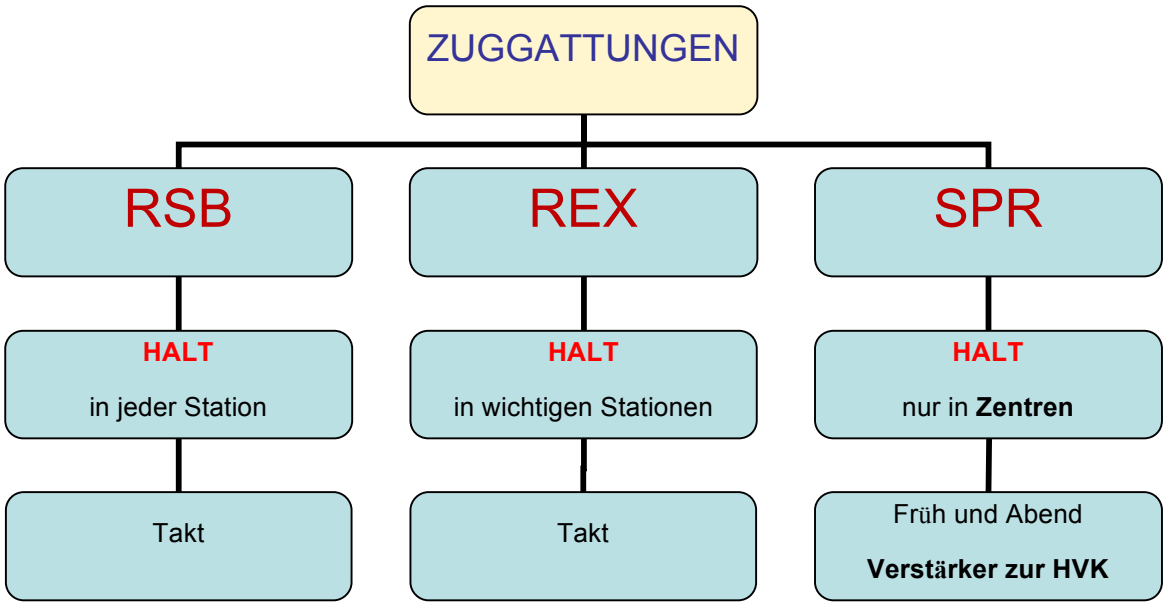
Sowohl in den Fahrzeugen als auch an den Haltestellen sind technische Vorkehrungen zu treffen, die es dem Fahrgast ermöglichen, den Zughalt anzufordern.

Auf jenen Linien, wo es sinnvoll und notwendig ist, soll es drei Zuggattungen im Personentransport geben:

RSB Regional Stadt Bahn: Halt in allen Stationen

REX Regionalexpress: Halt in wichtigen Stationen / Umsteige- und Verkehrsknoten / P+R

SPR Sprinter: Halt nur in den Ortszentren / Umsteige- und Verkehrsknoten / P+R



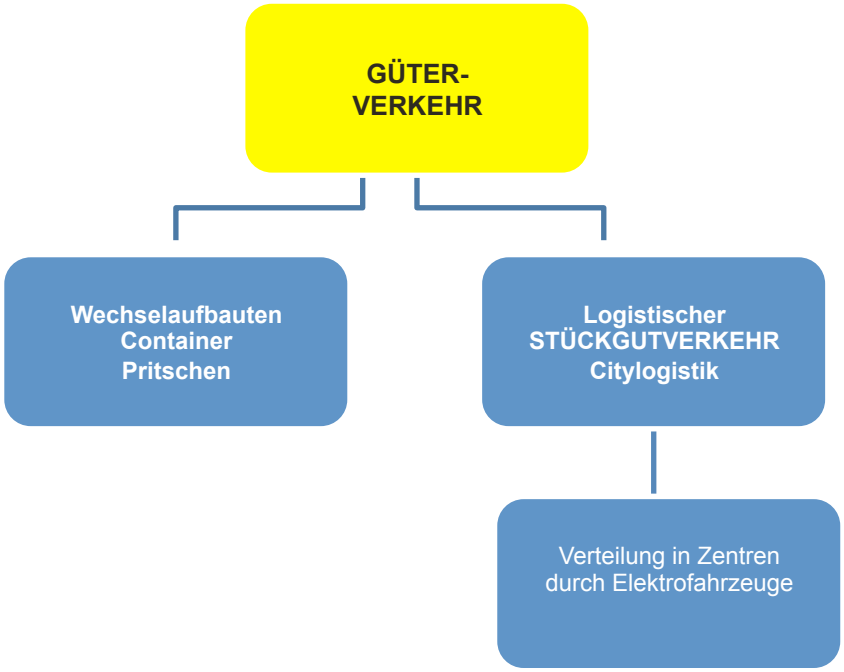
Grafik: © Mayer 2011

Fahrpläne ÖV – Bus und Bahn

Ein integrierter Taktfahrplan (ITF) ist zu erstellen. Darin sind die Fahrpläne der einzelnen Systeme aufeinander abgestimmt dargestellt.

13.2 Bedienungskonzept für den Gütertransport

Auf jenen Linien, wo es sinnvoll ist, sollen Gütertransporte erfolgen. Aufgrund des Mischsystems RSB aus Eisenbahn und Straßenbahn ist eine Führung von herkömmlichen Güterzügen nicht möglich. Das System GÜTRA ist in der Lage, sämtliche Wechselaufbauten des Straßengüterverkehrs zu transportieren.



Grafik: © Mayer 2011

14. Die notwendigen Grundstücke werden von den Ländern und Gemeinden, soweit notwendig, beschafft und der RSB-Infra GmbH kostenfrei und kostenlos übereignet.
15. Der Kooperationsvertrag ist integrierender Bestandteil dieses Auftrags.

Kooperationsvertrag

Der Kooperationsvertrag wird zwischen der RSB-Infrastruktur GmbH Salzburg-Bayern-Oberösterreich mit einem noch festzulegenden Sitz (im Folgenden kurz RSB-Infra genannt) und den Regionen, Städten und Gemeinden der RSB-Infra (Regionen: Salzburg, Bayern und Oberösterreich) (im Folgenden kurz KOOP genannt), wie folgt abgeschlossen:

PRÄAMBEL

Die Vertragsparteien bekennen sich übereinstimmend zur Projektierung, zum Bau, zum Betrieb und zur Erhaltung der Infrastruktur der RSB Salzburg-Bayern-Oberösterreich (Regional Stadt Bahn). Die RSB Salzburg-Bayern-Oberösterreich ist das Rückgrat des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs der Regionen Salzburg, Bayern und Oberösterreich mit dem Zentralraum Salzburg samt Einzugsgebieten einerseits und der touristische Leitbetrieb dieser Regionen andererseits.

Der gegenständliche Kooperationsvertrag ist Ausdruck dieses Bekenntnisses und legt unter anderem die Verpflichtungen und Maßnahmen der KOOP fest.

Die Vertragspartner stellen somit fest, dass die großen Anstrengungen jeglicher Art für Projektierung, Bau, Betrieb und Erhalt dieser RSB-Strecken nur dann gerechtfertigt sind, wenn auch seitens der KOOP alles unternommen wird, dass diese RSB-Linien als Hauptverkehrs- und Entwicklungsachsen für die Regionen anerkannt werden. In diesem Sinn werden die KOOP nicht nur die im Folgenden vereinbarten Leistungen, sondern auch Informationsleistungen in Bezug auf ihre Bürger erbringen, um in der Bevölkerung das notwendige Bewusstsein und Verständnis für diese Verkehrsader zu wecken und zu stärken.

In der Bevölkerung soll das Gefühl **Unsere BAHN. Unsere RSB**. geweckt werden.

Der Umweltschutz, ein verantwortungsvoller Umgang sowohl mit der Ökologie als auch der Ökonomie und die Nachhaltigkeit sind integrierende Bestandteile dieses Projekts.

Ziel ist, die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene zu bewirken und dafür einen optimalen Regional- und Nahverkehr der Regionen zu installieren und die Regionen zu verknüpfen.

Basisverkehrsregel:

In Längsrichtung Schiene: S-Bahn und RSB

Im Querverkehr: Bus

Um die Ziele der Präambel zu erreichen, kommen die Vertragspartner überein, folgende Konzepte und Maßnahmen umzusetzen:

Raumordnung, Grundstücke, Trasse, Verkehrsplanung

Die KOOP verpflichten sich, die vorgeschlagenen Trassen und ggf. zusätzliche Alternativen sofort durch geeignete Maßnahmen freizuhalten und vor Bebauung dauerhaft zu sichern (Ergebnisse der Machbarkeitsstudie).

Die KOOP ergreifen umgehend die nötigen Schritte, um das in den Regionen erforderliche Raumordnungsverfahren einzuleiten und so rasch wie möglich voranzutreiben und positiv abzuschließen.

Das Konzept sieht vor, dass Bund, Länder und Gemeinden die erforderlichen Grundstücke der RSB-Infra in geeigneter Form kostenfrei und kostenlos zur Verfügung stellen. Dies soll durch Übertragung ins Eigentum der RSB-Infra erfolgen.

Die zuständigen KOOP verhandeln gemeinsam mit der RSB-Infra die Grundablösen mit den Grundeigentümern im jeweiligen Gemeindegebiet. Andere öffentliche Organisationen (z.B. Kammern) sollen in diese Verhandlungen eingebunden werden. Die KOOP wirken bei allen erforderlichen Genehmigungs- und Amtsverfahren für Projektierung, Bau, Betrieb und Erhaltung der Strecke aktiv mit und beeinflussen diese nach den gebotenen Möglichkeiten, sodass das Ziel, diese Verfahren positiv abzuwickeln, in der kürzest möglichen Zeit erreicht wird.

Die RSB Salzburg-Bayern-Oberösterreich soll das Rückgrat des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs sein.

Künftig soll es dort, wo es möglich ist, keinen parallelen Kraftlinienverkehr (Bus) geben.

Das Ziel: In Längsrichtung gibt es das RSB-Netz und das S-Bahn-Netz, die Querverkehre und die Erschließung der Fläche werden vom System Bus bedient. Das System Bus fungiert als Zulieferer für die RSB oder S-Bahn.

Der regionale Berufs-, Schüler- und Personenverkehr soll ausschließlich von den Verkehrsanbietern S-Bahn, RSB und Bus wahrgenommen werden.

Die RSB-Infra und der/die Betreiber der Bahn bieten künftig einen integrierten Taktfahrplan an.

Die RSB-Infra errichtet die Infrastruktur in der Art, dass ein solcher integrierter Taktfahrplan mit den notwendigen Frequenzen samt Reserven möglich ist (siehe Infrastrukturauftrag).

Grundlage dafür sind die Vorgaben des Fahrplanprofils (RSB-Fahrplanprofil im Anhang). Diese Vorgaben sind integrierender Bestandteil dieses Kooperationsvertrags.

Die KOOP machen ihren Einfluss geltend, die Beginn- und Endzeiten der Schulen an diesen Fahrplan anzupassen bzw. gegenseitig abzustimmen.

Die KOOP verpflichten sich, alles in ihrem Einfluss- und Zuständigkeitsbereich zu tätigen, damit Unternehmen, die bahnfähige Güter produzieren oder damit handeln, auf solchen Flächen angesiedelt werden, auf denen bzw. zu denen Gleisanschlüsse errichtet werden

können. Die RSB-Infra und die KOOP werden eine Arbeitsgruppe bilden, um abzuklären, wie Güter von und zu bestehenden Betrieben mit der Bahn transportiert werden können. Die KOOP verpflichten sich, an dieser Arbeitsgruppe teilzunehmen und die in dieser Gruppe erarbeiteten Vorschläge umzusetzen.

Die KOOP verpflichten sich nach Maßgabe ihrer Zuständigkeits- und Einflussbereiche, dafür zu sorgen, dass neue Einrichtungen wie z.B. Krankenhäuser, Seniorenheime, Schulen, Sportstätten, Großmärkte, Einkaufszentren, Betriebsgebiete, Wohngebiete, Veranstaltungszentren und Ähnliches vorrangig so situiert werden, dass der Fußweg max. 300 Meter zu Haltestellen beträgt und somit eine Bahnerschließung möglich ist (bahnaffin).

Die RSB-Infra wird ihrerseits nach Maßgabe der betrieblichen Möglichkeiten Haltestellen errichten. Dies in Abstimmung mit dem jeweils zuständigen KOOP.

Die RSB-Infra wird rechtzeitig seitens der KOOP in solche Planungsprozesse eingebunden und hat Parteienstellung. Dies gilt auch für räumliche Entwicklungskonzepte. Bei Grundzusammenlegungen werden die Belange der Eisenbahntrassierung und des Eisenbahnbetriebs im Sinne des öffentlichen Interesses berücksichtigt.

Bahnübergänge sind tunlichst zu vermeiden. Wenn solche unumgänglich errichtet werden müssen, müssen diese auf Kosten des jeweiligen Straßenerhalters nach dem neuesten Stand der Technik und technisch gesichert errichtet werden.

Nicht öffentliche Eisenbahnübergänge sind zu vermeiden. Diese behindern einen attraktiven Betrieb der Bahn. Sind solche nicht öffentlichen Übergänge nicht durch andere geeignete Maßnahmen zu ermöglichen, so müssen diese mit Sperrschranken gesichert werden. Die Bedienung, Gefahr und Verantwortung sowie die Errichtungs- und Erhaltungskosten obliegen den jeweiligen Nutzungsberechtigten.

Die KOOP bekennen sich voll zur Errichtung, zum Betrieb und zum Erhalt der RSB Salzburg-Bayern-Oberösterreich als moderne Nah- und Regionalverkehrsbahn und als touristischen Leitbetrieb. Die KOOP bekennen sich auch zum Betrieb dieser Bahn in Tagesrandzeiten oder im Nachtbetrieb, um Nachtschwärmern und der Jugend den Verzicht auf das Auto zu ermöglichen. Die vereinzelt auftretenden Lärmemissionen, Pfeifsignale, Rauch von Dampflokomotiven und Ähnliches stellen somit keine Beeinträchtigung für Anrainer und Urlaubsgäste dar. Sollten Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden, so verpflichten sich die KOOP, diese selbst zu finanzieren oder durch Dritte finanzieren zu lassen. Forderungen betreffend Lärm und Emissionen werden keinesfalls an die RSB-Infra oder den Bahnbetreiber/Verkehrsbetreiber gestellt.

Betreuungs- und Erhaltungsleistungen

Um einen wirtschaftlichen und effizienten Betrieb der RSB-Linien gewährleisten zu können, ist es erforderlich, dass die KOOP nachstehende eisenbahnspezifische Betreuungs- und Erhaltungsleistungen in geeigneter Form und auf ihre Kosten erbringen, wobei das Einvernehmen mit der RSB-Infra herzustellen ist:

1) Durchführung und Erledigung der Reinigungs-, Wartungs- und Erhaltungsmaßnahmen für die Personenhaltestellen inklusive Bahnsteige, Wartungsobjekte, Anzeigetafeln etc. Dies in geeigneter Form und in einem geeigneten Intervall sowie im Anlassfall.

2) Schneeräumung und Winterdienst im Bereich der Haltestellen und Bahnhöfe, soweit dies Zufahrtsstraßen und -wege, Bahnhofvorplätze, Ladestraßen, Park-and-ride-Flächen, Bahnsteige sowie die Bereiche von Eisenbahnkreuzungen betrifft.
Dies in geeigneter Form und in einem geeigneten Intervall sowie im Anlassfall.

3) Grünpflege und Blumenschmuck im Bereich der Bahnhöfe, Haltestellen und sonstiger mit der Bahn zusammenhängender Flächen.

4) Freihalten der Bahndämme, der erforderlichen Sichträume, Lichtraumprofile und Eisenbahnübergänge von Bewuchs.

5) Anbringen eines einheitlichen und den Richtlinien der Corporate Identity entsprechenden Beschilderungssystems, um für den Bahnkunden die jeweils bestmögliche Zugangs- bzw. Zufahrtsmöglichkeit zur nächsten Haltestelle bzw. zum nächsten Bahnhof anzuzeigen.

Einzelheiten bezüglich der Erbringung dieser Leistungen werden, sofern dies z.B. aus Sicherheitsgründen etc. notwendig sein sollte, bilateral und einvernehmlich zwischen den KOOP und der RSB-Infra in einem Durchführungsprotokoll festgelegt.

Marketing, Vertrieb und Verkauf

Ziel der KOOP ist es, die RSB Salzburg-Bayern-Oberösterreich als touristischen Leitbetrieb in den Regionen zu etablieren. Daher wird Folgendes vereinbart:

1) In der Bewerbung der Regionen durch die Tourismusverbände, Regionalverbände, Gemeinden oder durch sonstige öffentliche Bewerbungen wird die RSB Salzburg-Bayern-Oberösterreich bzw. deren Linien mit vermarktet.

2) Tourismusverantwortliche der Regionen im Einzugsbereich der RSB Salzburg-Bayern-Oberösterreich, die RSB-Infra und der Verkehrsbetreiber bilden eine Gruppe Marketing. Sie treten in einen intensiven Gedankenaustausch über Positionierung und Vermarktung sowie Produktgestaltung ein und erarbeiten ein Vertriebs- und Marketingkonzept.

3) Die RSB Salzburg-Bayern-Oberösterreich wird grundsätzlich in Paketlösungen integriert. Ziel ist, dass jeder Gast der Regionen während seines Aufenthalts die Angebote der RSB Salzburg-Bayern-Oberösterreich möglichst intensiv nutzt.

4) Der Zugang zur Nutzung der RSB Salzburg-Bayern-Oberösterreich muss für die Bevölkerung wie für die Gäste einfach, kostengünstig und problemlos gestaltet werden. Der Fahrgast soll sich als Kunde fühlen und darf nicht als Beförderungsfall betrachtet werden. Gemeindeämter, Fremdenverkehrsbüros oder sonstige geeignete Stellen übernehmen den Verkauf und Vertrieb von Tickets, speziellen Packages, Infomaterial etc.

5) Bei Auftritten einer Region oder mehrerer Regionen anlässlich von Medienereignissen, Messen, Veranstaltungen, Großereignissen etc. wird die RSB Salzburg-Bayern-Oberösterreich kostenfrei mit vertreten und den Kunden präsentiert, um die Effizienz des Betriebs zu erhöhen und die Umwelt und den Straßenverkehr zu entlasten.

6) Eine Zusammenarbeit und Entwicklung von Angeboten mit anderen touristischen Leitbetrieben der Regionen wie z.B. Schafberg Bahn und Wolfgangsee Schifffahrt, SLB, Zwölferhorn-Seilbahn, Lokwelt Freilassing, Tourismusparks, Haus der Natur, Untersbergbahn, Therme Bad Ischl, Watzmann Therme, Aqua Salza, Rupertus Therme, Jennerbahn, Festungsbahn Salzburg, Mönchsberg Aufzug Salzburg, Katrin Seilbahn, Seeschifffahrtsunternehmen, Tourismusunternehmen, Museen, Veranstaltern u.a. sind geboten und notwendig.

Energiegewinnung, -beschaffung, -einkauf, Umwelt

Die Bahn wird, mit Ausnahme des Nostalgiebetriebs, mit elektrischer Energie betrieben. Auf Energieeffizienz sowie größtmögliche Schonung der Umwelt und des Klimas ist besonderes Augenmerk zu legen. Nach Stand der Technik ist auf ökologische und erneuerbare Energiegewinnung und Energierückgewinnung beim Betrieb zu achten. Ökologischer und ökonomischer Energieeinkauf ist geboten. Denkbar und überlegenswert ist zu überprüfen, ob eine Energieerzeugung durch Kraft-Wärme-Kopplungen mit den in vielen Gemeinden vorhandenen Nahwärmekraftwerken effizient möglich ist. Wasserkraft, Sonne und Wind sollen zur Energiegewinnung nach Maßgabe der ökonomischen, ökologischen und technischen Möglichkeiten miteinbezogen werden.

Zuggattungen, Betrieb, Verkehr

Grundsätzlich gilt:

Halt auf Anforderung im Zug und an den Haltestellen = Fahrzeitgewinn

Dort, wo es sinnvoll ist, sollen drei Zuggattungen geführt werden:

RSB	Halt in allen Stationen
REX	Halt in wichtigen Stationen, Umsteigeknoten, P+R
SPR	Halt nur in den Zentren, Umsteigeknoten, P+R

PERSONENVERKEHR

- Taktverkehre

TOURISMUSVERKEHR

- Angebote für Touristen und Gäste auf der Gesamtstrecke

EVENTSONDERVERKEHR

- Speziell bestellte Sonderverkehre bei Veranstaltungen etc.

NOSTALGIEVERKEHR

- Professionell geführter Nostalgieverkehr für den Tourismus mit historischen Fahrzeugen, spezielle Angebote für den Eisenbahnfreund aus aller Welt

GÜTERVERKEHR

- Mit GÜTRA (Wechselaufbauten des Straßengüterverkehrs) logistischer Stückgutverkehr auf den Gesamtstrecken

Aufgaben der RSB-Infra GmbH

Projektierung, Bau, Betrieb und Erhalt/Unterhalt der Strecken der RSB Salzburg-Bayern-Oberösterreich nach dem in der Generalversammlung der RSB-Infrastruktur GmbH beschlossenen Konzept (siehe Infrastrukturauftrag).

Die Geschäftsführung der RSB-Infra verpflichtet sich, unter Berücksichtigung des zu erfüllenden Aufgabengebiets, ein schlankes und effizientes Management (Lean Management) zu installieren.

Ökonomie, Ökologie und Nachhaltigkeit sind Parameter und Grundsätze, die das Management lebt.

Historische, noch von der alten SKGLB vorhandene und erhaltenswerte Bauwerke wie z.B. Brücken der Bergstrecke über den Scharfling, Tunnel oder Gebäude sollen weitgehend erhalten und betrieblich integriert werden, wenn dies ökonomisch vertretbar und technisch machbar und sinnvoll ist.

Die notwendigen technischen Bauten wie z.B. Oberleitung, Haltestellen etc. sind so auszuführen, dass sie Ortsbildschutz, Corporate Identity, Denkmalschutz, Weltkulturerbe usw. entsprechen. Ein Einvernehmen mit den zuständigen Stellen ist herzustellen.

Ein Nostalgiebetrieb mit historischen Dampflokomotiven/Zügen auf 760-mm-Spur soll von Mondsee nach St. Gilgen geführt werden. Dieses Angebot stellt ein wichtiges Geschäftsfeld des Unternehmens dar und ist für den Tourismus der Regionen von großer Bedeutung.

Ein Nostalgiebetrieb mit den vorhandenen historischen elektrischen Triebwagen der Salzburger Lokalbahn soll von Salzburg bis Königssee möglich sein, wenn dies technisch und rechtlich möglich und ökonomisch vertretbar ist.

Auch dieses Angebot ist für das Unternehmen von großer Bedeutung. Es erweitert das touristische Portfolio für den Tourismus in den Regionen (technische Parameter siehe Infrastrukturauftrag).

Ein Betrieb mit kohlebefeuerten Normalspur-Dampflokomotiven ist auf den neuen RSB-Strecken auszuschließen. Dieser Betrieb ist in vielerlei Hinsicht problematisch bzw. auf Straßenbahnstrecken rechtlich und technisch ausgeschlossen.

Ausschreibung der Verkehrsdienstleistungen auf RSB-Strecken

Die Infrastruktur des RSB-Systems wird mit öffentlichen Mitteln errichtet. Insofern ist es legitim und in der Verantwortung gegenüber dem Steuerzahler gelegen, den Betrieb effizient, kostengünstig und den Bedürfnissen der Regionen entsprechend zu gestalten.

Ein probates Mittel dafür ist die Möglichkeit, den Verkehrsdienstleister durch öffentliche Ausschreibung zu ermitteln.

Entscheidet sich die Politik für eine Ausschreibung der Verkehrsdienstleistungen auf den RSB-Strecken, so trifft die ausschreibende Stelle eine hohe Verantwortung. Es gilt, die Bedürfnisse der Regionen, der Kunden, der Mitarbeiter, des Auftragnehmers sowie des Auftraggebers zu berücksichtigen.

Gelingt es, diese Bedürfnisse zu bündeln und bedarfsgerecht umzusetzen, so ist ein für alle Beteiligten gedeihlicher und effizienter Betrieb gewährleistet.

Besonderes Augenmerk ist auf die Lohn- und Gehaltssituation der Mitarbeiter zu legen. Lohn- und Sozialdumping müssen ausgeschlossen werden. Eine ausgeglichene Kostenstruktur ist anzustreben.

Erfahrungswerte aus anderen Regionen und Ländern sollten hier mit einfließen (z.B. Großbritannien, Deutschland, Schweiz u.a.).

Beispiele der Ausschreibungsvarianten:

Der Verkehrsdienstleister (EVU) stellt die Fahrzeuge:

Hier ist darauf zu achten, dass moderne Fahrzeuge eingesetzt werden.

Probleme: Laufzeit des Verkehrsdienstevertrags und Abschreibezeiträume für Fahrzeuge

Der Verkehrsbesteller (RSB-Infra GmbH) stellt die Fahrzeuge dem Verkehrsdienstleister (EVU) entgeltlich zur Verfügung:

Diese Konstruktion gewährleistet einen definierten Standard der Fahrzeuge (modern, Design, Corporate Identity etc.). Die Fahrzeuge können bis zum Ende der AfA bzw. des technischen Lebenszyklus in Verwendung stehen (Wiedereinsatz bei Folgevergaben, kürzere Ausschreibezeiten möglich).

Eine Ausschreibung von oben-nach-unten sollte angedacht werden.

Das RSB-System bietet 10 Mio. Zugkilometer pro Jahr. Diese gilt es sinnvoll zu vermarkten.

Zusammenarbeit mit anderen Betreibern (Verkehrsbesteller, EVU etc.): Fahrzeugpool, Ersatzteilpool, Einkaufspool (gemeinsame Beschaffung von Betriebsmitteln, Fahrzeugen).

Auch sollte eine enge Zusammenarbeit mit anderen Regionen, z.B. Oberösterreich und Bayern, angedacht werden.

Maßnahmen dieser Art, sinnvoll eingesetzt, senken Kosten und senken die sogenannten Betriebskosten der öffentlichen Hände. Niedrige Betriebskosten sichern den Betrieb. Dieses Prinzip muss schon bei der Planung der Infrastrukturen mit Berücksichtigung finden.

Schlusswort

Europa und die Finanzierung

Die vorliegende Projektdarstellung ist als Diskussionsgrundlage zur Bewältigung der Verkehrsprobleme in den Regionen Salzburg, Bayern und Oberösterreich zu verstehen. Es stellt die Basis für ein Gesamtverkehrsprojekt für diesen zentralen europäischen Raum dar.

Die im Mai 2011 gestartete Machbarkeitsstudie (MBK) eröffnet eine Art der europäischen Zusammenarbeit in der EuRegio, die eine gemeinsame Verkehrsplanung ermöglicht. Darüber hinaus weist die Finanzierung dieser MBK den Weg für eine Finanzierung dieses einzigartigen Infrastrukturprojekts im Ganzen auf.

Die MBK wird aus Mitteln des INTERREG IVa mit 50 Prozent der Gesamtsumme mitfinanziert. Dies zeigt die Bedeutung, die die Verantwortlichen innerhalb der Europäischen Union dem RSB- bzw. ERB-Projekt beimessen.

Herausgelöste Teilprojekte werden als rein nationale und regionale Einzelprojekte angesehen und somit nicht oder geringer von der Europäischen Union unterstützt.

Diese große Chance eines grenzüberschreitenden Gesamtplans und der supranationalen Finanzierung darf nicht leichtfertig verspielt werden.

Ökologie und Ökonomie in Symbiose

Ein weiterer wichtiger Aspekt bei diesem Verkehrsprojekt stellt die Ökologie dar.

Eine 2009 vom IOP – Institute of Physics* durchgeführte Studie bestätigte die relativ positive Umweltbilanz von schienengeführten Verkehrssystemen und wies ihnen bei der Energiebilanz den ersten Platz zu. Um die unterschiedlichen Transportmittel miteinander vergleichen zu können, berechneten die Wissenschaftler Energieverbrauch, CO_2-Emissionen und weitere Faktoren der Umweltbelastung pro Personenkilometer. Hierbei gingen sie von Erfahrungswerten aus, wie viele Passagiere die jeweiligen Verkehrsmittel durchschnittlich während ihrer Lebensdauer transportieren und wie weit.

Die Autoren stellten fest, dass die Bahn bei durchschnittlicher Auslastung am wenigsten Energie benötigt. Dabei wird ebenfalls am wenigsten CO_2 erzeugt – obwohl über die Hälfte der Umweltbelastungen auf Bahnhöfe und das Streckennetz entfällt und nicht auf die reinen Fahrten.

Dabei schließt die Ökologie die Ökonomie nicht aus. Vielmehr gehen Ökologie und Ökonomie eine Symbiose ein. Es ist keine Seite als Symbiont zu sehen.
Sie stehen einander nicht entgegen. Wirtschaftlichkeit und Umweltschutz sind gleichberechtigte Partner.

Bürgerinformation: Dialog mit den Menschen

Das Infrastrukturprojekt RSB / ERB Salzburg-Bayern-Oberösterreich verbindet Menschen. Daher ist eine transparente Darstellung in der Öffentlichkeit ein wichtiger und essenzieller Bestandteil. Der Dialog mit den Menschen in den betroffenen Regionen – Salzburg, Berchtesgadener Land, Traunstein und Salzkammergut – ist von entscheidender Bedeutung.

Jedermann in den betroffenen Regionen, Städten und Gemeinden ist aufgerufen, an diesem Projekt mitzuarbeiten.

Für den Verein RSB Salzburg-Bayern-Oberösterreich ist eine offene und sachlich sowie fachlich geführte Diskussion von größter Wichtigkeit. In dieser Projektdarstellung werden auch andere Projekte angesprochen, die ebenfalls eine Lösung suchen.

Wir müssen JETZT handeln, um Infrastruktur für HEUTE und MORGEN zu ermöglichen.

Gleichgültig, welches Projekt am Ende umgesetzt wird, ist es für den Autor von größter Bedeutung, dass die beste Lösung für unsere Regionen realisiert werden muss.

Die Ergebnisse und Vorschläge der Machbarkeitsstudie und Wirkungsanalyse zu ERB und RSB müssen von allen Seiten akzeptiert und rasch umgesetzt werden.

Es gilt, daran gemeinsam zu arbeiten.

Gottfried Mayer, Dezember 2012

Abkürzungsverzeichnis

380-KV-Leitung	Hochspannungsleitung zwischen St.Peter am Hart (OÖ) und Kaprun (Salzburg)
Agglomerationsverkehr	Umgebungsverkehr von Zentralräumen
AlmErlebnisBus	Busverbindung zwischen dem bayrischen Hintersee und dem Salzburger Saalachtal
BGL	Landkreis Berchtesgadener Land
BLB	Berchtesgadener Land Bahn
BOEisb	Betriebsordnung Eisenbahn, Deutschland
BOStrab	Betriebsordnung Straßenbahn, Deutschland
BVV	Bayerischer Verkehrsverbund
CO_2	Treibhausgase
DB	Deutsche Bahn
EC	EuroCity-Zug, qualitätsdefinierter Zug kooperierender Bahnen
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung der EU
EisbVO	Eisenbahnverordnung, Österreich
ERB	EuRegio Bahnen Salzburg-Bayern-Oberösterreich
EU	Europäische Union
EVTZ	Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GÜTRA	Gütertram
GV	Gemeindevertreter
Hochbahn	eine auf Brückenbauwerken verlaufende, aufgeständerte Bahntrasse
HS	Haltestelle
HVK	Hauptverkehrszeit
IC	InterCity-Zug
ICE	InterCityExpress-Zug, Hochgeschwindigkeitszug, Marke DB
INTERREG	Gemeinschaftsinitiative des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung
ITF	integrierter Taktfahrplan
IV	Individualverkehr
Karlsruher Modell	Das Karlsruher Modell ist die Verknüpfung von Straßenbahn und Eisenbahn zu einer Regionalstadtbahn (www.karlsruher-modell.de)
Kfz	Kraftfahrzeug
KOOP	Kooperationspartner
KommR	Kommerzialrat
KVB	Karlsruher Verkehrsbetriebe
KVV	Karlsruher Verkehrsverbund
Lastrichtung	Fahrtrichtung zur Hauptverkehrszeit
LKH	Landeskrankenhaus
Lkw	Lastkraftwagen
LPT	Lokaler Personen Transport
MBK	Machbarkeitsstudie
Mio.	Million
MIV	motorisierter Individualverkehr
MODALSPLIT	Verkehrsstatistik der verschiedenen Verkehrsmittel/Verkehrsnutzer, statistische Zahl, die das Verhältnis der Verkehrsnutzer angibt
Mrd.	Milliarde
NMIV	nicht motorisierter Individualverkehr
NOx	Stickoxide
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
Obus	elektrisch betriebener Bus, auch als Trolleybus bezeichnet
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	öffentlicher Verkehr
ÖV-MODAL-SPLIT	Modalsplit des öffentlichen Verkehrs
P+R	Park & Ride
Part	Feinstaub
Pkw	Personenkraftwagen

R	Regionalzug der ÖBB
RB	Regionalbahn der DB
RE	Regional-Express der DB
REGIONALBUS	Busse, die den regionalen/ländlichen Bereich bedienen
REX	Regionalexpress der ÖBB
REX	Regionalexpress der RSB Salzburg-Bayern-Oberösterreich
RJ	Railjet, Hochgeschwindigkeitszug, Marke der ÖBB
ROLA	Rollende Landstraße
RSB	Regional-Stadt-Bahn-Zug der RSB Salzburg-Bayern-Oberösterreich
RSB	Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich
RSB-Infra	RSB-Infrastrukturgesellschaft
RVO	Regionalverkehr Oberbayern GmbH
Salzburg Hbf.	Salzburg Hauptbahnhof
Salzburg Hbf./hoch	Salzburg Hauptbahnhof/Hochbahnhof im Obergeschoß
Salzburg Hbf./tief	Salzburg Hauptbahnhof/Tiefbahnhof/Lokalbahnhof im Tiefgeschoß
S-Bahn	Schnellbahn
SBB	Schweizer Bundesbahn
SBS	Stadt Bahn Salzburg
Seeton	feinkörnige Ablagerungen aus der Zeit, als das Salzburger Becken nach Abschmelzen der Gletscher vor ca. 10.000 Jahren durch einen See bedeckt war
Simulation	Simulation ist das Nachbilden eines dynamischen Prozesses
SK	Streckenkategorie
SKGLB	Salzkammergut-Lokalbahn, im Volksmund auch Ischler Bahn genannt
SLB	Salzburger Lokalbahnen
SO	Schienenoberkante
SOB	Südostbayernbahn (Tochter der DB)
SOK	Schienenoberkante
SPNV	Schienen-Personennahverkehr
SPR	Sprinter = beschleunigter Zug der RSB Salzburg-Bayern-Oberösterreich
STADTBUS	Busse, die den Stadtbereich bedienen (Obus, Autobus)
StrabVO	Straßenbahnverordnung, Österreich
SVG	Salzburger Verkehrsgesellschaft
SVV	Salzburger Verkehrsverbund
TGL	Tauerngasleitung
TS	Landkreis Traunstein
Tsd.	Einheit Tausend
TW	Triebwagen
U-Bahn	Untergrundbahn
UKH	Unfallkrankenhaus
UNESCO	Organisation der Vereinten Nationen für Bildung, Wissenschaft und Kultur