

Salzburg braucht

- Bewegung
- Zeitgemäße Mobilität
- Politischen Mut
- Zukunft
- Den Paradigmenwechsel

2018



ÖV Konzept Salzburg 2018



RSB

PROJEKTDARSTELLUNG II

Entscheidungsgrundlage für eine innovative Verkehrsentwicklung
in Salzburg

Grundlagen:

RSB Projektdarstellung Jänner 2013, **ERB** Studie Februar 2015

RSB Projektdarstellung II

Auflage 5.0 Salzburg, April-Dezember 2018

Autor: © Gottfried Mayer

Urheberrechte: © Gottfried Mayer, © Peter Schimonsky

Streckengrafiken und Visualisierungen: Peter Schimonsky

Streckenpläne Innenstadt/Altstadtquerung: ERB Studie 2015, Fa. Traffix

Grafiken: Gottfried Mayer



ÖV Konzept Salzburg 2018

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Präambel	5
Danksagung	6
Begriffserklärung / Visualisierung der Vollbahn- LRT Fahrzeuge	7-8
Das Ziel >> Mehr Mobilität, weniger Verkehr!	9
Längsrichtung Schiene, Querverkehr Bus, Gesamtkonzept Verkehr Salzburg	10-11
Kurzfristmaßnahmen	12
Mittelfristmaßnahmen	13
Langfristmaßnahmen	14
Stadt Salzburg – Salzburger Zentralraum	15
Umsetzung Ausbauphase 1)	17
Visualisierung der RSB Trassen Ausbauphase 1)	20
Oberirdisch zum Mirabellplatz	21-22
Max Ott Platz - Anbindung Hbf-Ost Schallmoos	22-24
Mondseebahn – Sam – Hallwang – Eugendorf P&R Aufeld	24-28
Trumerseen Bahn – Vilniusstraße – Kasern – Lengfelde – Elixhausen P&R	29-33
Messe Flughafenbahn	33-34
Altstadtquerung Übersicht	35
Altstadtquerung oberirdisch G1	35-40
Keltenbahn Hellbrunner Brücke – Anif - Hallein	41-45
Königsseebahn Anif – Grödig – Staatsgrenze – Berchtesgaden – Königssee	46-49
Geplante Ableitung vom Bayerndamm in den Stadtbahntunnel	49
Die Vision - Stadtnetz	50
P&R – B&R Konzept	51
Touristenbus Konzept	52
Fernbus Konzept ZOB	53
Baukostenaufstellung – Endausbau	54
Baukostenaufstellung – RSB Ausbauphase 1)	55
Visualisierung der Strecken / Baukosten	56-64
Rollende Landstraße ROLA - Citylogistik – Güterzugumfahrung	65
Beförderungskapazitäten – Fahrzeuge – Raumordnung – RSB Trassensicherung	66
Finanzierungsmöglichkeiten Investitionskostenträger	67
Energie - Verkehrsentlastung Umwelt - Klimawandel –	
Sanfte Mobilität – Sanfter Tourismus	68
Infrastrukturauftrag	69-70
Kooperationsvertrag	71
Modal Split Statistiken im Vergleich	72
Mögliche zusätzliche Einnahmen für den ÖV	73
Infrastrukturbetriebskosten, ein Vergleich	74-75
Forderungskatalog	76
Schlusswort	77
Notizen + Impressum	78
Abkürzungsverzeichnis	79-80

ÖV Konzept Salzburg 2018

Präambel

Salzburg scheint beim Thema Verkehr in einer säkularen Stagnation zu verharren.

Sämtliche früher entwickelten u. umgesetzten ÖV-Konzepte sind trotz hoher Investitionen nahezu wirkungslos geblieben, permanent sinkende Modalsplit Zahlen belegen dies.

Von dieser zweifelsohne harten Aussage sei die S-Bahn Salzburg ausgenommen. Die Linien S1 und S3 werden von den Fahrgästen hervorragend genützt. Die Beförderungszahlen übertreffen bei weitem die Prognosen. Leider wurde das Projekt S-Bahn Salzburg mit der Linie S2 bislang nicht fertiggestellt. Hätte man das S-Bahnprojekt Salzburg nicht verwirklicht, sähen die Modalsplit Zahlen noch verheerender aus.

Salzburg braucht den Paradigmenwechsel, keine politischen Wunschprojekte!

Vernetztes Denken bis weit in die Zukunft ist notwendig. Fehler die heute passieren, wirken sehr lange, jedenfalls weit ins nächste Jahrhundert hinein!

Keine punktuellen Maßnahmen mehr, nur ein leistbares, attraktives ÖV-Gesamtkonzept schafft Abhilfe, nur ein ÖV-Gesamtkonzept bringt die erforderliche Verkehrswirkung.

Dieses ÖV-Gesamtkonzept, aufgeteilt in Kurz.- Mittel.- und Langfristmaßnahmen muss, bei den Fördergebern Bund und EU eingereicht werden.

Die ersten Umsetzungsmaßnahmen definiert ein Katalog der Teilprojekte inklusive Zeitplan. Ein Produkt ist nur dann nachhaltig u. erfolgreich am Markt platzierbar, wenn die Parameter dafür stimmen. Dies gilt ebenso für öffentliche Projekte.

Tunnelstrecken sind nur dann umzusetzen, wenn sie wirklich gebraucht werden und keine anderen Varianten umsetzbar sind. Ein Stadtbahntunnel für Salzburg ist nicht notwendig, überdimensioniert und weder im Bau noch im Betrieb leistbar. Die zu erwartenden Beförderungszahlen dafür sind wesentlich zu niedrig, ein positiver Kosten- Nutzenfaktor (KNF) ist nicht darstellbar.

Eine seriös und transparent erstellte Kosten- Nutzen Analyse nach standardisierter Bewertung, unter Einbeziehung der volkswirtschaftlichen-, energie- und umweltrelevanten Komponenten bringen keinen positiven Faktor. Zudem hat die Tunnellösung für eine Querung der Altstadt von Salzburg eine schlechte Verkehrswirkung.

Ein derartiges ÖV Projekt bringt die öffentlichen Finanzen über ihre Leistungsgrenze.

Im Ruhrgebiet sind Tunnelstrecken die vor ca. 30 Jahren errichtet wurden einstellungsgefährdet. Die nun nötigen Sanierungsmaßnahmen dort übersteigen die finanziellen Möglichkeiten, weder Bund noch EU stellen für Sanierungsmaßnahmen und Infrastrukturerhalt Fördermittel zur Verfügung, dies obliegt einzig und alleine den Regionen. Gleiches gilt in Österreich.

Wäre vor 30 Jahren in Salzburg der Stadtbahntunnel gebaut worden, müssten heute von Stadt u. Land Salzburg rund € 300 Mio. für nötige und vorgeschriebene Generalsanierungen aufbringen.

Dies, ohne jede Fördermöglichkeit des Bundes oder der Europäischen Union! Die Risiken beim Tunnelbau unter der historischen Altstadt und Weltkulturerbe seien erwähnt, wer trägt dafür die Verantwortung? Es sei die Frage erlaubt: „Darf das UNESCO Weltkulturerbe Salzburg überhaupt dem möglichen Risiko einer Teil- oder Totalzerstörung ausgesetzt werden?“

Ein gut funktionierendes Verkehrssystem orientiert sich an den Gegebenheiten der Raumordnung.

In Salzburg stellen sich die raumordnerischen Gegebenheiten dispers, kleinräumig, polyzentrisch, zersiedelt dar.

ÖV Konzept Salzburg 2018

Mit punktuellen Kleinlösungen wie in der Vergangenheit war und ist das Verkehrs- und Umweltproblem Salzburgs nicht lösbar.

Es braucht den ersten großen Schritt eines Gesamtkonzepts Verkehr für Salzburg. Damit ist der Zentralraum, das gesamte Bundesland und die direkt angrenzenden Regionen gemeint.

KEINE ENTSCHEIDUNGEN oder BESCHLÜSSE OHNE GESAMTKONZEPT!

Die Attraktivitätsgrenzen der verschiedenen Verkehrsmittel sind ein entscheidender Faktor für die Systemwahl bzw. den Erfolg eines ÖV Systems.

Mit dem System BUS bzw. System Straße alleine, ist das Verkehrsaufkommen und der Mobilitätsbedarf der Bevölkerung in Salzburg nicht mehr bewältigbar.

Es braucht den richtigen Produkt- u. Angebotsmix im öffentlichen Verkehr – es braucht zusätzliche Systeme und Trassen.

Das Light Rail Transit System (LRT) ist für die vorhandene Raumstruktur in Salzburg prädestiniert und geeignet einen gut funktionierenden öffentlichen Verkehr zu gewährleisten.

Light Rail Transit (LRT) >>> **leistbar > effizient > attraktiv > leistungsfähig!**

Die Kunden dort abholen wo sie: **leben/wohnen – arbeiten - die Freizeit verbringen!**

Die Potentialanalyse gibt Auskunft über den zu erwartenden Bedarf und der Frequenzen.

Danksagung

An dieser Stelle möchte ich all Jenen danken, die mich im Rahmen der Arbeiten an dieser Projektdarstellung unterstützt haben.

Ganz besonders möchte ich Herrn DI Peter Schimonsky danken, der diese Arbeit durch seine fachliche und persönliche Unterstützung begleitet und insbesondere durch die Visualisierungen der RSB Trassen, der Erstellung der KMZ Dateien, zur hervorragenden Projektpräsentation beigetragen.

Darüber hinaus möchte ich mich bei unserem Vereinsobmann Martin Greisberger herzlich bedanken, er unterstützt nach wie vor das Projekt RSB, ebenso die Mitglieder des Vereins RSB.

Mein besonderer Dank gilt Herrn Landrat Georg Grabner und den Mandatären des Landkreises Berchtesgadenerland, sowie den Bürgermeistern u. Bürgermeisterinnen der Städte u. Gemeinden in Salzburg und dem Berchtesgadenerland.

Mein großer Dank auch an Herrn Dr. Günther Penetzdorfer, sein Fachwissen und die periodischen überaus interessanten gemeinsamen Gespräche zum Thema sind und waren sehr motivierend.

Danken möchte ich außerdem meinen Verwandten, Freunden und Bekannten die mit viel Geduld aber auch Interesse meine oftmaligen Rezitationen zum Salzburger Verkehrsgeschehen „ertrugen“.



ÖV Konzept Salzburg 2018

Begriffserklärung > was ist unter den folgenden Begriffen zu verstehen:

- **Vollbahn** > S-Bahn
- **Straßenbahn**
- **Light Rail Transit System (LRT)**
- **ERB** EuRegioBahnen Salzburg-Bayern-Oberösterreich
- **RSB** Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich
- **SLB** Salzburger Lokalbahn

Vollbahn > S-Bahn

Eine Vollbahn ist ein Eisenbahnsystem das nach den gesetzlichen Richtlinien in Österreich nach der Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung – EisBBV, in Deutschland Allgem.Eisenbahngesetz (AEG), Eisenbahn-Bau-u. Betriebsordnung (EBO) errichtet und nach diesen Vorgaben betrieben wird.

In Salzburg z.B. die Lokalbahn nach Lamprechtshausen und Krimml, die Westbahn, die Salzachtal-, Gasteinertal- die Ennstalstrecke und die Strecken nach München, Berchtesgaden und Mühldorf.

Eine **S-Bahn** nach Eisenbahnrecht bedient relativ große Haltestellenabstände, sie kann als Grobverteiler bezeichnet werden und braucht einen Feinverteiler (Bus) in der Längs- und der Querrichtung. Vollbahnfahrzeuge dürfen / können Straßenbahnstrecken nicht befahren.

Straßenbahn

Eine Straßenbahn ist ein Bahnsystem das nach den gesetzlichen Richtlinien in Österreich nach der Straßenbahnverordnung 1999 – StrabVO, in Deutschland der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung – BOStrab errichtet und nach diesen Vorgaben betrieben wird.

Straßenbahnen werden vorwiegend innerstädtisch eingesetzt und bedienen relativ kurze Haltestellenabstände, sie kann als Feinverteiler bezeichnet werden.

Light Rail Transit System (LRT)

Ein LRT System verbindet Vollbahn und Straßenbahn miteinander, dies ist insbesondere dort erwünscht, wo Orts- Stadtzentren direkt mit der Region verbunden werden sollen.

Ein LRT-System nach EisBBV und StrabVO bedient solche Relationen. Es wird innerorts als Straßenbahn, über Land als Eisenbahn geführt. Es kann relativ kurze Haltestellenabstände bedienen und braucht einen Feinverteiler (Bus) nur in der der Querrichtung.

Es werden keine Parallelverkehre benötigt.

LRT ist in der Lage die dispersen und polyzentrischen Raumordnungsstrukturen unserer Regionen optimal zu bedienen. Mit einem LRT System können die Ortszentren und die Regionen umsteigefrei erschlossen werden. LRT Systeme sind im Bau- und Betrieb kostengünstiger als Volleisenbahnsysteme.

ERB EuRegioBahnen Salzburg-Bayern-Oberösterreich

Dies ist der Arbeitstitel der ERB Studie 2015. Die ERB-Studie 2015 empfiehlt das LRT System für Salzburg und der angrenzenden Regionen.

RSB RegionalStadtBahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich

Dies war ursprünglich der Arbeitstitel dieser umfangreichen Studie, später wurde dieser in ERB umbenannt.

Der Verein RSB bezeichnet seine Vorschläge für ein SPNV-System Salzburgs mit

RSB RegionalStadtBahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich um sich von anderen Projekten zu unterscheiden und zugleich im Titel die bedienten Regionen ersichtlich zu machen.



Verein zur Förderung der Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich

ÖV Konzept Salzburg 2018

SLB Salzburger Lokalbahn

Die SLB wird nach Eisenbahnrecht betrieben und ist derzeit eine Vollbahn.

Die ERB-Studie 2015 empfiehlt das Betriebskonzept der SLB von Vollbahn auf LRT umzustellen, da damit, wie oben schon erwähnt, Stadt und Region wesentlich besser zu erschließen ist. Die derzeit vorhandenen und über dreißig Jahre alten Fahrzeuge der SLB sind Vollbahnfahrzeuge, mit dem entsprechenden Konzept können diese Betriebsmittel bis zum technischen Lebensende verwendet werden. Das Projekt RSB nimmt darauf Rücksicht.

Visualisierung der Vollbahn- und LRT Fahrzeuge

S-Bahn Salzburg ÖBB



Foto ÖBB

Kein Einsatz im SLB oder RSB LRT-Netz möglich!

Salzburger Lokalbahn SLB



Foto SLB

LRT Triebwagen z.B. AVG Karlsruhe



Foto GM

Einsatz im Schienennetz:	SLB-Netz
nur SLB-Netz einsetzbar	
Befahrbarer Radius	80 Meter
Steigungsfähigkeit	5 %
Max. Geschwindigkeit	80 km/h
Zulassung Straßenverkehr	NEIN
(nur Vollbahnstrecken)	

Gesamt-Netz SLB und Neu RSB
in allen Netzen einsetzbar
22 Meter
10 %
bis 120 km/h
JA
Als Mehrsystemfahrzeuge ausgerüstet, auch im Vollbahnnetz einsetzbar!

TW SLB Bestand – Baujahr 1983 bis 1988

ET41–ET49 ohne Niederflurmittleil

ET50- ET58 1992 bis 2001/02,

Einbau Niederflurmittleil 2012-2013



ÖV Konzept Salzburg 2018

Das Ziel >> Mehr Mobilität, weniger Verkehr!

Mehr Mobilität, weniger Verkehr, *ein Widerspruch?* **Mit Nichten!**

Die große Frage ist, wie definiert man - wie definiert sich MOBILITÄT wirklich?

Ein hohes Verkehrsaufkommen ist nicht dem Begriff Mobilität gleichzusetzen, fälschlich werden diese beiden Begriffe oftmals synonym verstanden.

Die Stadt Marburg definiert Mobilität und Verkehr wie folgt:

"Mobilität als Chance zur Teilnahme am gesellschaftlichen Leben ist ein Grundbedürfnis:

hohe Mobilität bedeutet hohe Chancen und Wahlmöglichkeiten bei geringem Verkehrsaufwand;

*Verkehrsaufwand steht für Energieverbrauch, Umweltbelastung, Entfernung, Zeitaufwand, Kosten, Gefährdung, Stress und Nervenbelastung; **hohe Mobilität bei geringem Verkehrsaufwand ist ein Oberziel der Stadt- und Verkehrsplanung.**" (Stadt Marburg 1998)*

So betrachtet bewirkt eine Außenentwicklung mehr Verkehr und geringere Mobilität, eine Innenentwicklung mehr Mobilität jedoch weniger Verkehr.

Genau diese Außenentwicklung ist das Verkehrsproblem Salzburgs.

Die Außenregionen Salzburgs entwickeln sich rasant, dies führt täglich zum Stauchaos im Zentralraum Salzburg, aber auch Innergebirg z.B. im Raum Zell am See.

Die Außenentwicklung generiert diese Verkehrsströme, sie sind mit dem System Straße nicht mehr zu bewältigen, sondern bedingt den attraktiven, fachlich richtigen Ausbau des öffentlichen Verkehrs.

Diese Außenentwicklung verpflichtet aber auch die Außenregionen (Gemeinden) gemeinsam mit dem Land und der Stadt Salzburg dieses Verkehrsproblem zu lösen und sich aktiv und finanziell daran zu beteiligen.

Ein attraktives, leistbares und in der richtigen Dimension installiertes ÖV-System gewährleistet

Mehr Mobilität, weniger Verkehr!

Das System Light Rail Transit (LRT) ist dazu in der Lage, es kann unsere dispersen, polyzentrischen Regionen attraktiv, leistungsfähig und kostengünstig erschließen.

Das praktizierte Konzept Volleisenbahn wie z.B. derzeit bei der Salzburger Lokalbahn, kann dies **nicht** erfüllen.

Der Leitsatz für unsere Regionen,

In Längsrichtung Schiene, im Querverkehr Bus

ist Auftrag dafür.

Verweis:

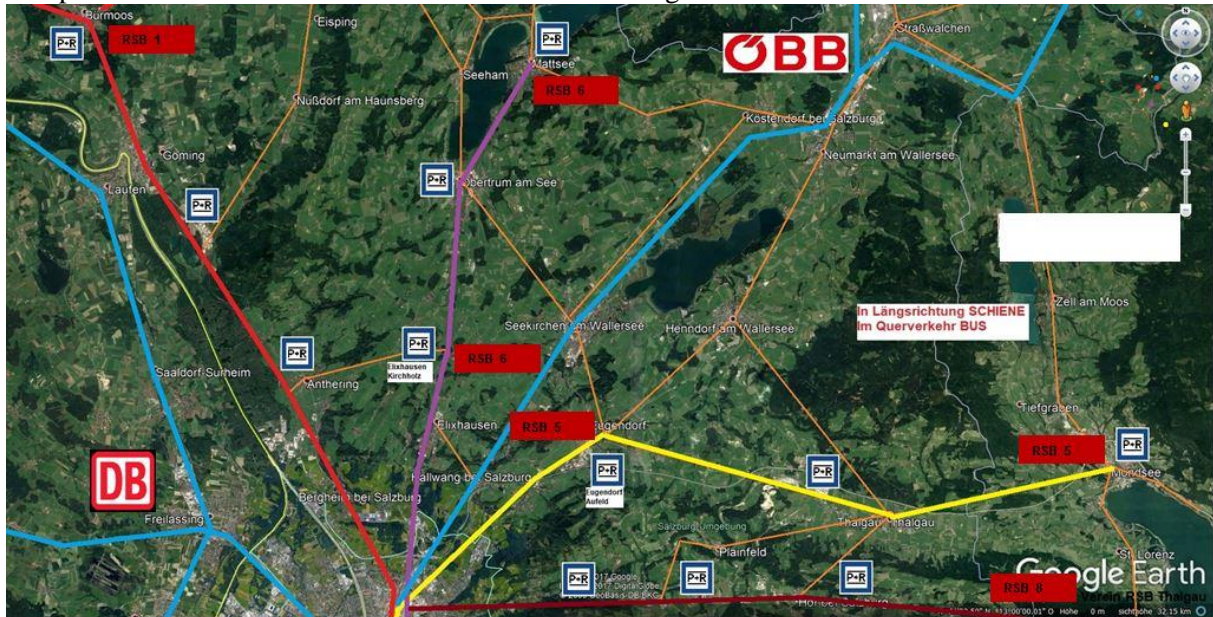
<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/mehr-mobilitaet-weniger-verkehr#textpart-1>



ÖV Konzept Salzburg 2018

In Längsrichtung Schiene, im Querverkehr Bus

Beispiel nördlich und östlich des Zentralraumes Salzburg



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

Gesamtkonzept Verkehr Salzburg

Was ist unter einem **Gesamtkonzept** zu verstehen?

Die Raumordnungsstruktur Salzburgs ist dispers, kleinräumig und dezentral aufgebaut, ein attraktives, effektives öffentliches Verkehrssystem muss sich an diesen Fakten orientieren und berücksichtigen.

Die richtige Konzeption ist entscheidend für Erfolg oder Misserfolg.

Konzeptionelle Fehler der Vergangenheit dürfen nicht wiederholt oder fortgeführt werden.

Ein öffentliches Verkehrssystem ist dann erfolgreich, wenn sämtliche Verkehrssysteme aufeinander abgestimmt betrieben werden und so auch funktionieren.

Im Falle Salzburg's sind dies:

- Bahn – Fernverkehr
- **S-Bahn** Salzburg
- **RSB** Salzburg-Bayern-Oberösterreich im System LRT
- Regional Bus
- Stadtbus
- Innerörtliche Verkehre (z.B. fahrerlose Zubringersysteme)
- Park&Ride (P&R) + Bike&Ride (B&R) Systeme Stadt u. Region
- Touristenbus Konzept Stadt Salzburg
- Fernbus Konzept Stadt Salzburg
- Attraktiver ÖV-Anschluss des Salzburger Flughafens

All diese Systeme stehen in Korrelation zueinander.

Eine intermodale Verknüpfung dieser Systeme ist notwendig.

Die Erstellung eines integrierten Taktfahrplanes (ITF) ist das Instrument.

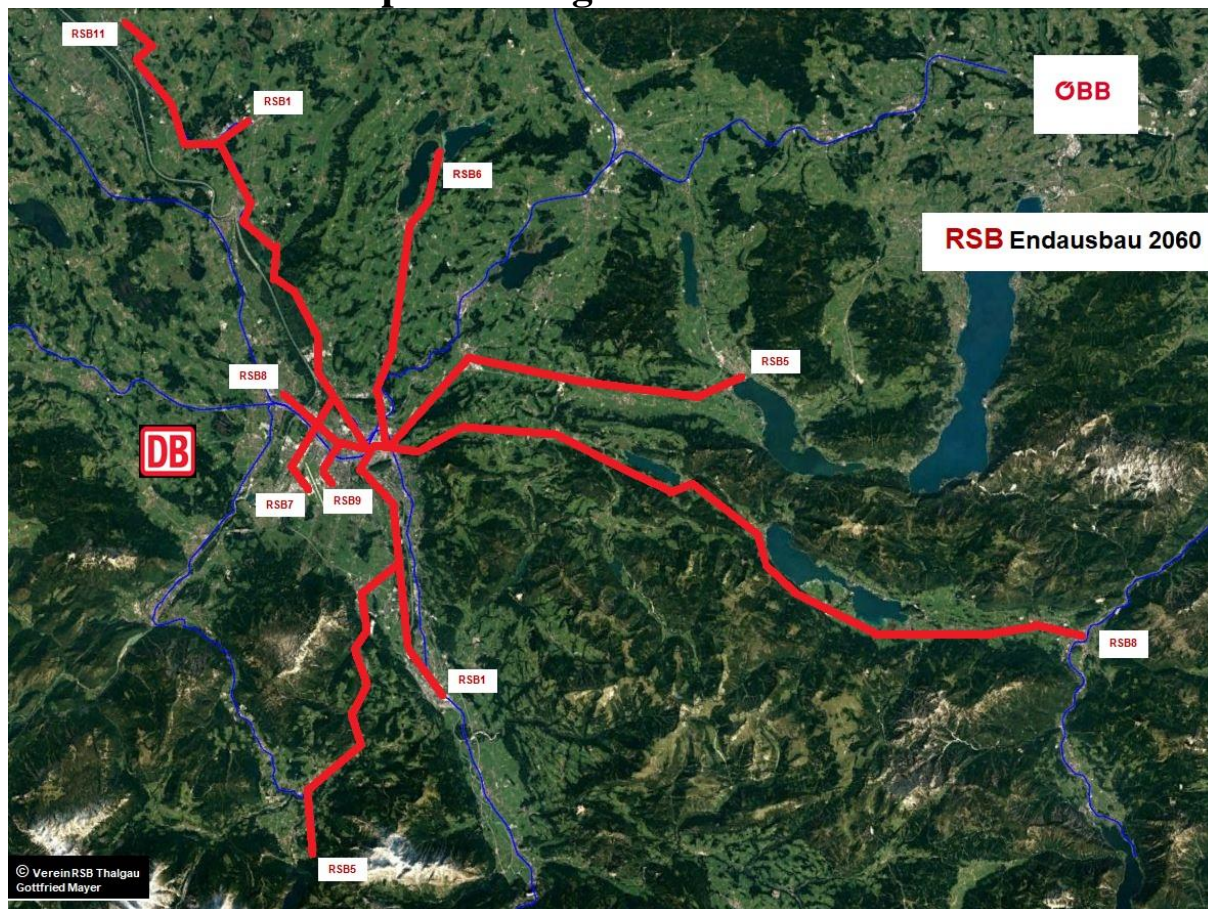
Ein wesentlicher Erfolg ist auch einem attraktiven Tarif u. Fahrkartensystem geschuldet.



Verein zur Förderung der Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich

ÖV Konzept Salzburg 2018

RSB – Gesamtkonzept Salzburg



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

Der Zentralraum leidet unter den Auswirkungen des Agglomerationsverkehrs, aber auch unter dem innerstädtischen Binnenverkehr. Die Raumordnungsstruktur Salzburgs ist dispers, kleinräumig und polyzentrisch aufgebaut, ein attraktives, effektives öffentliches Verkehrssystem hat dies zu berücksichtigen. Nur das System Light Rail Train (LRT) ist in der Lage diese Siedlungsstruktur Salzburgs attraktiv zu erschließen und zu bedienen.

Grundsätze:

Light Rail Transit für unsere polyzentrischen Regionen

Öffentliche Infrastruktur in Öffentlichem Eigentum

In Längsrichtung Schiene, im Querverkehr Bus

Integrierter Taktfahrplan (ITF) Abstimmung Bahn – Bus

RSB 1	SLB+ Keltenbahn: Lamprechtshausen – Bürmoos – Oberndorf – Salzburg – Hallein
RSB 11	Ostermiething – Bürmoos – Oberndorf – Salzburg Mirabellplatz
S-Bahn	Linien S2, S3, S4, > S9 *1)
RSB 5	Mondseebahn + Königsseebahn: Mondsee – Eugendorf - Salzburg - Königssee
RSB 6	Trumerseen Bahn: Mattsee – Obetrum – Elixhausen – Salzburg – Anif P&R
RSB 7	Messe-Flughafenbahn: Flughafen – Messe – Salzburg – Anif P&R
RSB 8	Neue Ischlerbahn: Bad Ischl – St.Gilgen – Fuschl – Hof – Salzburg – Freilassing
RSB 9	Stieglbahn *1) flexible Linienführung möglich

Investitionskosten RSB Gesamt im Endausbau rund 1,2 – 2,0 Mrd. Euro

(Baukostenermittlung nach ERB Studie 2015, Stand 2015)

*1) Die Stieglbahn kann konzeptionell in das S-Bahnnetz als Vollbahn S9, aber auch in das LRT-Netz als RSB9 eingebunden werden. Ein entsprechendes räumliches Entwicklungskonzept der Stadt Salzburg müsste jedoch eine derartige Maßnahme unterstützen und rechtfertigen. Die Stieglbahn ist als Flughafenzubringer suboptimal bzw. von der ERB Studie 2015 als ungeeignet eingestuft worden! (zu hohe Errichtungskosten)



Verein zur Förderung der Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich

ÖV Konzept Salzburg 2018

Kurzfristmaßnahmen 2018 / 2022

Planungs-, u. Infrastrukturgesellschaft RSB-Infra gründen

Gesellschafter: Land, Stadt, Gemeinden (gleichberechtigte Partner)

Abstimmung-Zusammenarbeit: **SVV + RSB-Infra**

SVV-Sbg >zuständig f. Marketing + Vertrieb

RSB-Infra >zuständig f. Planung-Bau-Betrieb Infrastruktur

>zuständig f. Ausschreibung Fahrbetrieb, Überwachung Fahrbetrieb

Stadt Salzburg dem SVV beitreten

Neuorganisation öffentlicher Verkehr in Salzburg

Verkehrsdienstevertrag Stadt/Salzburg AG neu überdenken ggf. abändern

Alle Verkehrsdiensteverträge überdenken ggf. abändern

Politische Beschlüsse: Land, Stadt, Gemeinden, Projekt zum öffentlichen Interesse erklären!

ÖV Gesamtverkehrskonzept und dafür notwendige Investitionsrahmen beschließen

Klare Aufgabenbeschreibung durch die Politik an die Planungs- u. Infrastrukturgesellschaft:

Infrastrukturauftrag verfassen: konzeptionell und technisch

Raumordnung: sofortige Trassensicherungsverfahren für alle LRT Strecken

Bestehendes analysieren + evaluieren

Bus-Bahn aufeinander abstimmen:

SLB evaluieren und attraktivieren, Verkehrssimulation doppelgleisiger Ausbau

ITF Integrierter Taktfahrplan einführen, der ITF ist der Schlüssel zum Erfolg

REGIONALBUSLINIEN evaluieren und attraktivieren

STADTBUSNETZ Salzburg evaluieren und attraktivieren

Immer im Hinblick auf ÖV Gesamtkonzept + RSB Ausbau

P&R PKW Konzept evaluieren + umsetzen

P&R BUS Konzept evaluieren + umsetzen

ZOB Fernbuskonzept evaluieren + umsetzen

immer das ÖV-Gesamtkonzept im Blickwinkel

Evaluieren:

Ideen dafür sind

Mit **MERIDIAN / BEG** verhandeln, Zughalt auch in Taxham-Europark

Mit **ÖBB + DB** verhandeln IC-EC Zughalt auch in Taxham-Europark

Mit **ÖBB** verhandeln RJ Zughalt auch in Taxham-Europark + Sbg-Süd

Mit **SOB** verhandeln, z.B. Zughalte in Salzburg Taxham + Salzburg Altstadt

Mit **SPAR** Konzern verhandeln, P&R Möglichkeiten Taxham evaluieren

Mit **WESTBAHN** verhandeln, Züge bis Freilassing führen, Zughalt an allen S-Bahn Haltestellen zw. Hbf. u. Freilassing (Verstärkung S-Bahn)

Variante: WESTBAHN Bedienung der Stieglbahn; WESTBAHN in den SVV zurückholen, kostenlose Nutzung der Stieglbahn für Bedienung und Abstellflächen anbieten, dadurch hätte Stieglbahn einen 30 Minuten Takt, und die Westbahnstrecke im Tarifgebiet des SVV ein besseres Angebot.

(Zughalt in Neumarkt am Wallersee, und/oder alternativ in Seekirchen)

S-Bahn Salzburg evaluieren und attraktivieren (S2)

Bayern-Ticket mit BEG verhandeln, Bayern Ticket auch in Kernzone Salzburg gültig

Salzburger Landesticket (Vorbild Tirol) anbieten, Tarif.- u. Ticketoffensive NEU

Elektronisches > automatisches Ticketsystem einrichten

Handyticketsystem aller Verkehrslinien vollautomatisiert

Planungsbeginn **RSB Phase 1)** Finanzierung und Einreichplanung

RSB Infra hat Parteienstellung bei sämtlichen Verfahren

Raumordnung – Bauverfahren etc. die das Projekt berühren

Begleitmaßnahmen Salzburg Stadt u. Umgebung

z.B. Verkehrsberuhigung Weltkulturerbe, Parkraumbewirtschaftung u. A.

Ermittlung Fahrgastzahlen: Unbeeinflusste Ermittlung der Fahrgastzahlen auf allen Linien in Stadt und Region z.B. durch ein **unabhängiges Fachunternehmen** oder autom. Zählung.



ÖV Konzept Salzburg 2018

Mittelfristmaßnahmen 2020 / 2027 / 2030

RSB-Infra Einreichplanung in Teilschritten

Bauplanung u. Baubeginn erste Baulose

RSB Phase 1) Fertigstellung bis 2027

RSB Phase 2) Beginn 2027

Permanentes evaluieren des ÖV Konzeptes Salzburg,
notwendige Anpassungen BUS-BAHN durchführen

ITF (Integrierter Taktfahrplan) verfeinern

Überlegungen anstellen um den Gesellschafter Oberösterreich aus der Salzburg AG herauszulösen.
Salzburg AG reine Salzburger Gesellschaft.

Verkehrssparte aus Salzburg AG herauslösen und in die Salzburger Verkehrsgesellschaft SVG
einbringen.

Infrastruktur Pinzgauer Lokalbahn in SVG einbringen

Verschmelzung RSB-Infra und SVV >>> SVG Salzburg Verkehr GmbH

Abteilung BAU – INFRA - BETRIEB

Abteilung MARKETING u. VERTRIEB

ÖV Konzept Salzburg 2018

Langfristmaßnahmen 2027 / 2035 / 2040 / 2050

RSB Phase 2) Fertigstellung bis 2035
RSB Gesamtkonzept Fertigstellung bis 2040

Permanentes evaluieren des ÖV Konzeptes Salzburg,
notwendige Anpassungen BUS-BAHN durchführen

ITF Integrierter Taktfahrplan verfeinern

ÖV Konzept Salzburg 2018

Stadt Salzburg – Salzburger Zentralraum Oberirdisch / unterirdisch zum Mirabellplatz ?

Die Landes- u. Stadtpolitik priorisieren die unterirdische Verlängerung der Lokalbahn bis Mirabell. Die kolportierten Kosten von 150 Mio. € sind definitiv zu niedrig, wurde doch vor 10 Jahren schon die Summe von 140 Mio. € genannt. Oder wird immer noch die gesamte Untertunnelung der Innenstadt Salzburgs verfolgt?

Hier seien dazu Fragen gestellt:

Welches Unternehmen hat die Investitionskosten berechnet?

Welche Verkehrswirkung hat eine solche Investition?

Wurden die notwendigen Kosten der Verstärkung der Fundamente des Fünfhausviaduktes der ÖBB berücksichtigt? *Siehe Bauverhandlungsprotokoll der ÖBB bei der seinerzeitigen Bauverhandlung Ausbau Hauptbahnhof Salzburg!*

Wurde eine zusätzliche Haltestelle im Bereich Fünfhausviadukt / Max Ott Platz angedacht, eingeplant und kalkuliert?

Wurden die notwendigen Ausfädelungen Markus Sittikus Straße (Stadtdurchfahrt) und Schallmoos (Mondseebahn / Neue Ischlerbahn / ev. auch Gaisbergbahn) berücksichtigt. Dies ist dem Thema Stadtnetz geschuldet.

Wurde eine von unabhängigen Fachleuten Kosten- Nutzenrechnung nach standardisierter Bewertung inkl. der Umwelt- u. volkswirtschaftlichen Parameter erstellt?

Für die unterirdische Anbindung des Mirabellplatzes und dieser 800 Meter langen Tunnelstrecke, sind jedenfalls 250 Mio.€ zu veranschlagen. (Europäische Baukostenvergleiche)

Eine **oberirdische** Stadtdurchbindung Hauptbahnhof – Hellbrunner Brücke inklusive der **oberirdischen** Anbindung des Mirabellplatzes kostet 200 bis 220 Mio.€ (Quelle:EuRegioBahn Studie 2015)

Der Einzugsbereich der Haltestellen bei oberirdischen Systemen ist um 50% höher, da die Wege zu den Tiefbahnöfen wegfallen. Die Infrastruktur Betriebskosten im Vergleich zwischen einer oberirdischen und unterirdischen Anbindung des Mirabellplatzes seien hier erwähnt. Sie liegen exorbitant weit auseinander! Nach derzeitigem Vorhaben soll der Mirabellplatz zum regionalen Umsteigeknoten ausgebaut werden, dies ca. 800m vom zentralen und magistralen Umsteigepunkt Salzburg Hauptbahnhof entfernt. Ein mehr als fragwürdiges Konzept das im Detail zu hinterfragen ist. In notorischer Regelmäßigkeit werden immer wieder „alte Hüte“ insbesondere nach Wahlen hervorgezaubert. So z.B. die Stieglbahn als Flughafenzubringer oder Einbindung der S-Bahnen in die Innenstadt, Seilbahnanbindungen zu Innenstadt oder ähnliches.

Solche Projekte sind seit langem und mehrmals fachlich untersucht und für nicht zielführend bzw. nicht machbar befunden wurden. So zuletzt die Einbindung der S-Bahnen zum Mirabellplatz oder auch die Führung der Stieglbahn zum Flughafen im Rahmen der ERB Studie 2015.

Unterirdisch zum Mirabellplatz? Wie aber weiter? Wie sieht ein Gesamtkonzept aus?

Wurde ein ÖV-Gesamtkonzept für Salzburg ausgearbeitet?

Die punktuellen Maßnahmen der Vergangenheit haben bislang nur sinkende Modalsplit Zahlen, gleichzeitig jedoch hohe Kosten bewirkt. Der Wirkungsgrad wurde exorbitant verfehlt!

Salzburg braucht KEINEN Grobverteiler unter der Erde (U-Bahn) und parallel dazu an der Oberfläche den Feinverteiler Bus, so wie dies für Millionenmetropolen notwendig ist.

Salzburg benötigt das LRT System und deckt damit den Beförderungsbedarf hervorragend ab. LRT hat ausreichende Kapazitätsreserven die die prognostizierten Beförderungszahlen um das 12-fache übersteigen.

Die Potentialanalyse gibt Auskunft über die zu erwartenden Beförderungszahlen.

ÖV Konzept Salzburg 2018

STIEGLBAHN als Flughafenzubringer

Dieses Thema wurde im Rahmen der ERB-Studie 2015 ausführlich diskutiert und untersucht, man kam zum Schluss dass eine Kosten- Nutzenrechnung seriös nicht darstellbar ist.

Die Kosten für eine Unterquerung der Landebahn unter laufendem Flugbetrieb sind derart hoch, (Bestimmungen im Luftfahrtgesetz) dass dieses Projekt nicht realisierbar ist.

Zudem hat dieser Zubringer nur eine marginale Wirkung, für eine Flughafenerschließung ist die Stieglbahn ungeeignet.

Eine Einbindung der Stieglbahn im System Vollbahn oder auch im System Light Rail Train (LRT) macht NUR dann Sinn wenn die Stadt Salzburg für die durchquerten Gebiete ein schlüssiges räumliches Entwicklungskonzept auflegt/erarbeitet.

Ein klug durchdachtes Betriebskonzept in Verbindung mit vorhandenen Möglichkeiten / Verkehrsanbietern gewährleistet dann eine hohe Effizienz mit überschaubaren Kosten.

Einbindung der S-Bahnen in die Innenstadt

Vor Jahren schon, als das S-Bahn Projekt X untersucht wurde, kam man fachlich und damit politisch zum Entschluss, dass eine Einbindung der S-Bahnen nicht effizient ist.

Zuletzt wurde dies im Rahmen der ERB-Studie 2015 neuerlich diskutiert, untersucht und festgestellt.

Von einem derartigen Vorhaben ist abzuraten, vor allem die hohen Kosten für Bau- und Betrieb und Systemwechsel sind ebenso ausschlaggebend wie ein zu niedriges Fahrgastaufkommen.

Betrieblich würde sich dies im Bereich der S-Bahnen bis zur Verdoppelung der Betriebskosten auswirken, zudem wäre dafür eine komplette Systemumstellung notwendig. Es müssten dafür Mehrsystemfahrzeuge beschafft werden.

Siehe diverse Expertisen, Studien, Beschlüsse.

Die Umsetzung des Projekts RSB Phase 1) ermöglicht es, **ohne zusätzliche** Baumaßnahmen, die S-Bahnlinien aus allen Richtungen in die Innenstadt zu führen. Dies ist jedoch nur mit der Beschaffung entsprechender Mehrsystemfahrzeuge möglich. Die massive Steigerung der Fahrbetriebskosten bleibt jedoch aufrecht. Ob eine derartige Maßnahme sinnvoll ist, müsste durch eine Fachstudie (KNU) belegt werden, frühere Studien kamen zu negativen Ergebnissen. Für eine Ableitung vom Bayerndamm müsste die Demolierung des denkmalgeschützten Hauses Ceconi, in der Ernest Thun Straße 11 erfolgen. (Visualisierung der geplanten Ableitung vom Bayerndamm siehe Seite 49)

MESSE- FLUGHAFENBAHN RSB 7

Eine Streckenführung für eine Flughafenanbindung ist nur über die Destination

Hauptbahnhof-Messe-Europark-Outlet Center-Flughafen sinn.- und **enorm** wirkungsvoll.

Schon im Jahre 2002 hat die Industriellenvereinigung Salzburg eine derartige Studie in Auftrag gegeben, damals schon wurde die beste Variante so erkannt.

(Studie: Schienenseitige Flughafenanbindung Salzburg, Dezember 2002)

Die von dieser Linie berührten Bereiche weisen eine jährliche Anzahl an Personenbewegungen von über 16 Mio. Menschen auf.

Wenn nur 25% davon animiert werden den ÖV zu nutzen, würden damit werktäglich rund 18.000 Autofahrten eingespart werden, dies nur auf dieser einen Destination!

Die Messe- Flughafenbahn wäre jene Linie im Gesamtkonzept des ÖV, mit der wahrscheinlich höchsten zu erwartenden Fahrgastfrequenz.

Eine vom Verein RSB beantragte fachliche Untersuchung der Messe-Flughafenbahn RSB7 im Rahmen der ERB Studie 2015 wurde leider immer wieder abgelehnt.

Das Messezentrum Salzburg benötigt unbedingt eine direkte Verbindung zum Hauptbahnhof und zum Flughafen. Für ein gedeihliches Vorwärtkommen des Messeplatzes Salzburg und anderer Parameter, ist diese Erschließung essentiell! Die RSB Ausbauphase 1) beinhaltet die Anbindung der Messe an den Hauptbahnhof als ersten Schritt.

Die vollständige Anbindung des Flughafens Salzburg an das Vollbahn- und LRT-Netz muss rasch erfolgen.



ÖV Konzept Salzburg 2018

Stadt Salzburg – Salzburger Zentralraum

Umsetzung RSB Ausbauphase 1)

Erste RSB Strecke unter Einbindung der Salzburger Lokalbahn.

RSB oberirdisch durch die Stadt, Trassenverlauf:

Auftauchen am Kiesel – Max Ott Platz – Markus Sittikusstraße – Kurhaus –

Ferd. Hanuschplatz – Justizgebäude – Akademiestraße – Alpenstraße – Hellbrunner Brücke

Stichstrecke: Max Ott Platz – Mirabellplatz

Salzburg - Anif – Hallein

RSB 1

Fahrstrecke **RSB1** Lamprechtshausen – Hallein

Max Ott Platz – Mirabellplatz

RSB 11

Fahrstrecke **RSB11** Ostermiething – Salzburg Mirabellplatz, mit vorh. Niederflurfahrzeugen SLB

Anif – Grödig – St. Leonhard – Staatsgrenze

RSB 5

Bayern/BGL kann weiter bauen, EU Mittel für das Gesamtprojekt erhältlich

Fahrstrecke **RSB5** Eugendorf – Salzburg – St.Leonhard – Berchtesgaden -Königssee

Salzburg – Hallwang - Eugendorf P&R-Aufeld

RSB 5

Anbindung Hbf. Schallmoos

Fahrstrecke **RSB5** Eugendorf – Salzburg – St.Leonhard – Berchtesgaden -Königssee

Maria Plain – Messe Salzburg P&R-Messe

RSB 7

Fahrstrecke **RSB7** z.B.: Messe- P&R - Salzburg- Anif-Grödig P&R-Sbg-Süd A10

Salzburg - Elixhausen P&R Kirchholz

RSB 6

Fahrstrecke **RSB6** Elixhausen – Lengfelden – Schallmoos – Hbf.Ost Schallmoos -

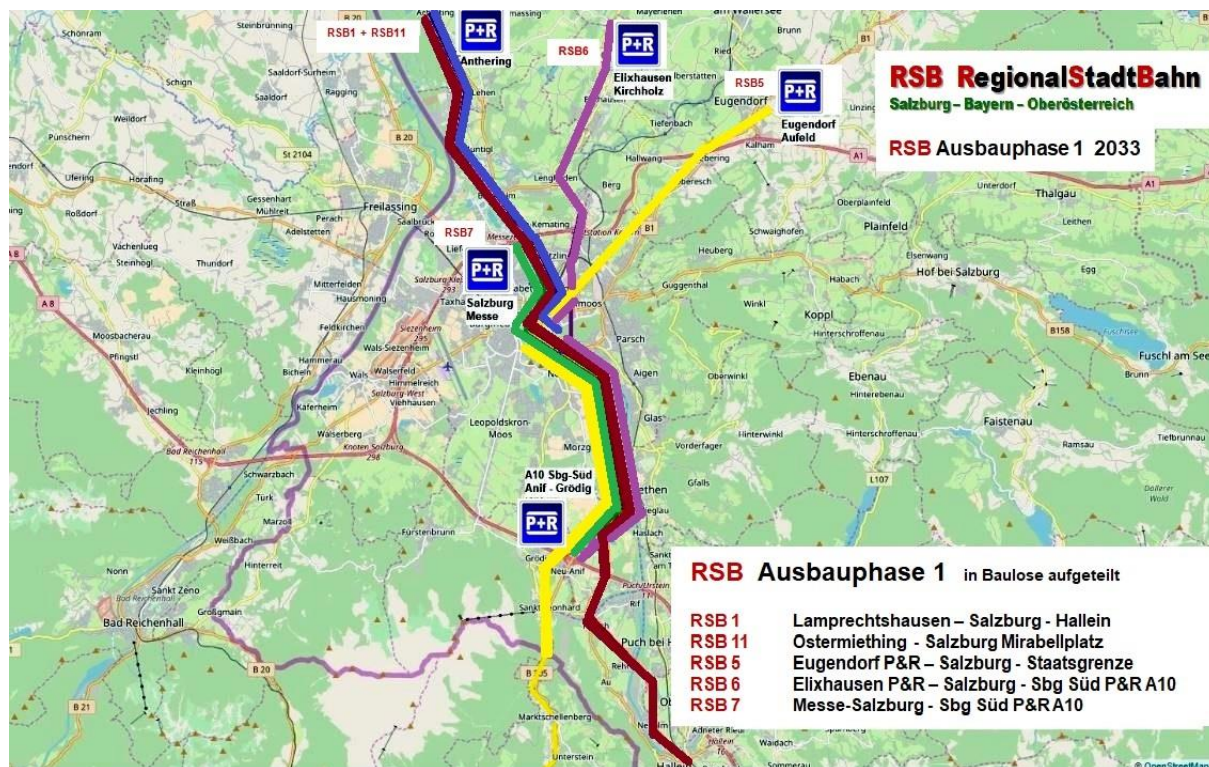
Salzburg – Anif – Grödig P&R-Sbg-Süd A10

Vision: RSB6 Vogelweiderstraße - Kapuzinerberg – Unizentrum Nonntal

Phase 1 ist technisch machbar, rasch umsetzbar, leistungsfähig, effizient und finanziell leistbar!

Investitionskosten RSB Ausbauphase 1) je nach Ausführung 700 bis 800 Mio. €

Baukostenauflistung siehe Seite 53+54



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23.563m/data=!3m1!1e3>

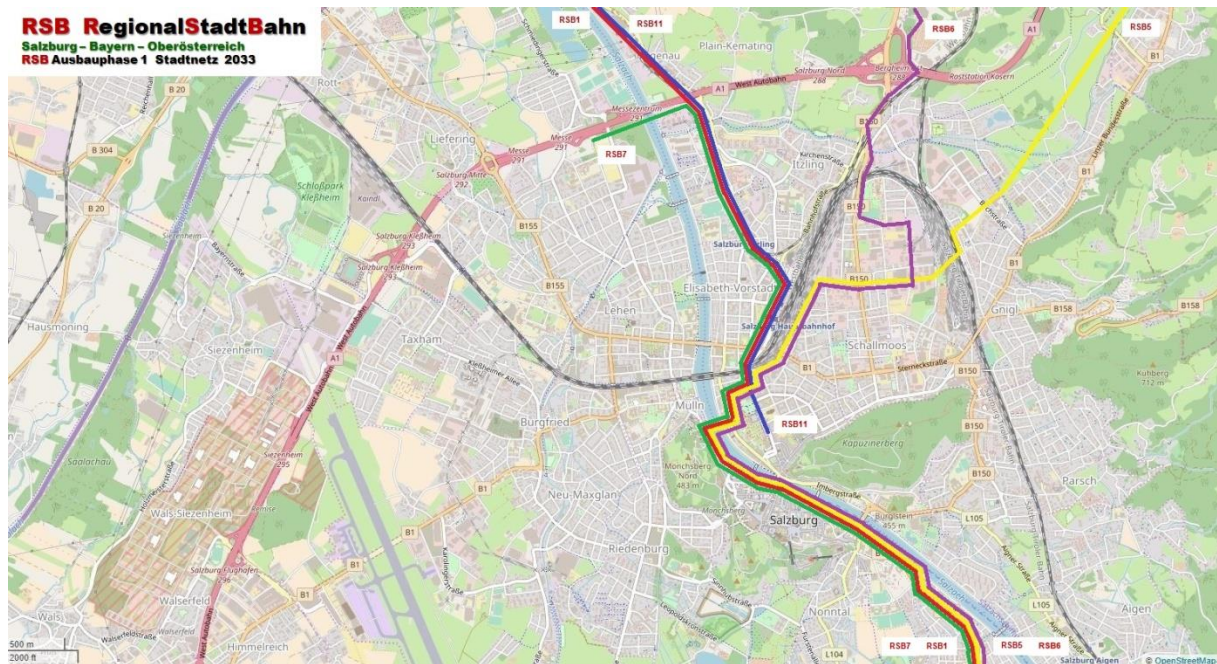


Verein zur Förderung der Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich

ÖV Konzept Salzburg 2018

Stadt Salzburg – Salzburger Zentralraum Umsetzung RSB Ausbauphase 1)

LRT: kurze Planungs- u. Bauzeiten, rasche Umsetzung in Baulosen, leistbare Investitionen, erwirtschaftbare Betriebskosten, hohe Verkehrswirkung, marginale Verkehrsbehinderung in der Bauphase, attraktives, leistungsfähiges ÖV Angebot, diese Fakten zeichnet LRT aus.



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

- RSB 1** **SLB+ Keltenbahn:** Lamprechtshausen – Bürmoos – Oberndorf – Salzburg – Hallein
- RSB 11** Ostermiething – Bürmoos – Oberndorf – Salzburg Mirabellplatz
- RSB 5** **Mondseebahn + Königsseebahn:** Eugendorf P&R - Salzburg – Anif – Grödig - Staatsgrenze
- RSB 6** **Trumerseen Bahn:** Elixhausen Kirchholz P&R – Salzburg – Anif P&R A10
- RSB 7** **Messe-Flughafenbahn:** Messe – Salzburg – Anif P&R A10

Mit einer **Einsparung** von werktätlich **40.000 Autofahrten** im Zentralraum Salzburg ist zu rechnen!

Die **RSB Ausbauphase 1)** setzt dort an, wo **werktätlich massive Verkehrsprobleme** auftreten!

- Anthering-Bergheim
- Elixhausen
- Eugendorf
- südlich der Stadt
- Binnenverkehre innerhalb der Stadt
- Agglomerationsverkehre Region <>Zentralraum Salzburg

Visualisierungen der Trassen RSB Ausbauphase 1) ab Seite 20

ÖV Konzept Salzburg 2018

Stadt Salzburg – Salzburger Zentralraum Umsetzung RSB Ausbauphase 1)

Stadtbus

gesamtes Liniennetz der Stadt Salzburg evaluieren, überdenken, anpassen, optimieren

Verkehrsberuhigung linke Altstadt

RSB oberleitungslos durch die Innenstadt

Innenstadt **OHNE** O-Bus Oberleitungen (Zeitplan)

Innenstadt auf Sicht **keine** Dieselbusverkehre (Zeitplan)

Dieselbusverkehre schrittweise auf **E-Bus** umstellen

Obusse auf Akkuverkehre für Teilstrecken umrüsten

Innenstadtverkehr **Taxis** nur mehr elektrisch / hybrid

Innenstadt **nur** Ziel- Quellverkehre, **KEIN** Durchzugsverkehr

Mit einem Umstieg von der Region in jeden Stadtteil und umgekehrt!

Stadtnetz **RSB** mit **Stadtbus** neu entwickeln – Stadtbusnetz evaluieren

Die **RSB** Zulaufstrecken entwickeln das Stadtnetz!

Die Stadt Salzburg benötigt ein **RSB**-Grundnetz mit dem Stadtbusnetz als Feinverteiler, BEIDES um die innerstädtischen Binnenverkehre attraktiv und leistungsfähig zu bewältigen.

Hauptlinien-Magistralen durch die Stadt als **RSB** Light Rail Transit System

Feinverteiler / Querverkehre durch das System **Bus** (Obus / E-Bus / Dieselbus)

Genauso wie die Regionen, benötigt die Stadt Salzburg ein attraktives Netz um die nötige Verkehrswirkung zu erzielen. Die auf die Stadt zulaufenden Regionalstrecken bieten sich dafür an und bilden das Stadtnetz. Das **Stadtbusnetz** fungiert als Feinverteiler.

Verkehrsberuhigung linke Altstadt



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

Keinesfalls gefährdet eine oberirdische Stadtdurchfahrt, oberleitungslos, den Weltkulturerbestatus!

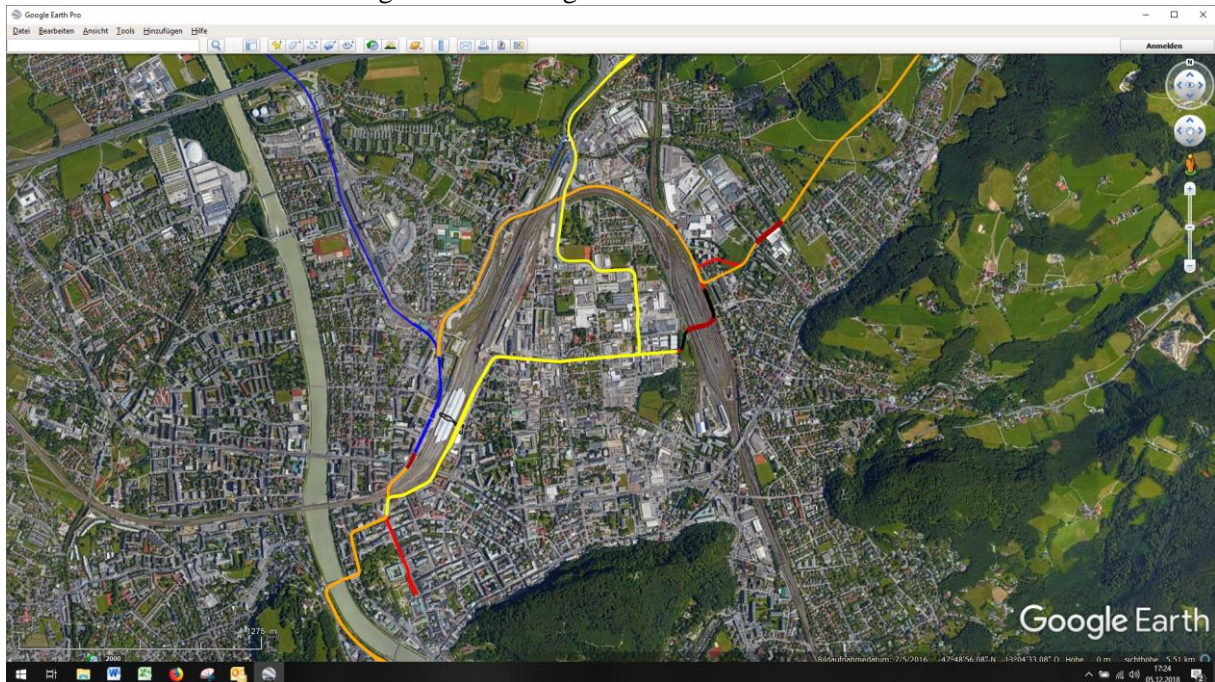


Verein zur Förderung der Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich

ÖV Konzept Salzburg 2018

Visualisierung der RSB Trassen Ausbauphase 1)

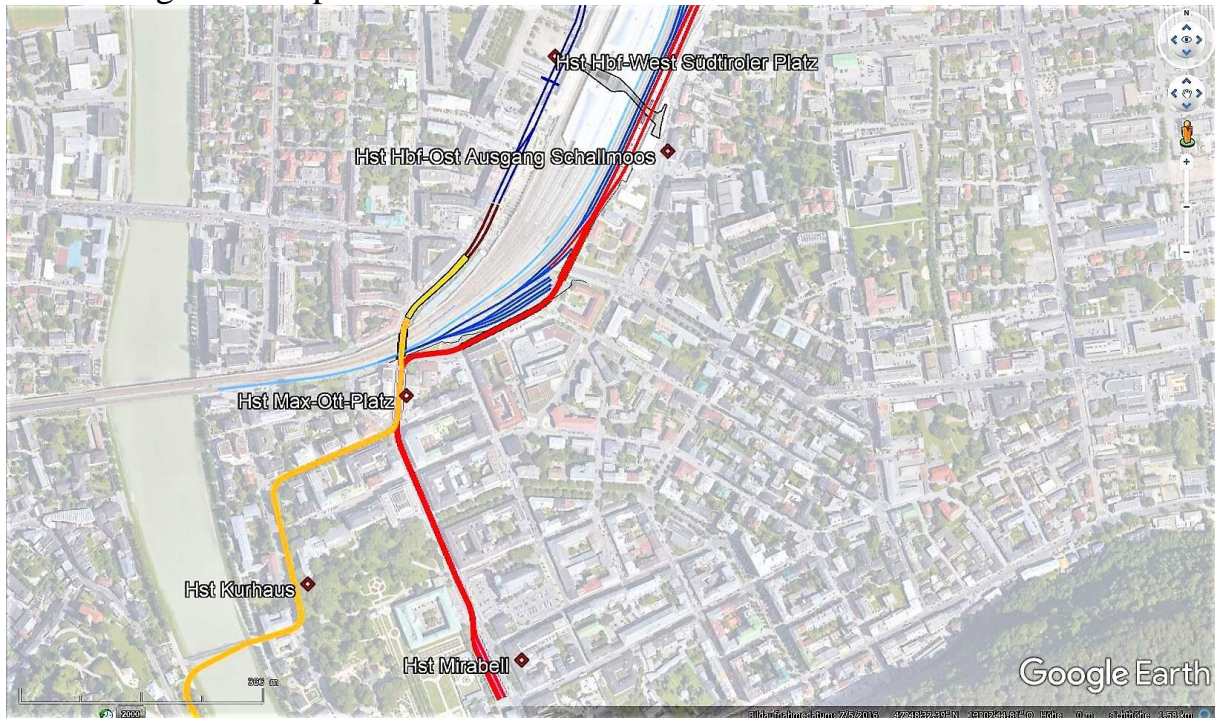
Stadtdurchfahrten Salzburg >Netzwerk Stadt<



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

Orange Linie Vorschlag ERB-Studie 2015 **Gelbe Linien** + **Rote Linien** Vorschlag Verein RSB
>Netzwerk Stadt<

Anbindung Mirabellplatz Lokalbahn oberirdisch



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

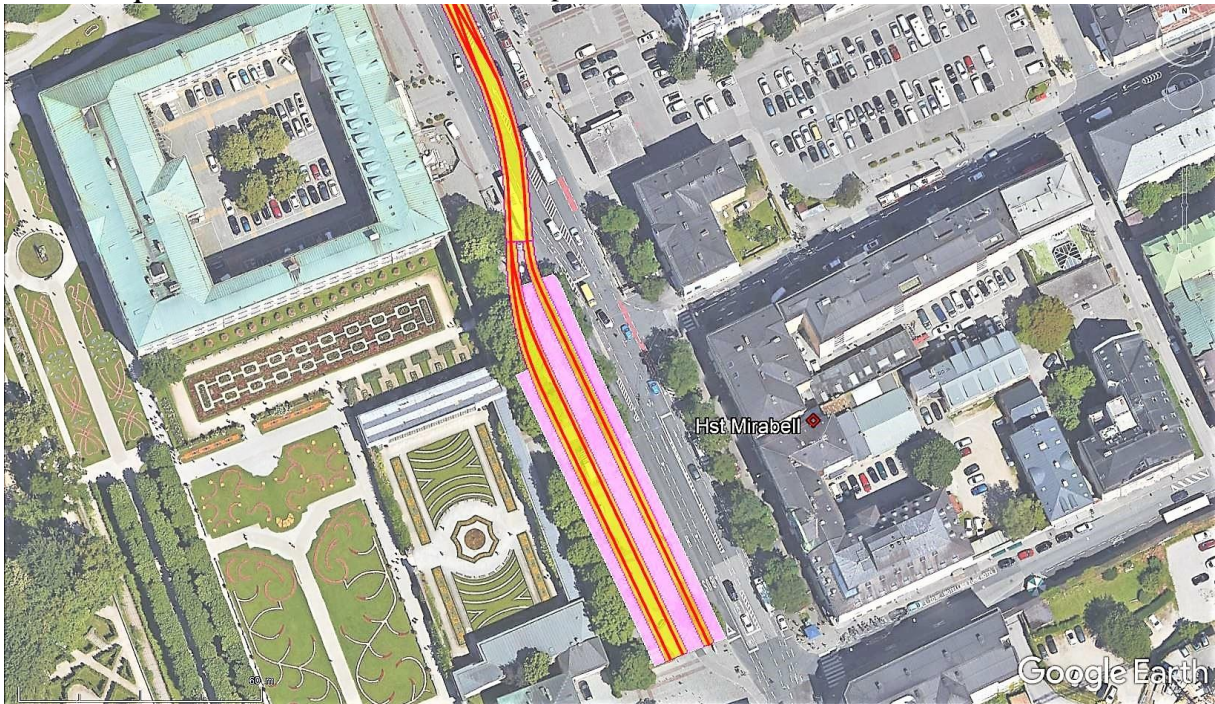
Orange Linie Vorschlag ERB-Studie 2015 **Rote Linie** Vorschlag Verein RSB >Netzwerk Stadt<



Verein zur Förderung der Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich

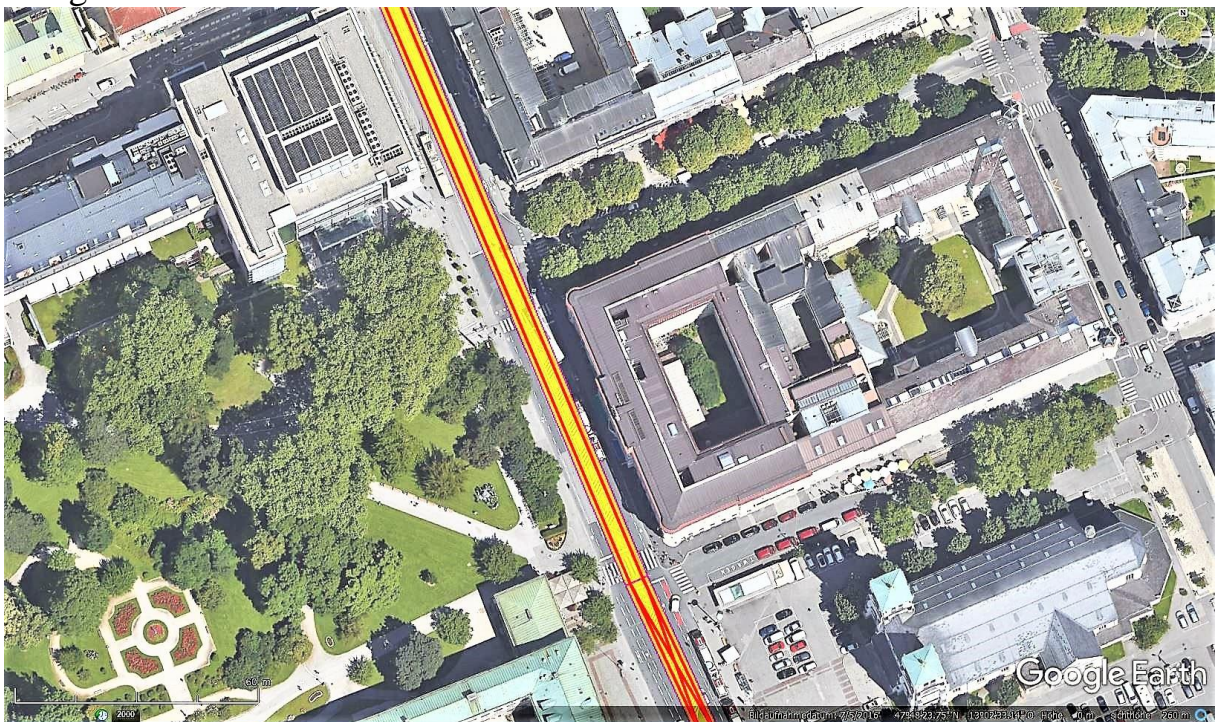
ÖV Konzept Salzburg 2018

Mirabellplatz oberirdisch Hst.Mirabellplatz



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

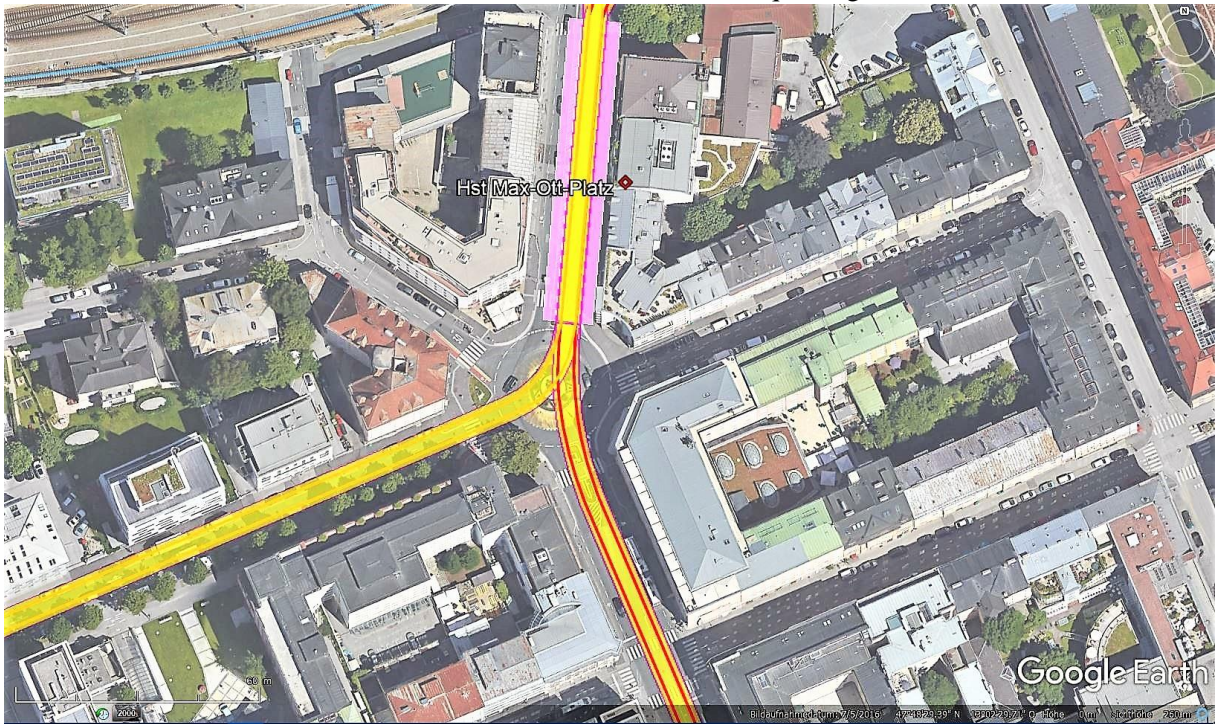
Kongresshaus



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

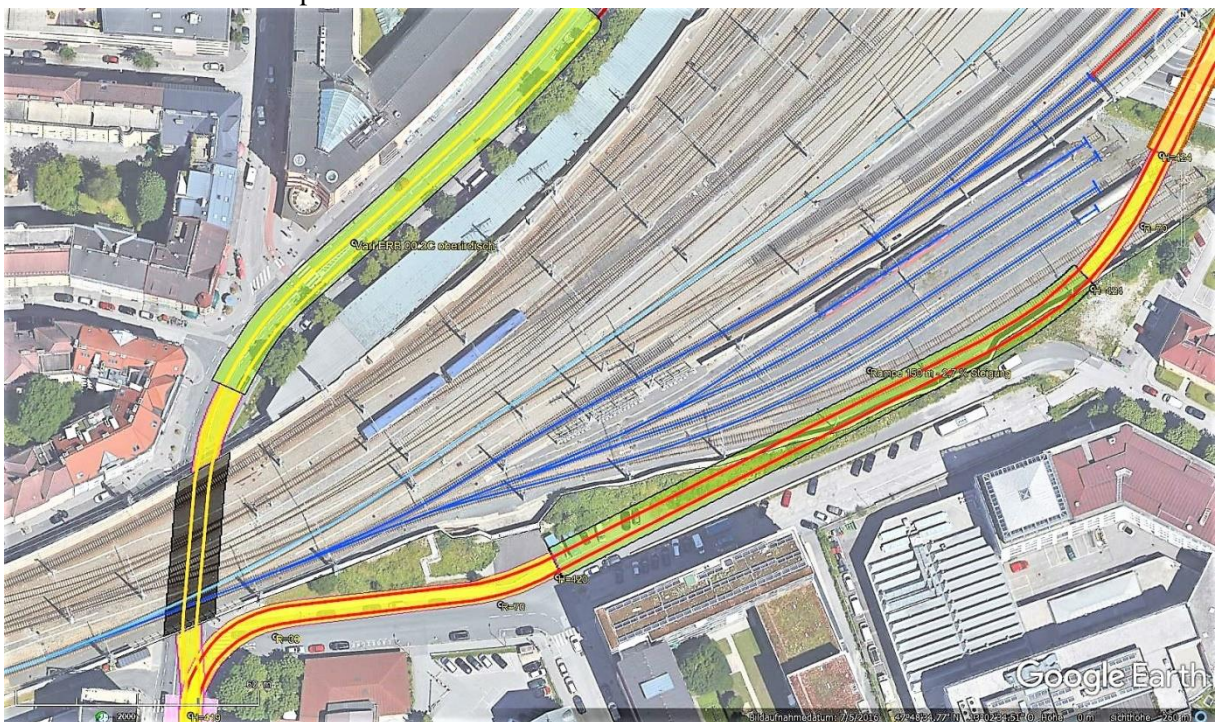
ÖV Konzept Salzburg 2018

Max Ott Platz-Süd Markus Sittikus Str., oberirdische Stadtquerung ERB-Studie 2015-02c



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

Auftauchen der Trasse am Kiesel ERB-Studie 2015-02c –
Humboldtstraße Rampe Hbf-Ost Schallmoos



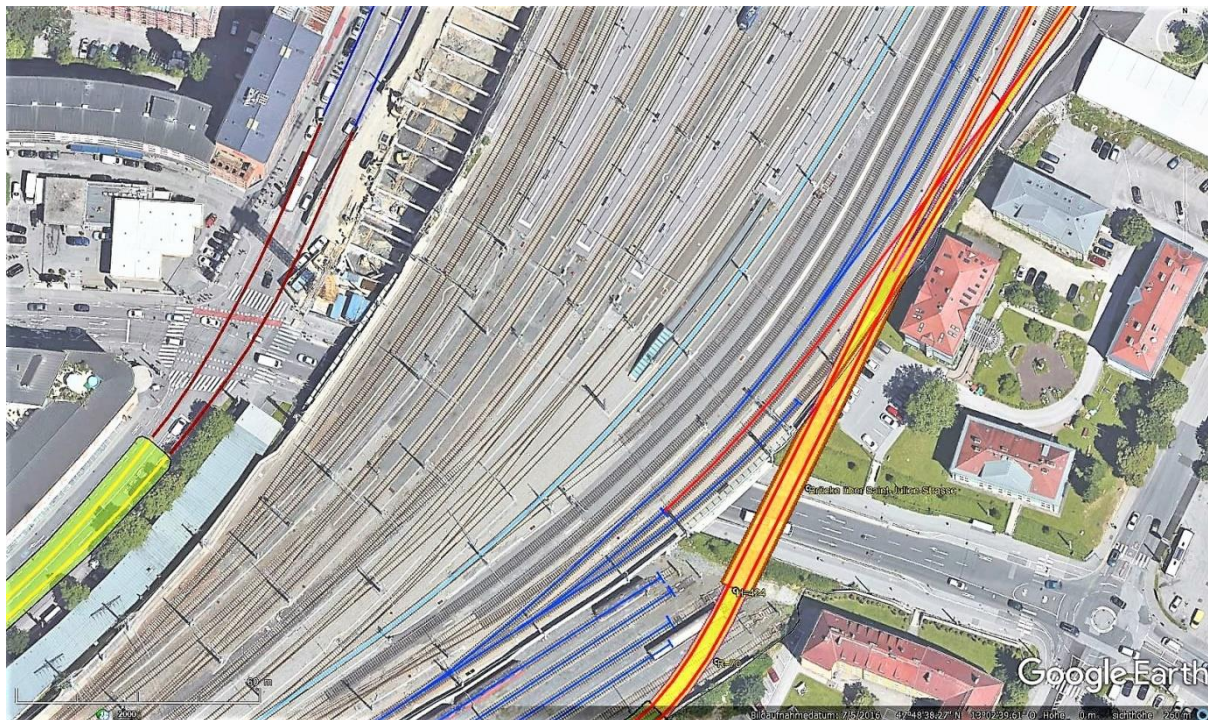
Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>



Verein zur Förderung der Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich

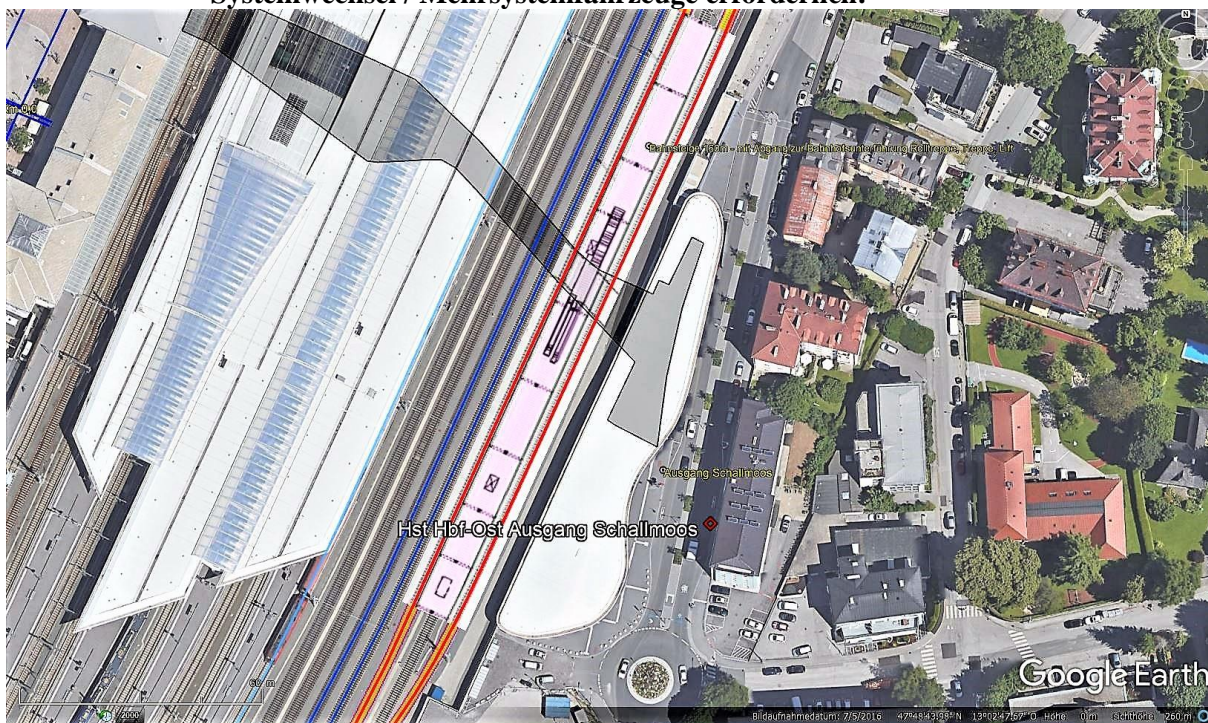
ÖV Konzept Salzburg 2018

Brücke St.Julien Str. Hbf-Ost Schallmoos



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

Hst. Hbf-Ost Ausgang Schallmoos: Hier können die S-Bahnen zur Stadt abgeleitet werden, **Systemwechsel / Mehrsystemfahrzeuge erforderlich!**



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

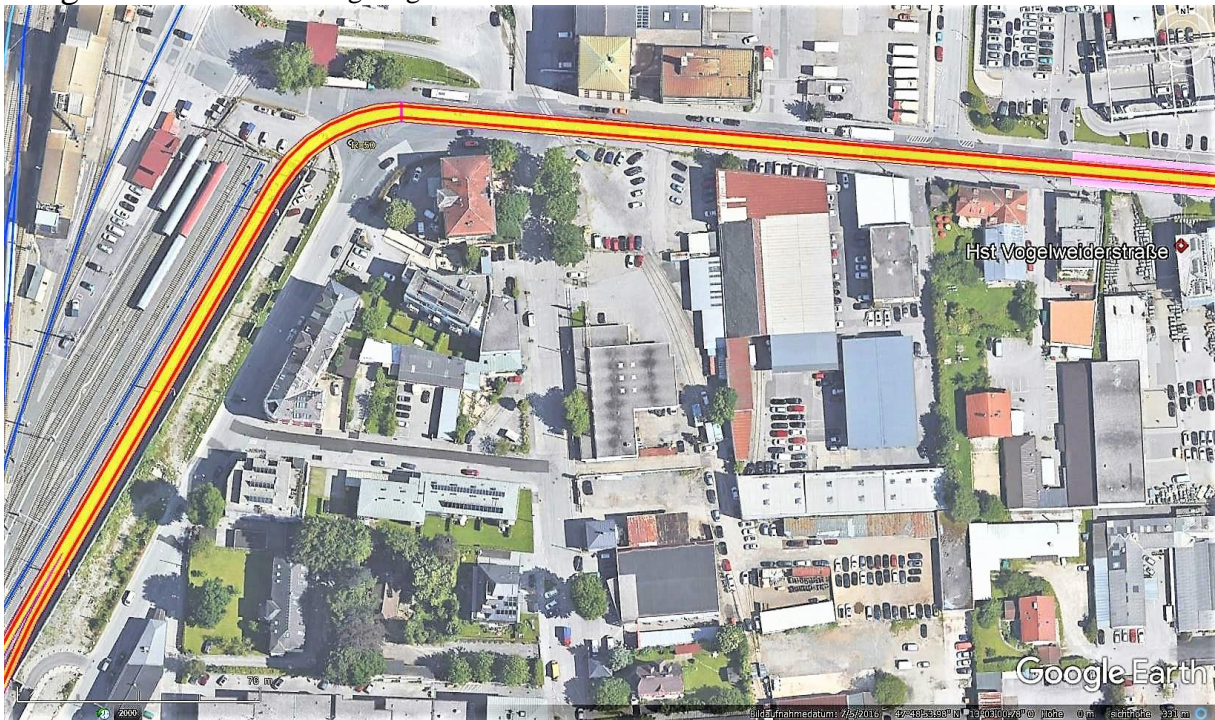
ÖV Konzept Salzburg 2018

Hbf. Ost Richtung Gnigler Straße



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

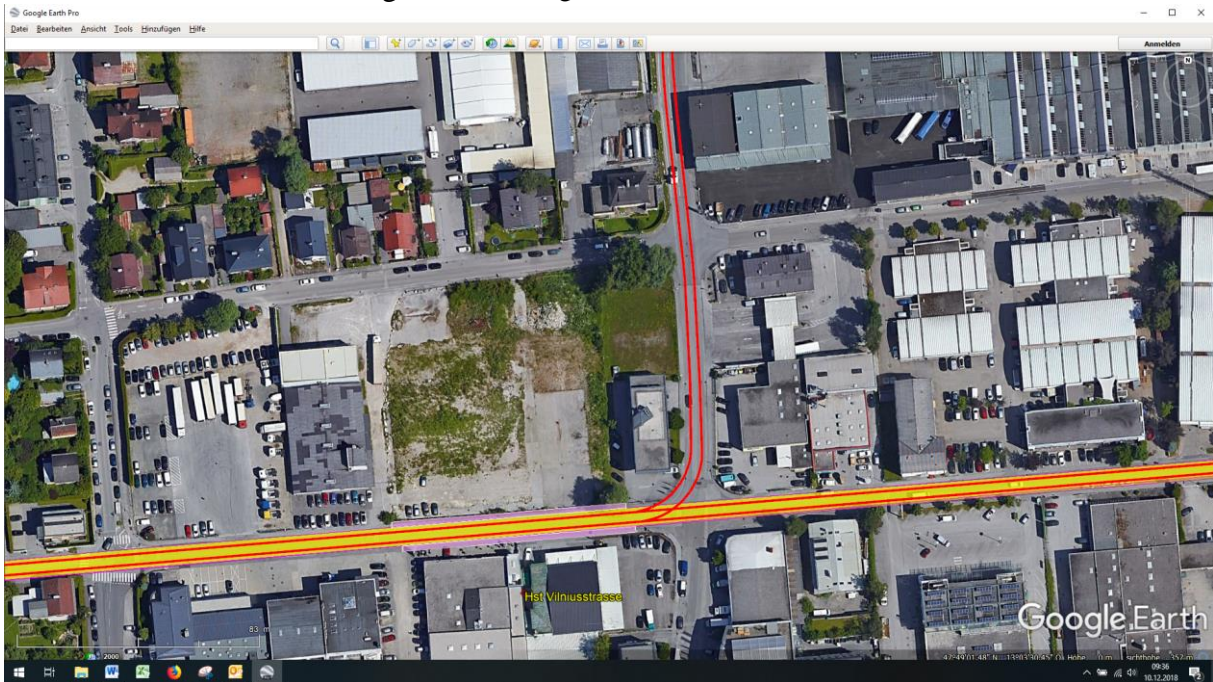
Gnigler Straße – Richtung Vogelweiderstraße



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

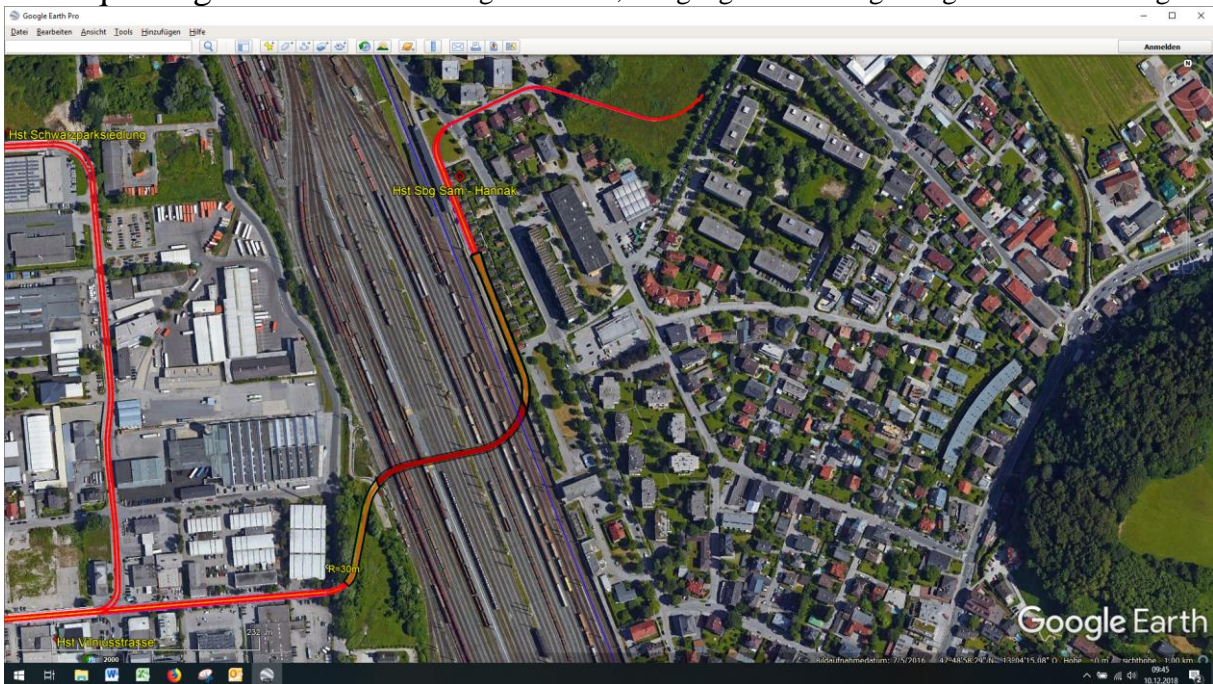
ÖV Konzept Salzburg 2018

Hst. Vilniusstraße / Samergasse, Abzweig Trumerseen Bahn RSB6 / Mondsee Bahn RSB5



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

Unterquerung Güterbahnhof Richtg. Hst. Sam, Fußgänger + Radweg in eigenem Tunnel möglich



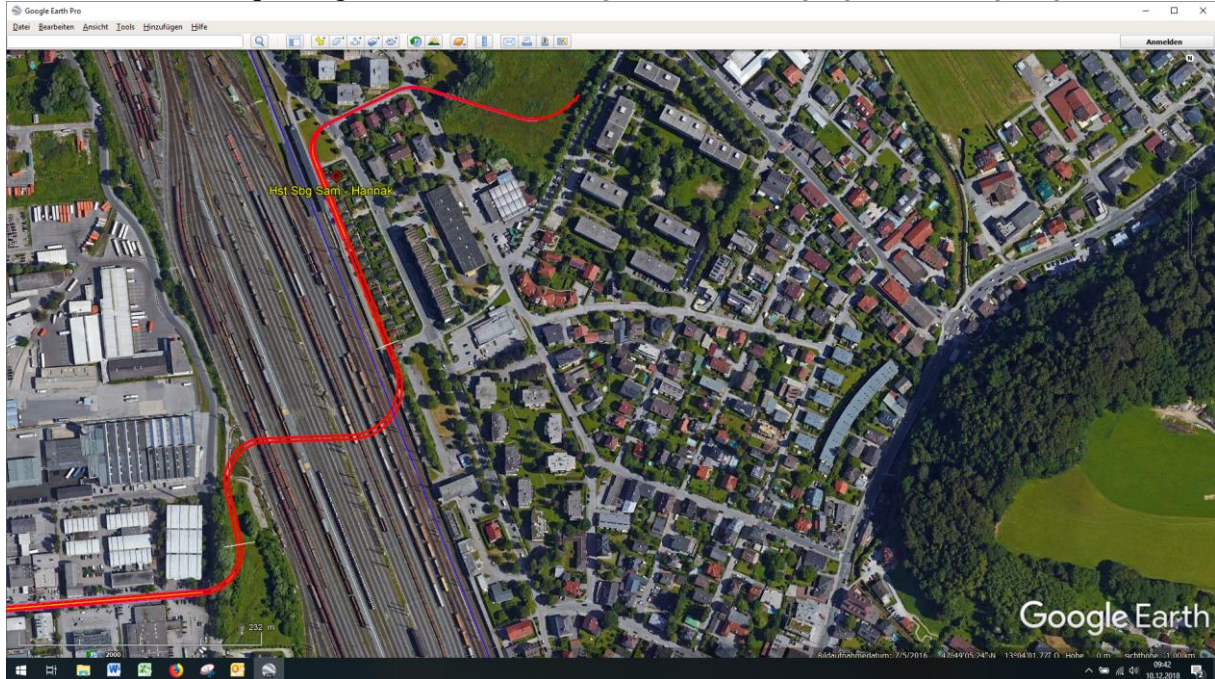
Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>



Verein zur Förderung der Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich

ÖV Konzept Salzburg 2018

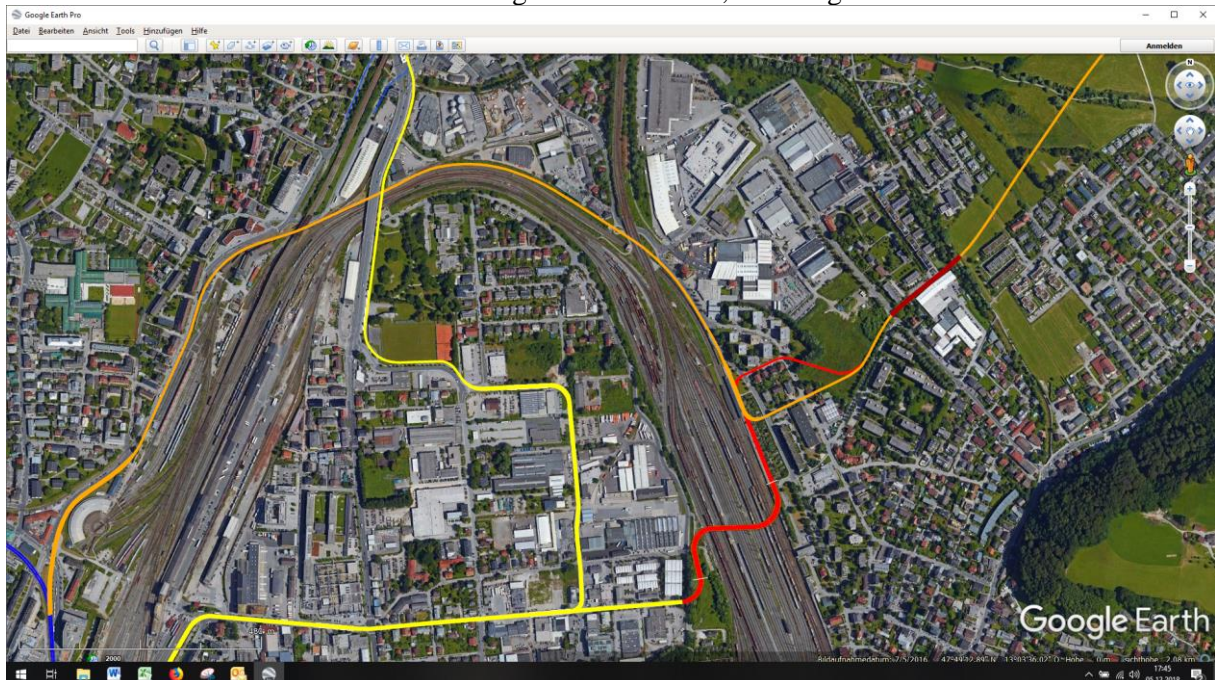
Alternative: Überquerung Güterbahnhof Richtg. Hst. Sam (Fußgänger + Radweg möglich)



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

Vorschlag Verein RSB als Brücke über den Güterbahnhof, Fußgänger + Radweg entlang der Brücke möglich.

Übersicht: Hbf. Ost-Schallmoos-Sam-Eugendorf-Mondsee, Abzweig Trumerseen Bahn



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

Orange Linie Vorschlag ERB-Studie 2015

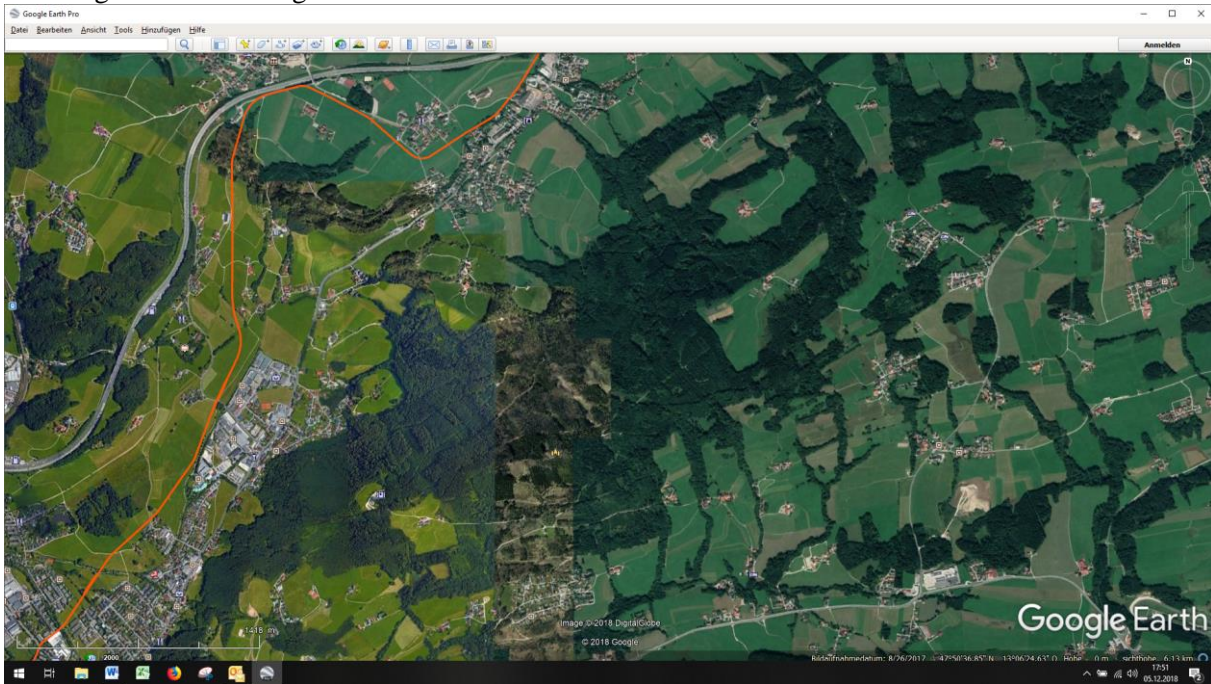
Gelbe Linie + **Rote Linie** Vorschlag Verein RSB >Netzwerkung Stadt<



Verein zur Förderung der Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich

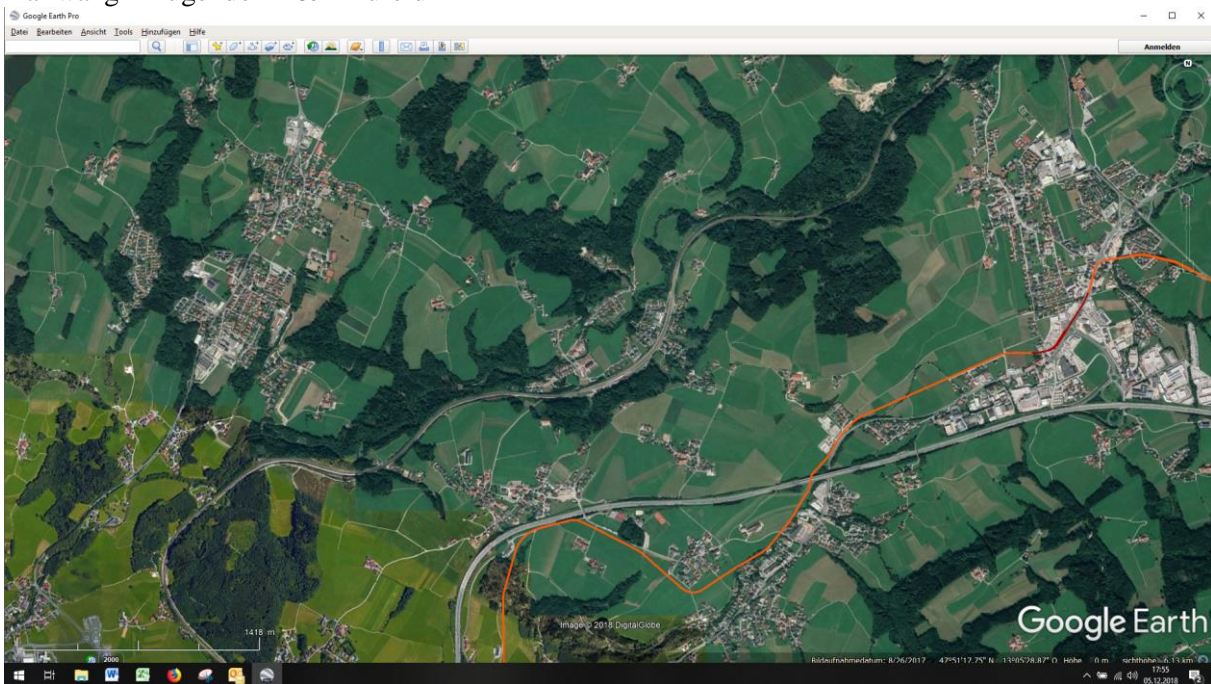
ÖV Konzept Salzburg 2018

Mondseebahn Salzburg-Hallwang-Eugendorf -Thalgau-Mondsee
RSB Ausbauphase 1)bis Eugendorf P&R Aufeld
Salzburg Sam - Hallwang



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

Hallwang – Eugendorf P&R Aufeld



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>



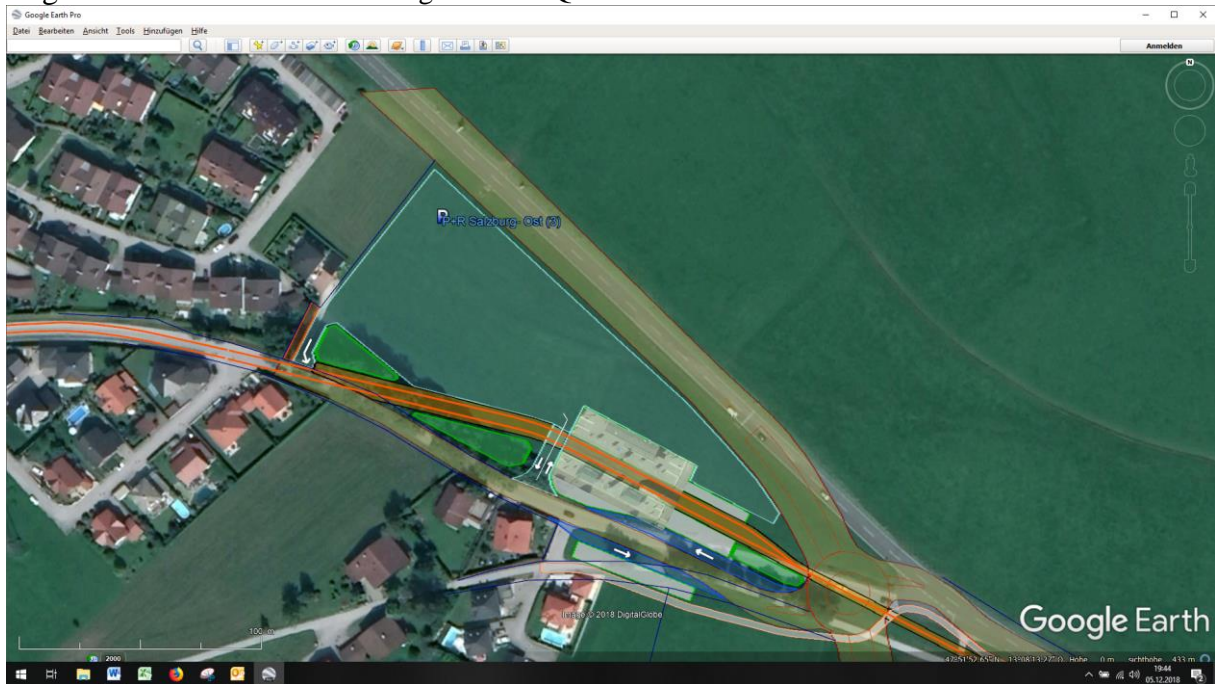
Verein zur Förderung der Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich

ÖV Konzept Salzburg 2018

Mondseebahn Salzburg-Hallwang-Eugendorf - Thalgau-Mondsee

RSB Ausbauphase 1) bis Eugendorf

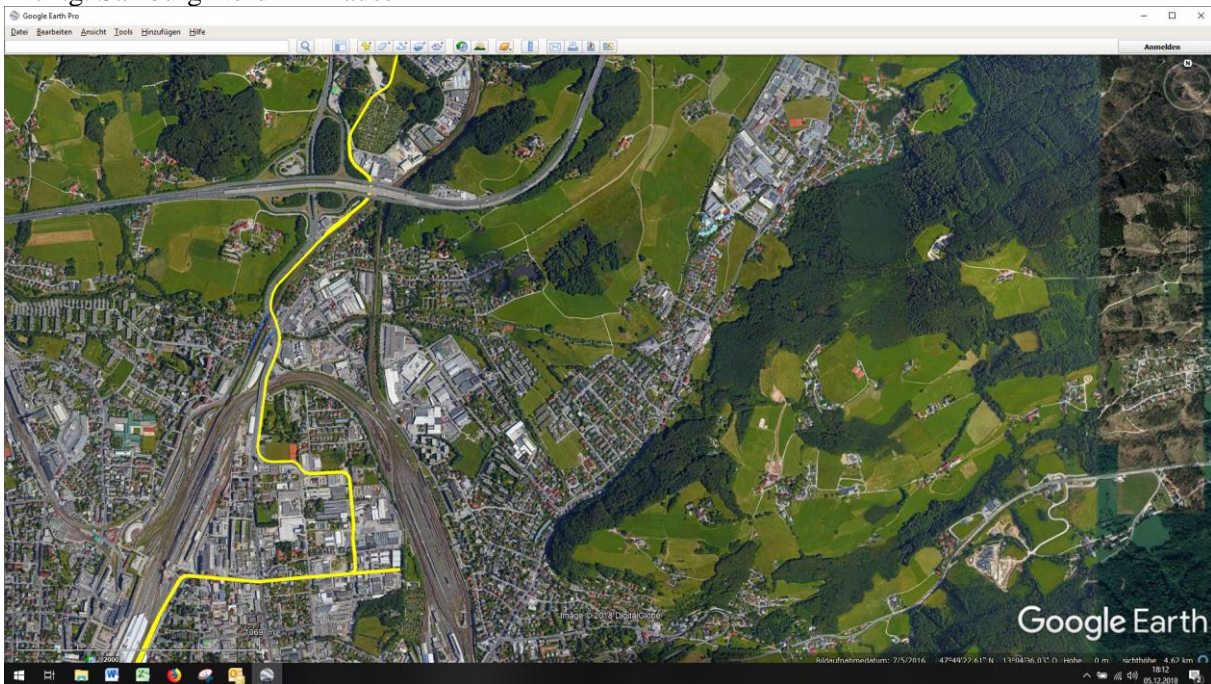
Eugendorf P&R Auffeld Umsteigeknoten - Querverkehr Bus



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

ÖV Konzept Salzburg 2018

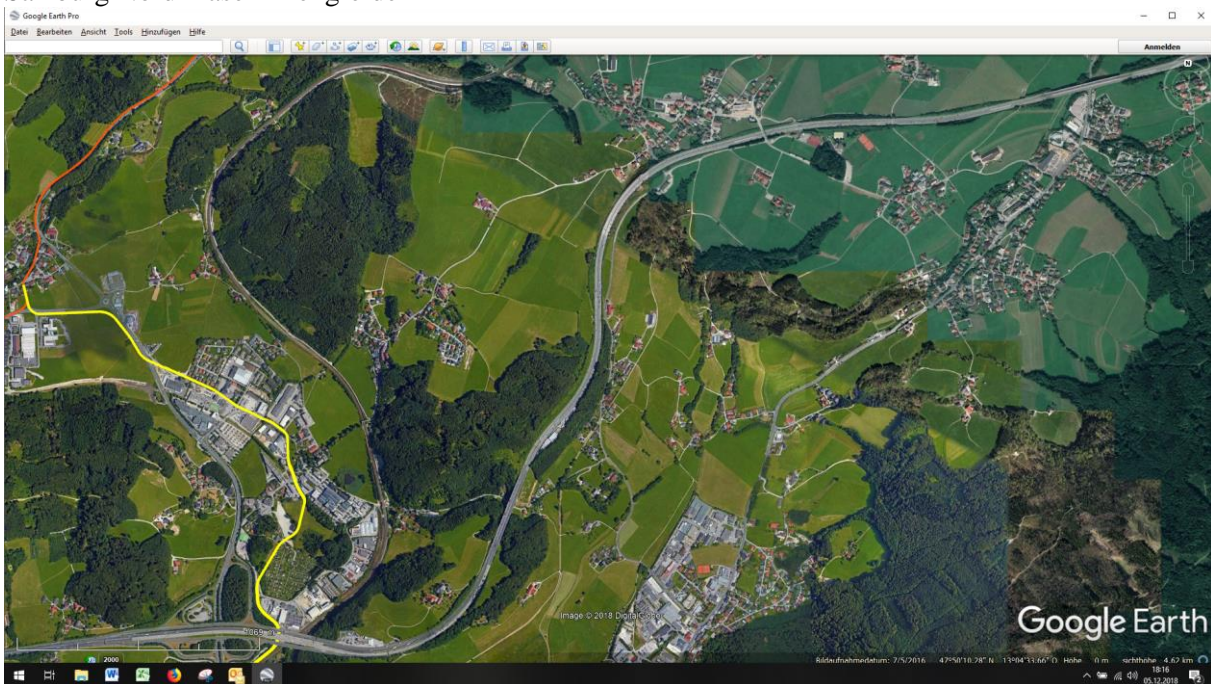
Trumerseen Bahn Ausbauphase 1) Vilniusstraße / Samergasse
Richtg. Salzburg Nord-Elixhausen



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

Gelbe Linie Vorschläge Verein RSB (Netzwerkung Stadt)

Salzburg Nord-Kasern-Lengfelden



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

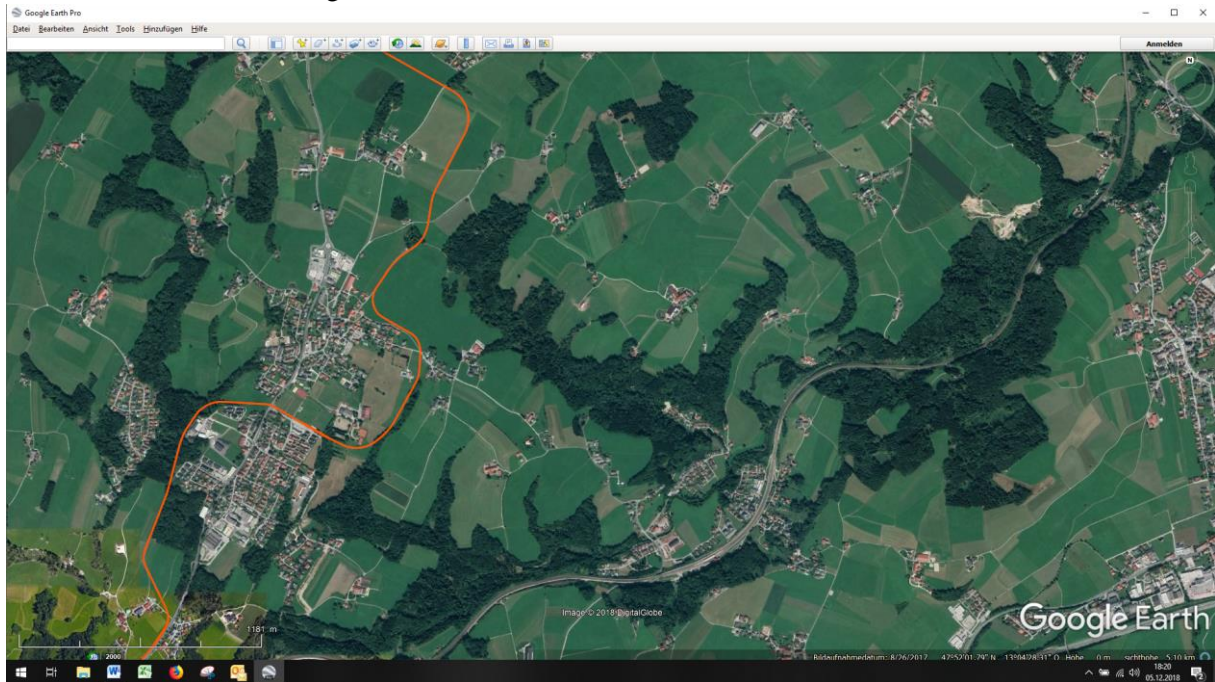
Gelbe Linie Vorschlag Verein RSB **Orange Linie** ERB Studie 2015 + Verein RSB



Verein zur Förderung der Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich

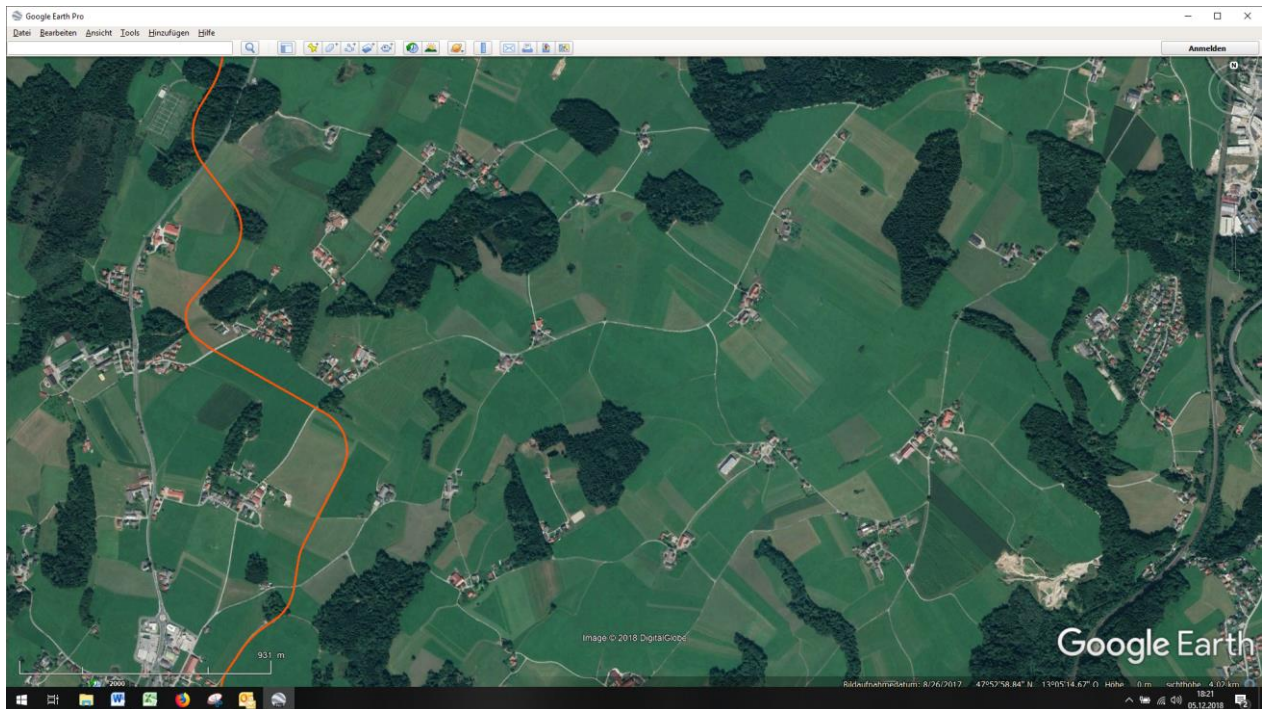
ÖV Konzept Salzburg 2018

Trumerseen Bahn Lengfelden -Elixhausen



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

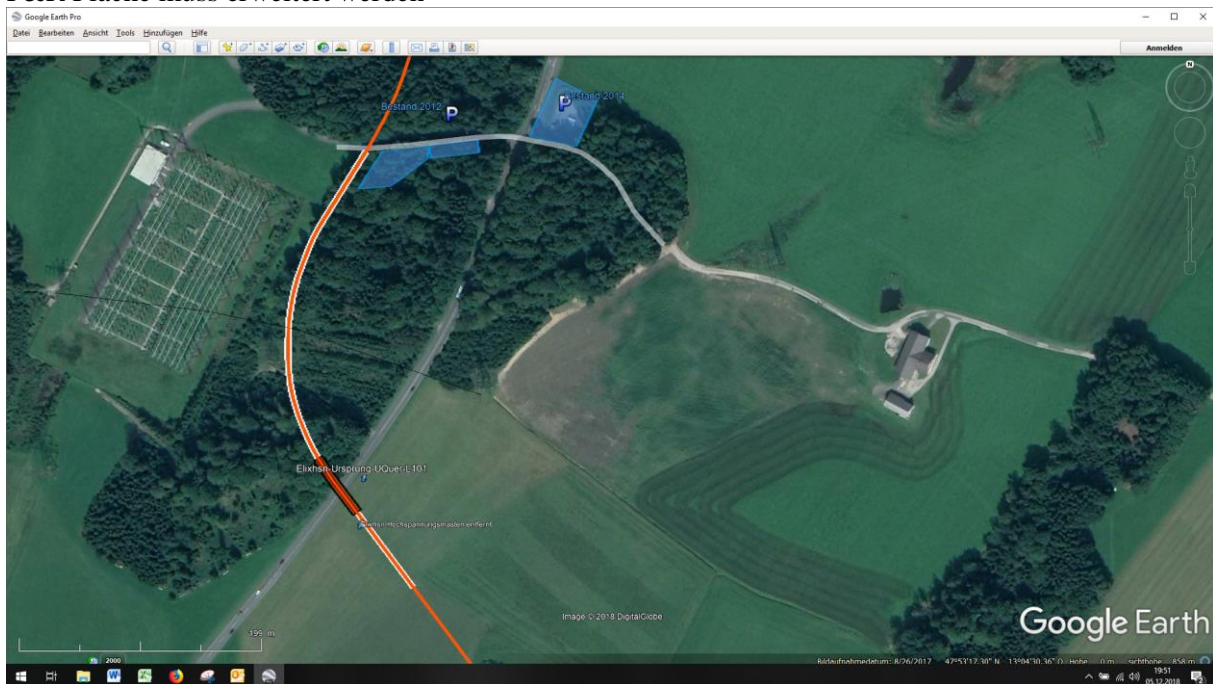
Elixhausen-P&R Kirchholz



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

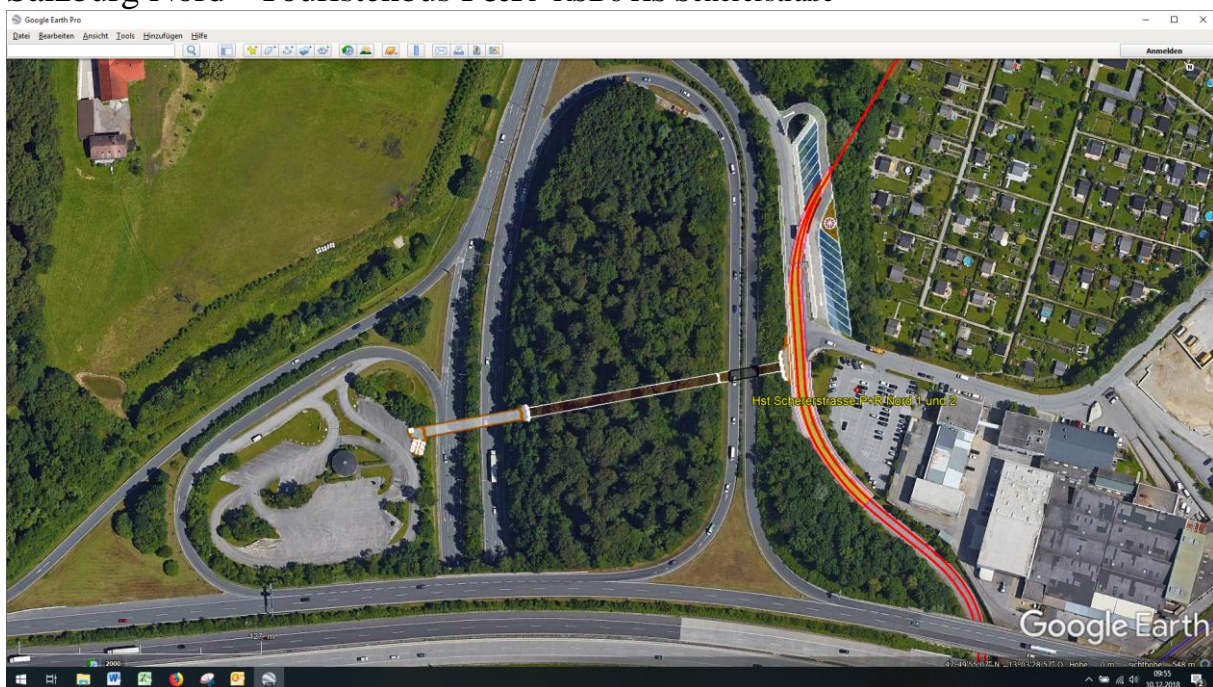
ÖV Konzept Salzburg 2018

Trumerseen Bahn Ausbauphase 1) bis Elixhausen – P&R Kirchholz
Elixhausen – P&R Kirchholz Umsteigeknoten Querverkehr Bus
P&R Fläche muss erweitert werden



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

Salzburg Nord – Touristenbus P&R RSB6 HS Schererstraße



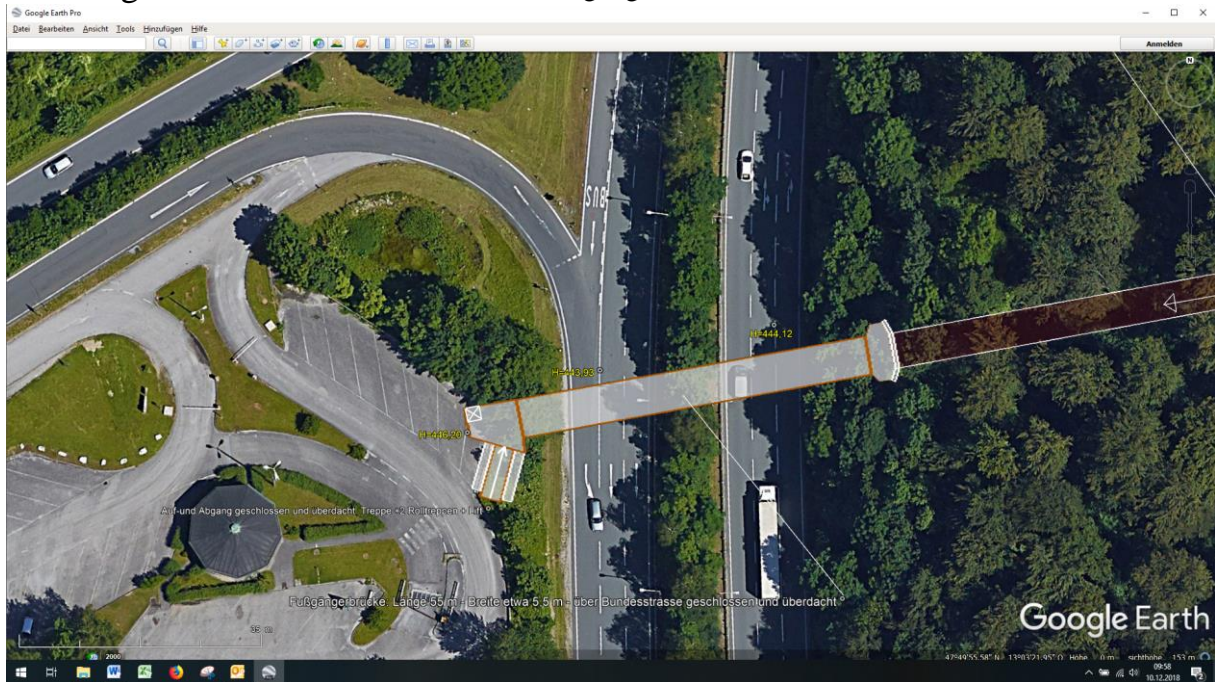
Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>



Verein zur Förderung der Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich

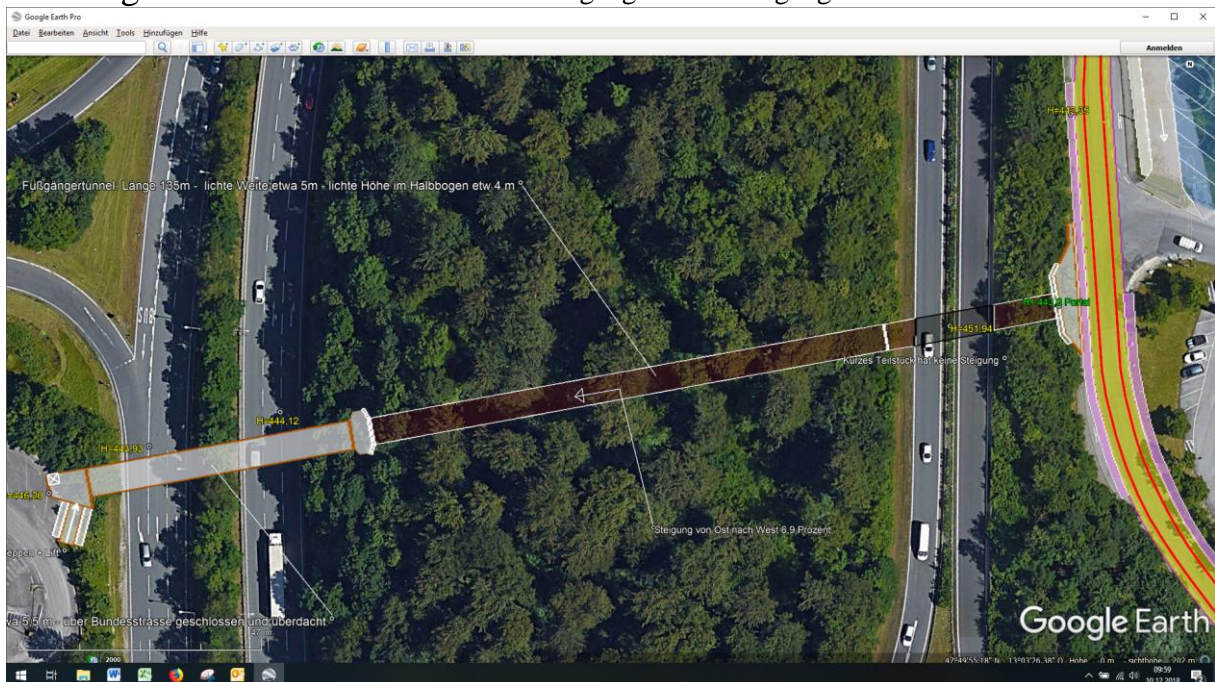
ÖV Konzept Salzburg 2018

Salzburg Nord – Touristenbus P&R Zugang zur RSB6 HS Schererstraße



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

Salzburg Nord RSB6 HS Schererstraße Fußgängertunnel-Zugang

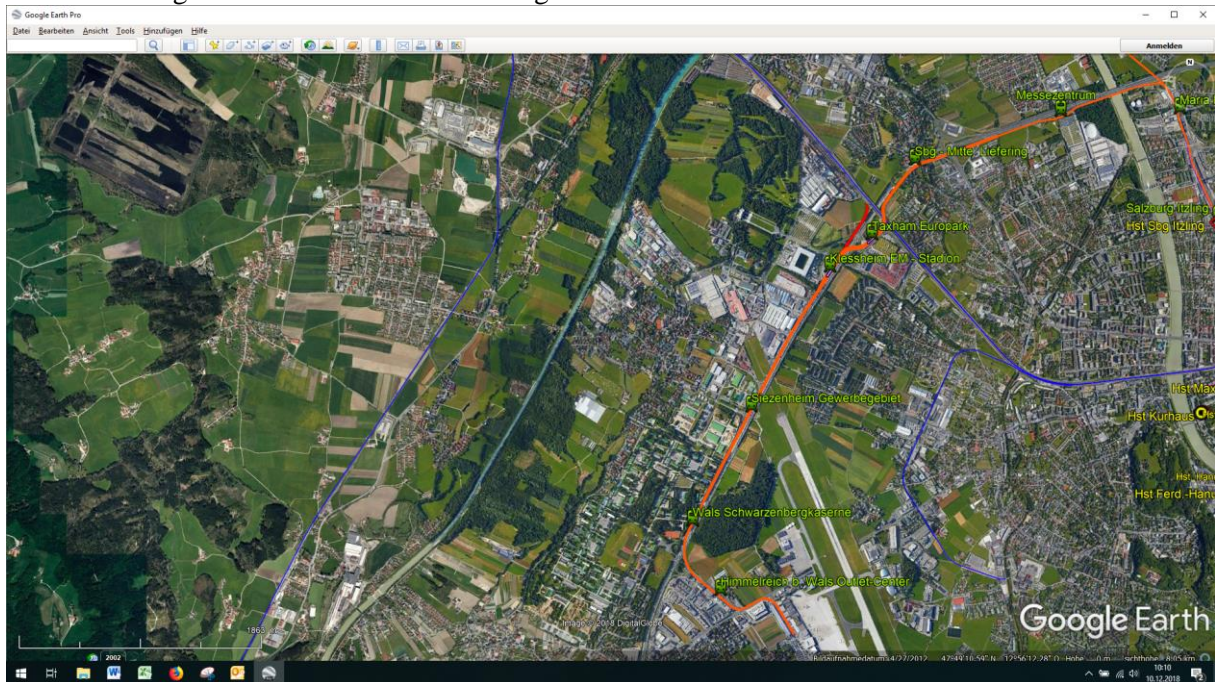


Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

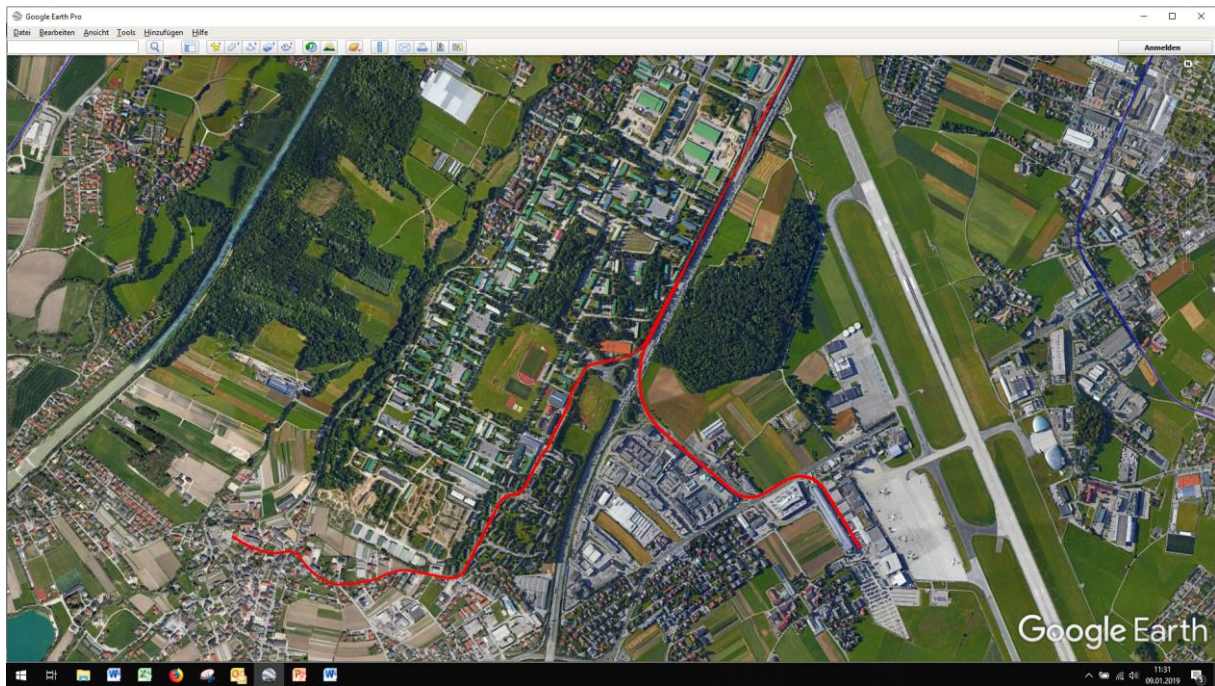
ÖV Konzept Salzburg 2018

Messe – Flughafenbahn als Hochbahn: späterer Ausbau Phase 2)

Messe – Salzburg Mitte Lieferung – Euro Park – EM-Stadion - Gewerbegebiet Siezenheim – Schwarzenberg Kaserne – Outletcenter – Flughafen W.A. Mozart



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

Eine direkte Anbindung der Gemeinde Wals ist möglich.



Verein zur Förderung der Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich

ÖV Konzept Salzburg 2018

Altstadtquerung Übersicht untersuchte Varianten ERB Studie 2015

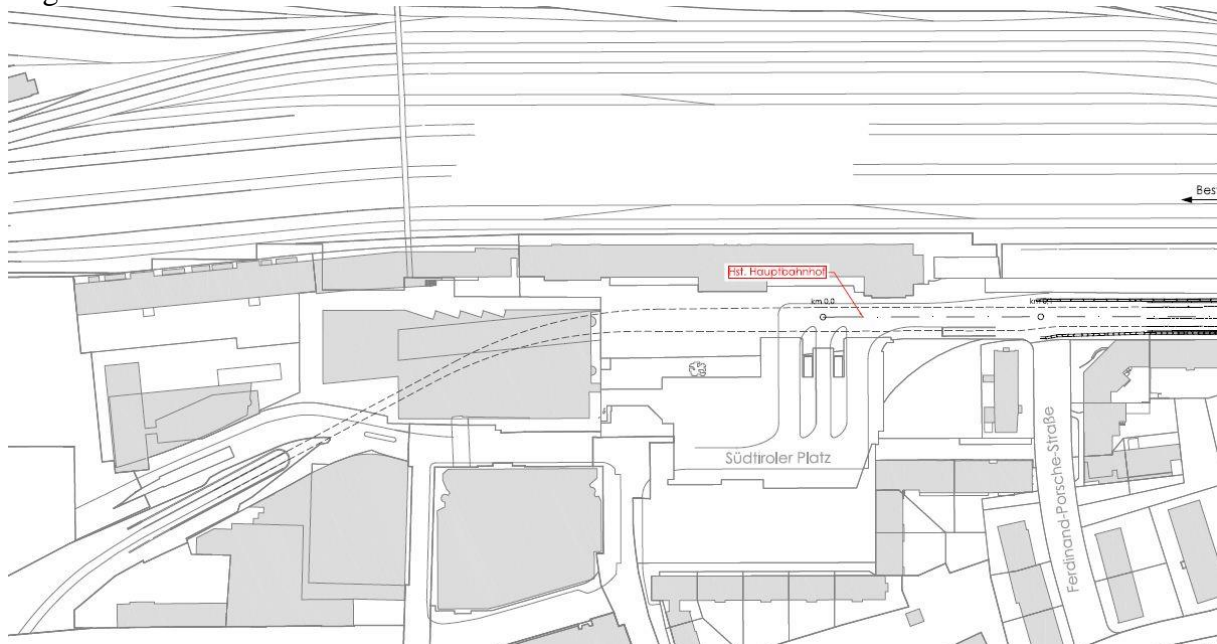


Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

Gelbe Linie	ERB Studie 2015 Altstadtquerung oberirdisch	G1
Rote Linie	ERB Studie 2015 Altstadtquerung unterirdisch	G2
Blaue Linie	ERB Studie 2015 Altstadtquerung Mischvariante	G3

Altstadtquerung oberirdisch ERB-Studie 2015 G1

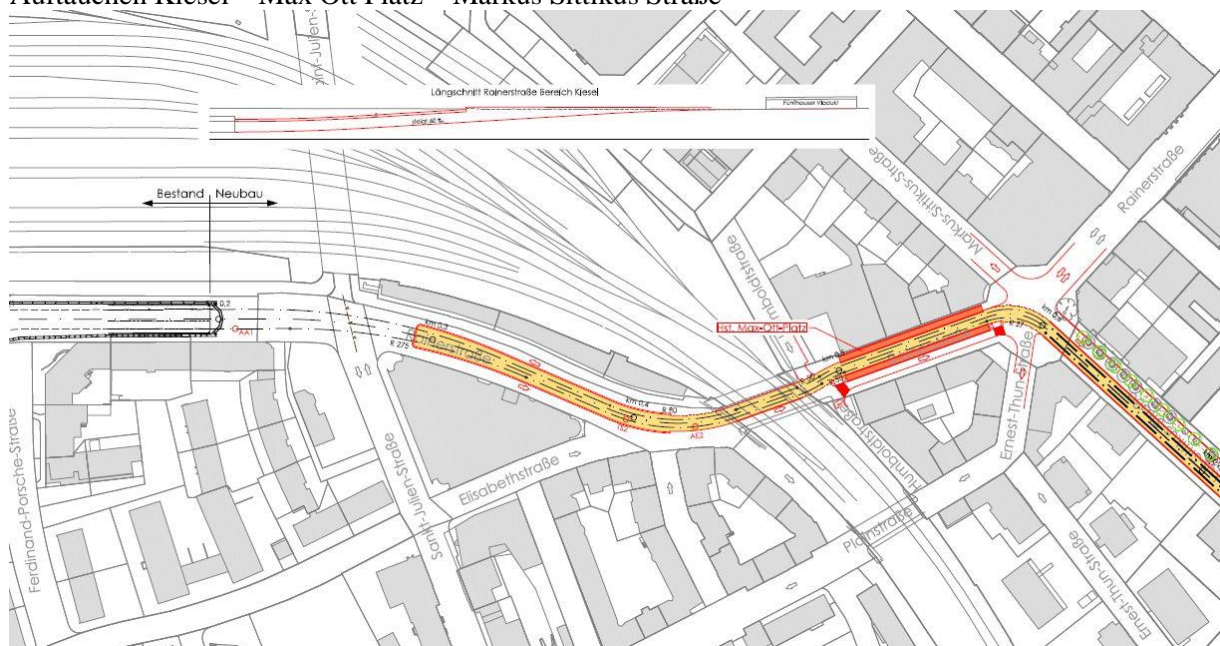
Sbg-Hbf. Tiefbahnhof Lokalbahn



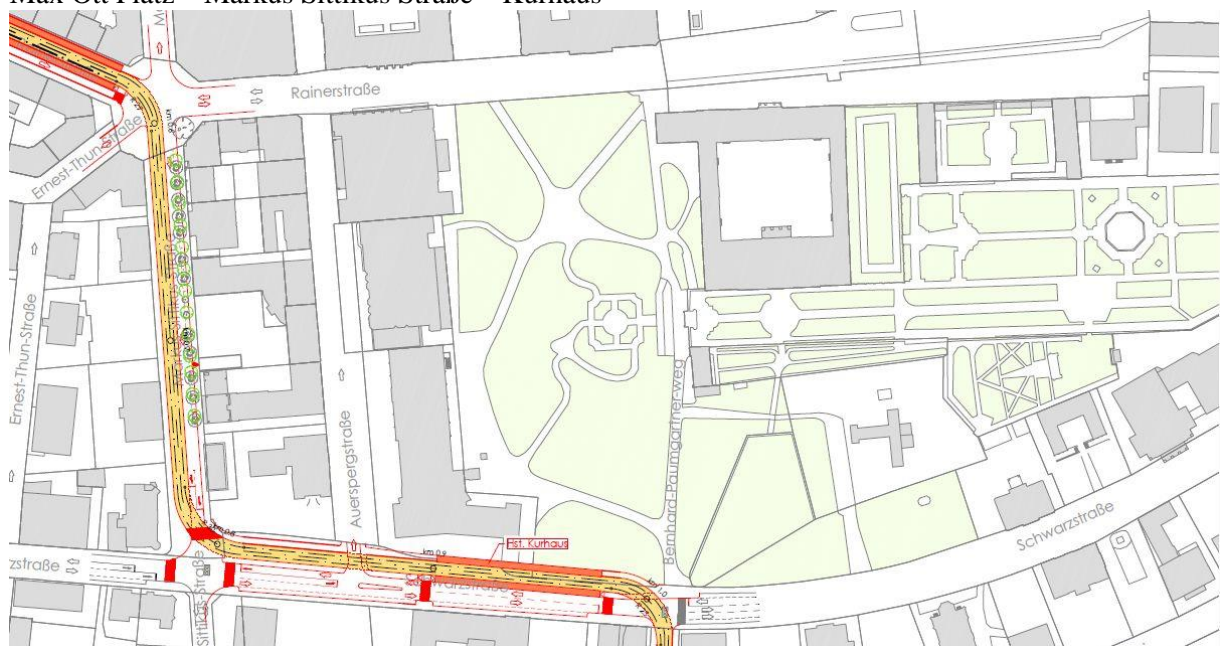
Verein zur Förderung der Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich

ÖV Konzept Salzburg 2018

Altstadtquerung oberirdisch ERB-Studie 2015 G1
Auftauchen Kiesel – Max Ott Platz – Markus Sittikus Straße

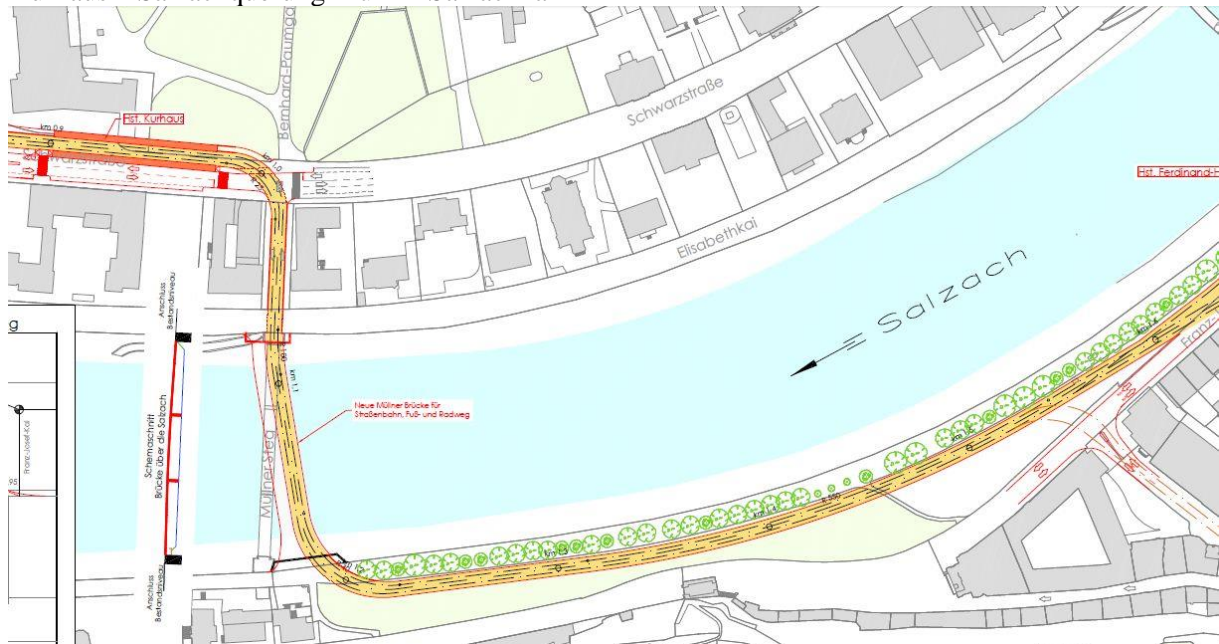


Max Ott Platz – Markus Sittikus Straße – Kurhaus

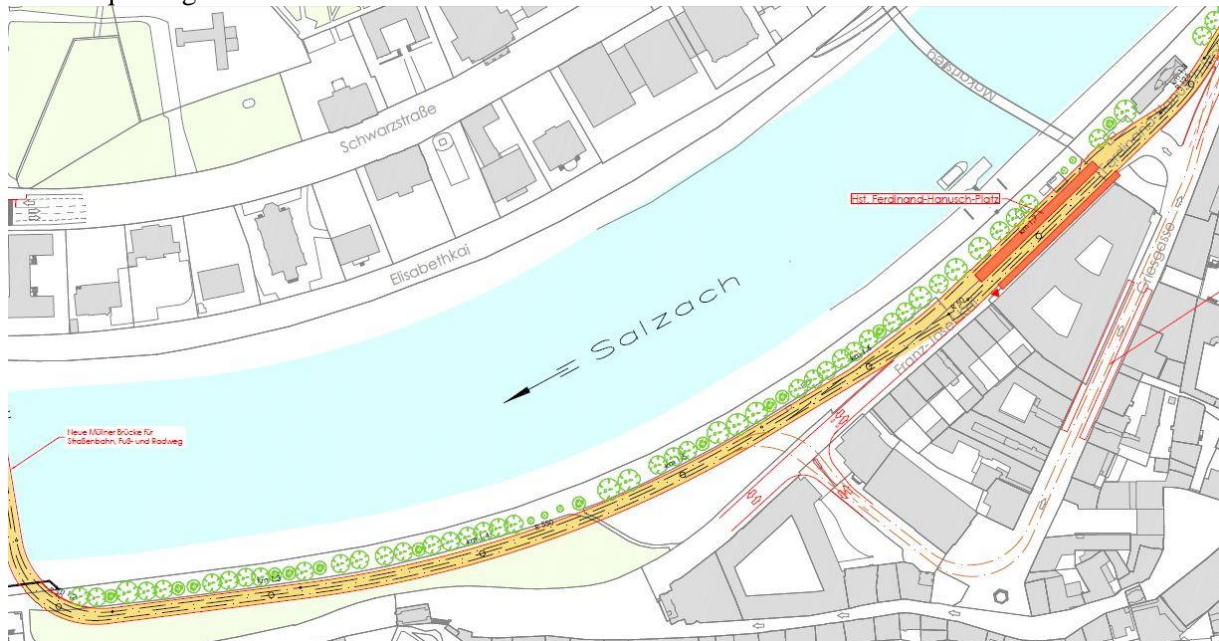


ÖV Konzept Salzburg 2018

Altstadtquerung oberirdisch ERB-Studie 2015
Kurhaus – Salzachquerung Mülln - Salzachkai



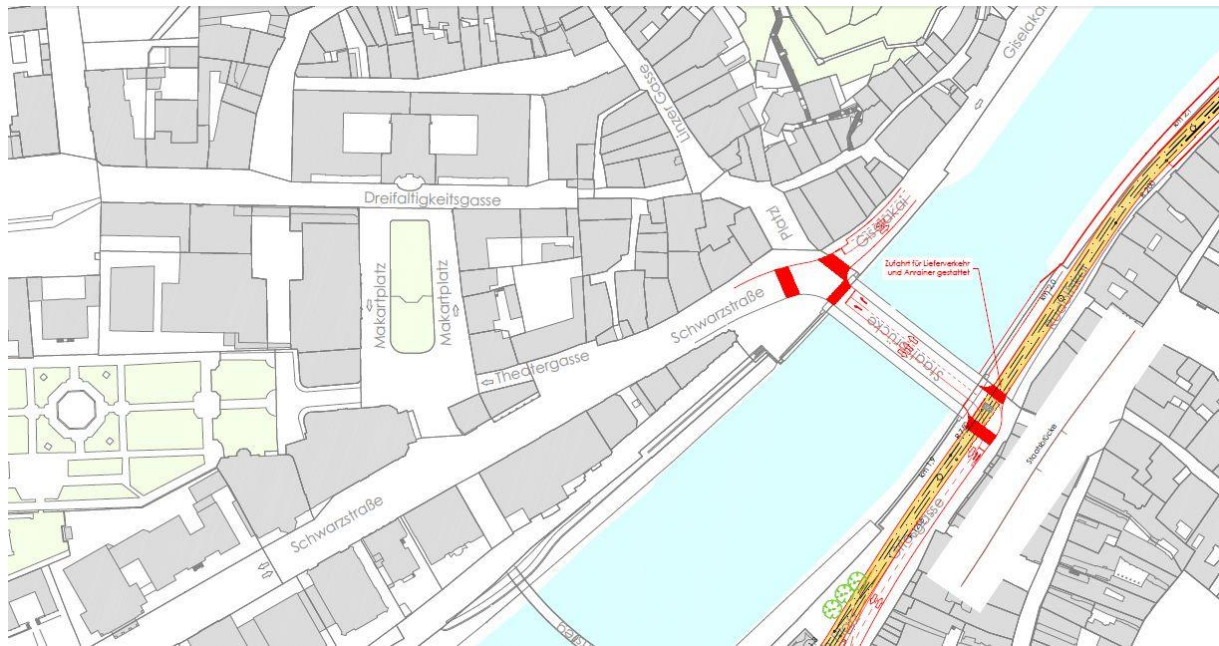
Salzachquerung Mülln – Ferdinand Hanusch Platz



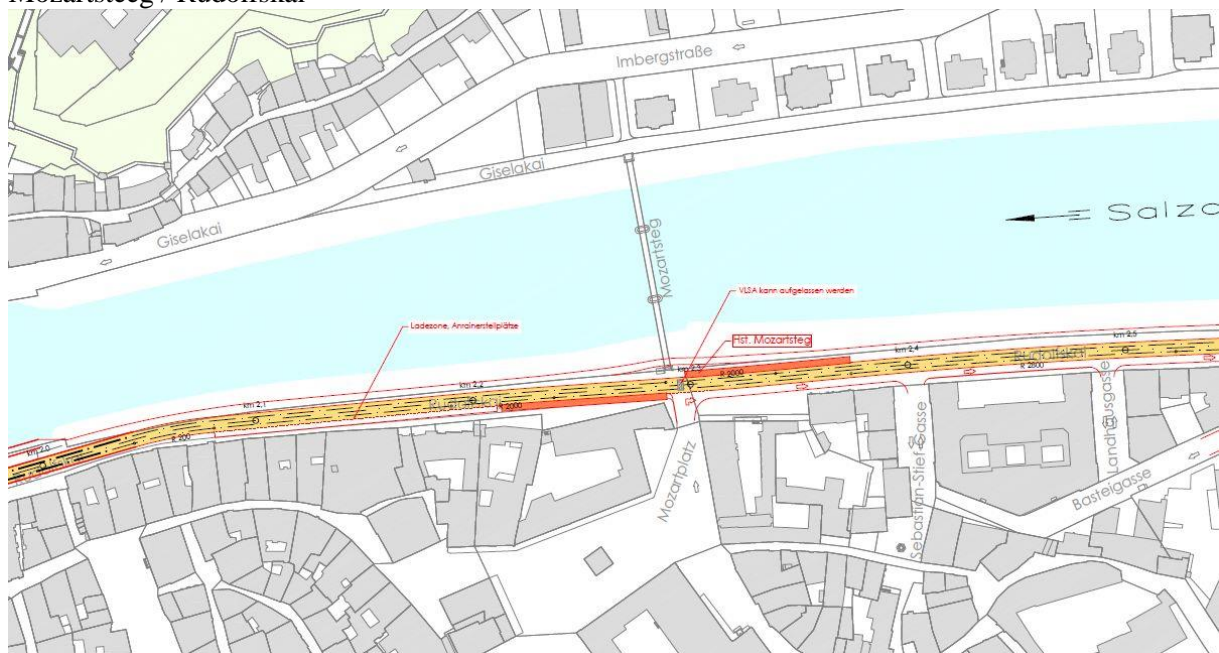
ÖV Konzept Salzburg 2018

Altstadtquerung oberirdisch ERB-Studie 2015

Staatsbrücke



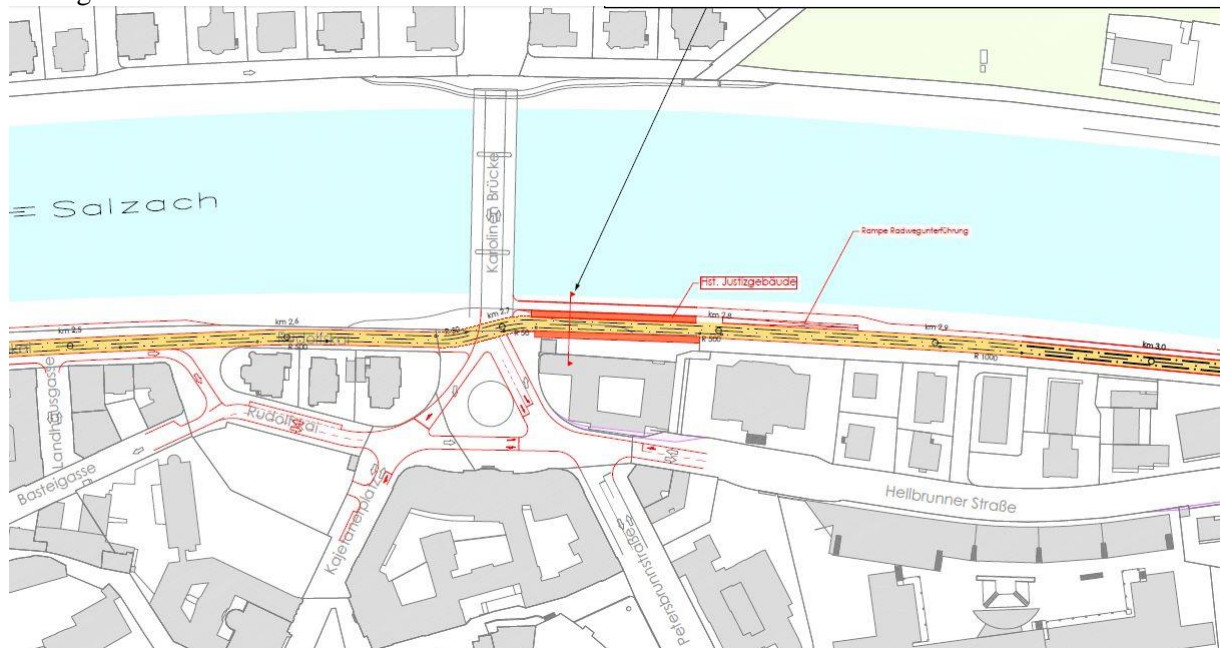
Mozartsteeg / Rudolfskai



ÖV Konzept Salzburg 2018

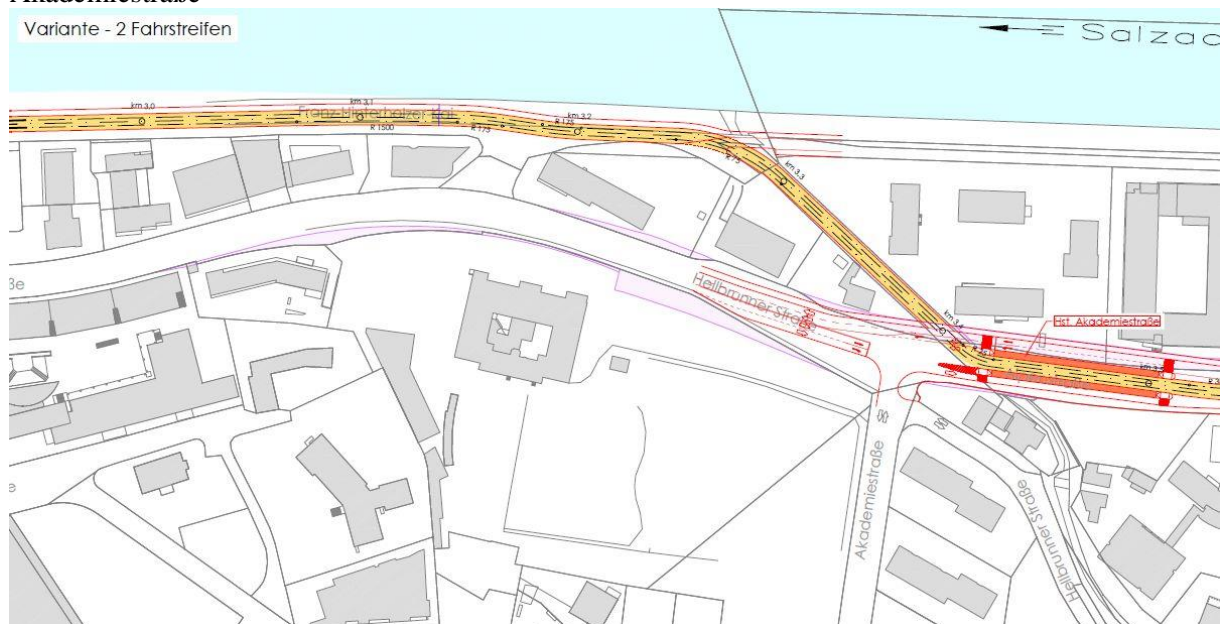
Altstadtquerung oberirdisch ERB-Studie 2015

Justizgebäude



Akademiestraße

Variante - 2 Fahrstreifen



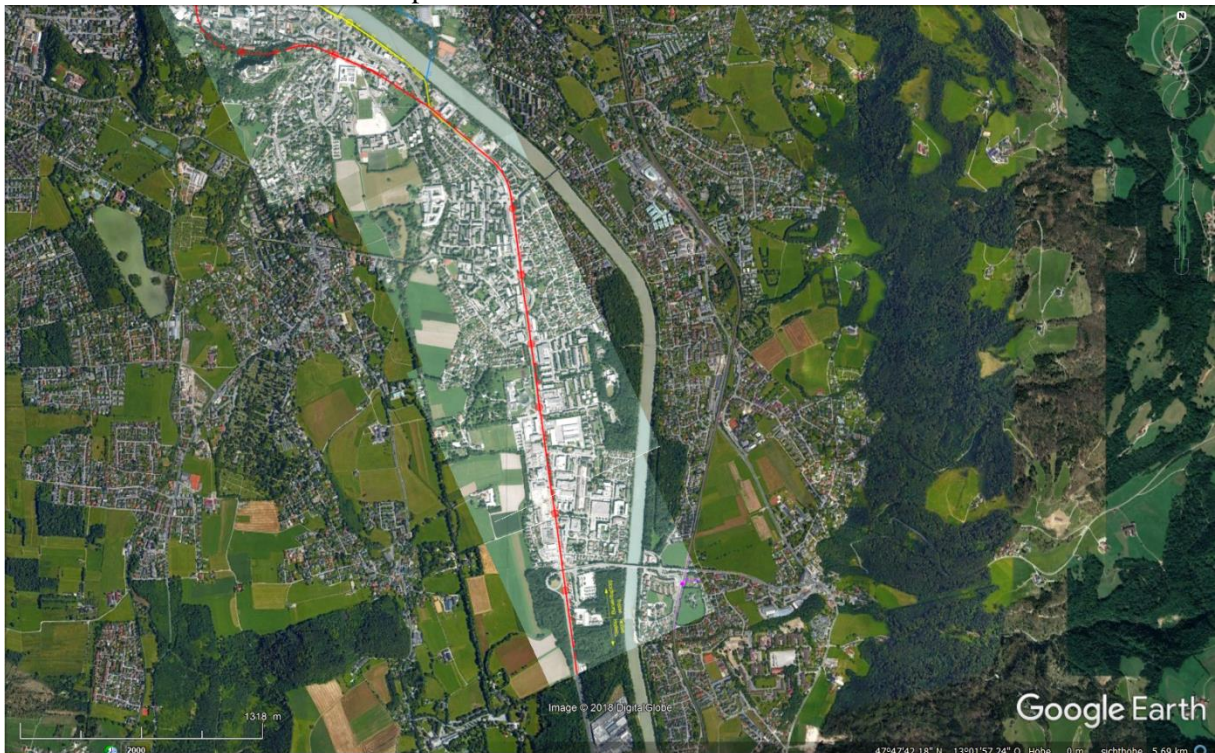
ÖV Konzept Salzburg 2018

Altstadtquerung oberirdisch ERB-Studie 2015

Alpenstraße - Faistauergasse



Übersicht Akademiestraße - Alpenstraße – Hellbrunner Brücke ERB Studie 2015



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

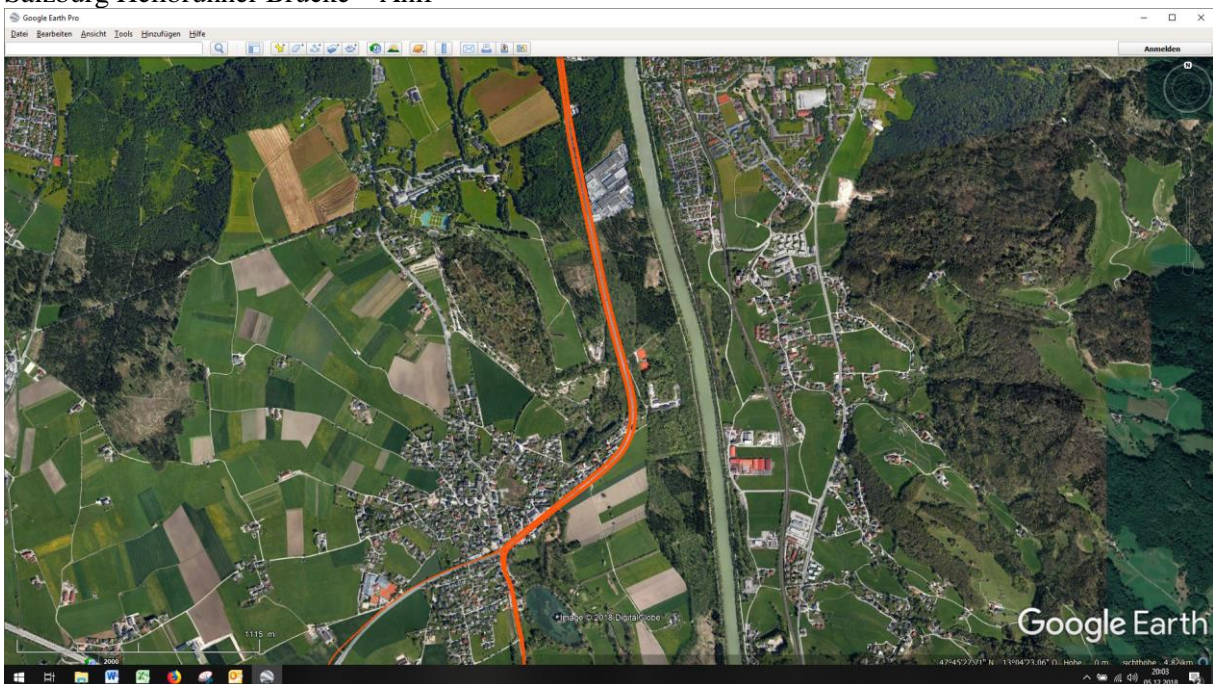
ÖV Konzept Salzburg 2018

Keltenbahn Übersicht Salzburg Hellbrunner Brücke – Anif – Niederalm - Rif - Hallein



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

Salzburg Hellbrunner Brücke – Anif



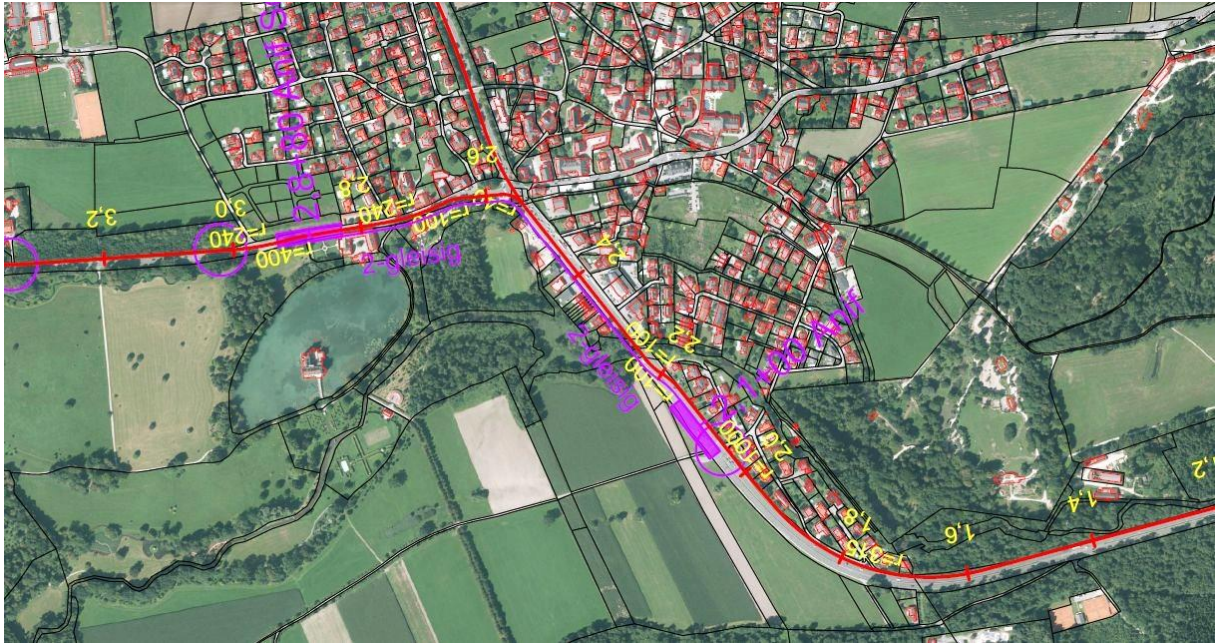
Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>



Verein zur Förderung der Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich

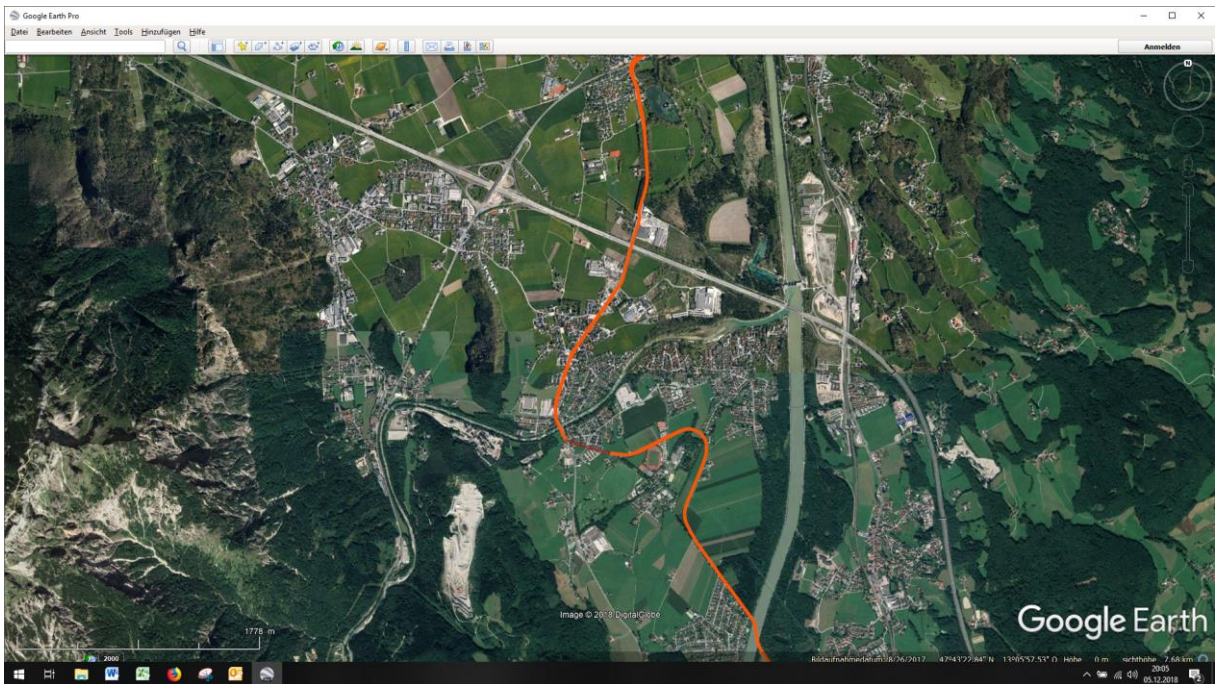
ÖV Konzept Salzburg 2018

Keltenbahn Anif Ortsmitte – Abzweig Königsseebahn



Trassenvorschlag ERB Studie 2015 + Verein RSB

Anif – Niederalm – Rif - Rehhof



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

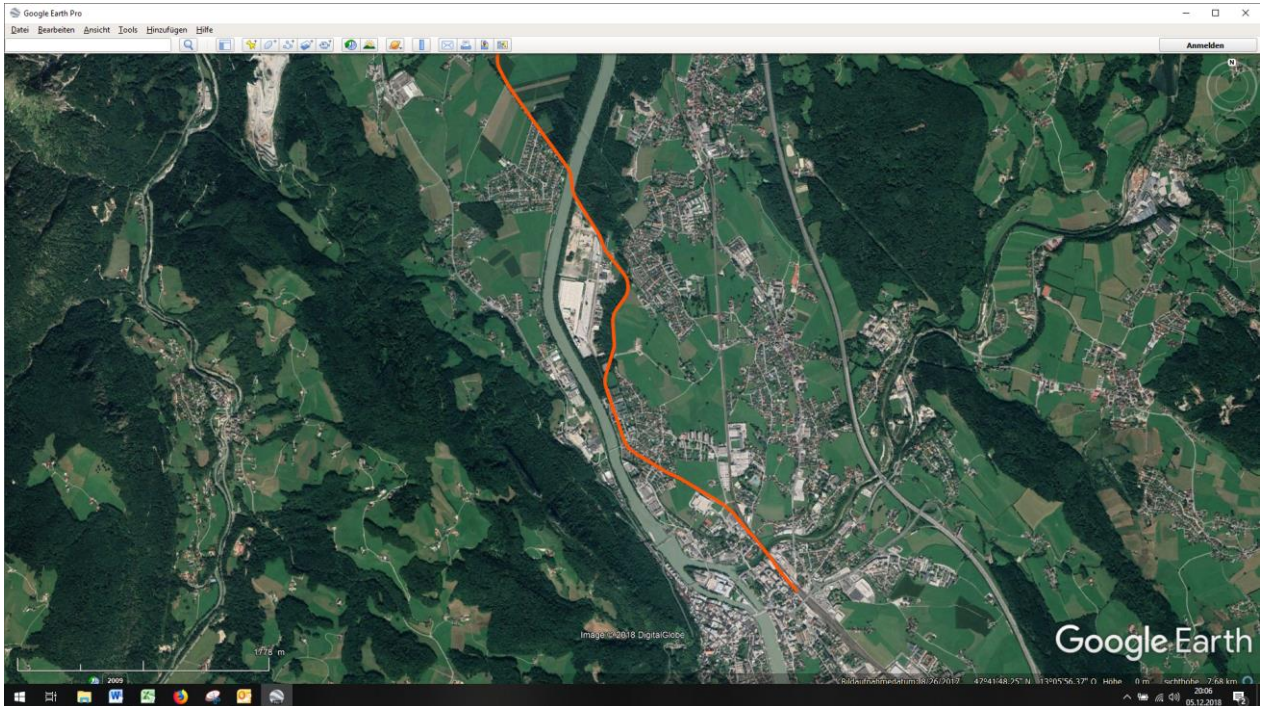
Trassenvorschlag ERB Studie 2015 + Verein RSB



Verein zur Förderung der Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich

ÖV Konzept Salzburg 2018

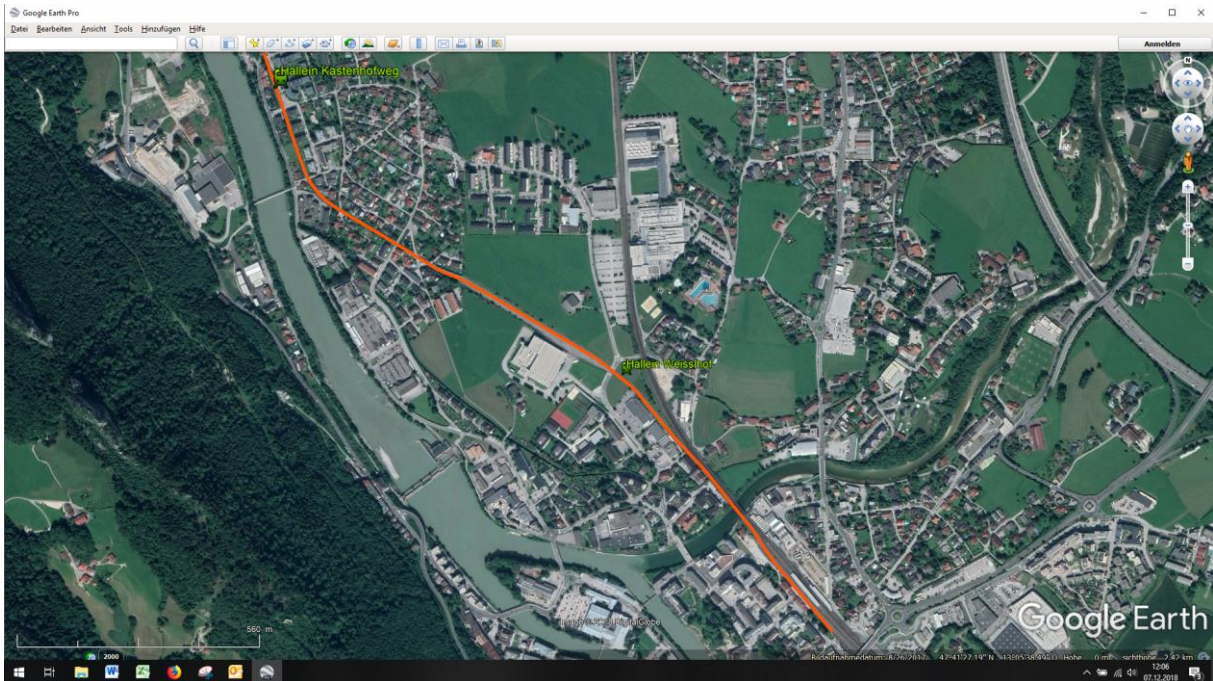
Keltenbahn Anif – Niederalm – Rif – Hallein
Rehhof – Hallein Bhf



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

Trassenvorschlag ERB Studie 2015 + Verein RSB

Neualm – Hallein Bhf



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

Trassenvorschlag ERB Studie 2015 + Verein RSB

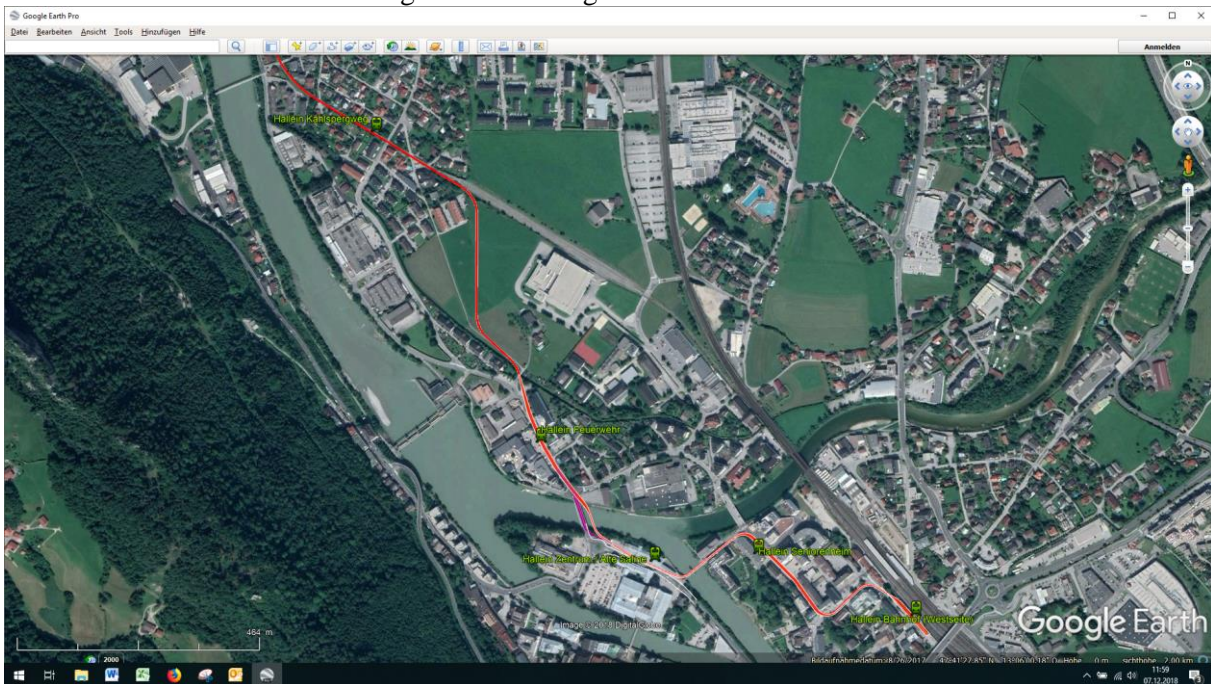


Verein zur Förderung der Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich

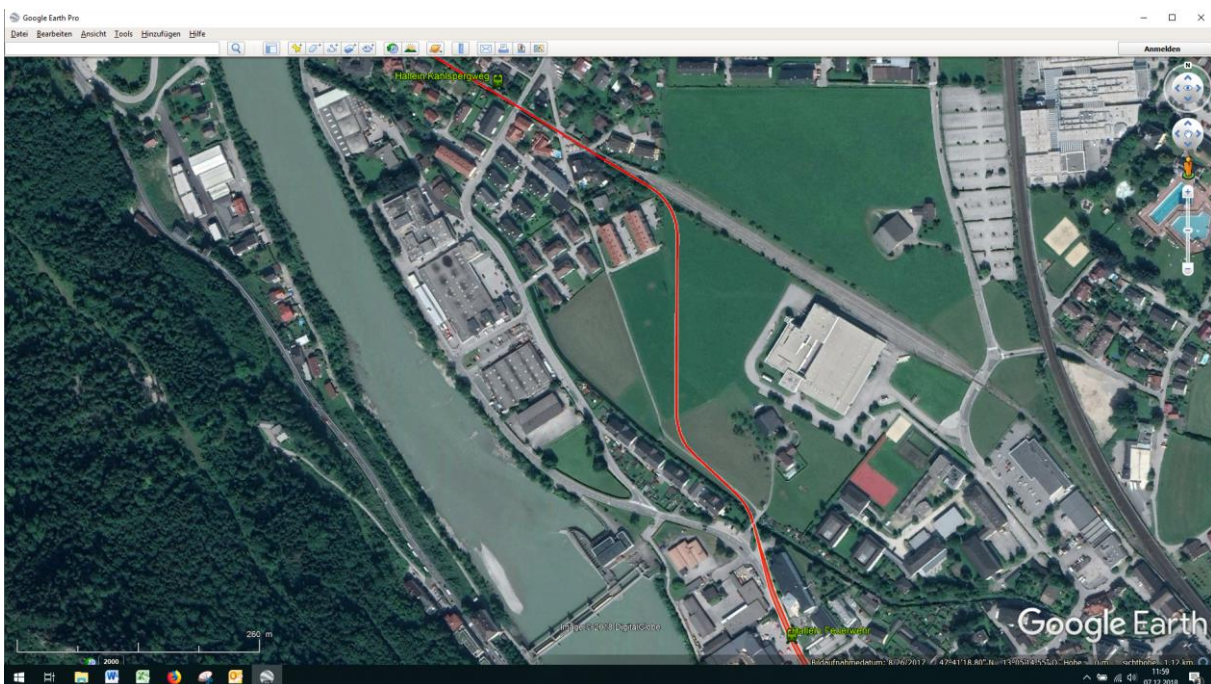
ÖV Konzept Salzburg 2018

Keltenbahn Variante: Altstadtanbindung Hallein

Die Anbindung der Altstadt von Hallein über die Perner Insel ist im System LRT möglich und aus Sicht des Vereins RSB wichtig und notwendig!



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>
Trassenvorschlag Verein RSB Altstadtanbindung Hallein

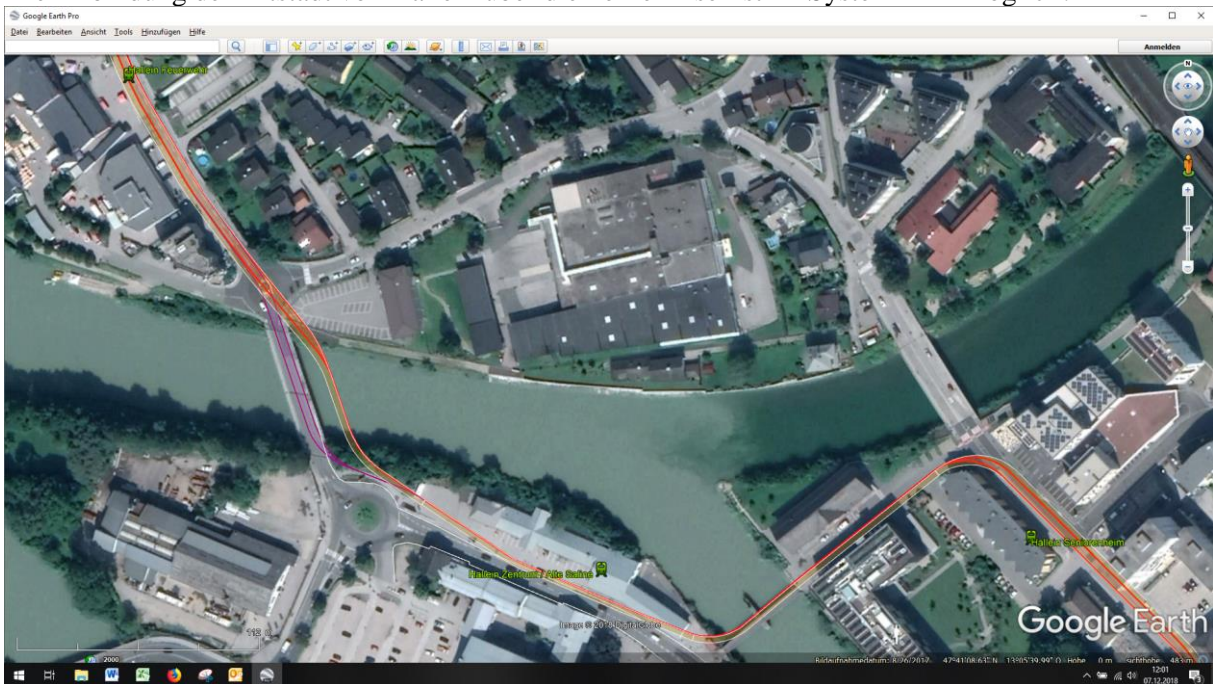


Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>
Trassenvorschlag Verein RSB Altstadtanbindung Hallein

ÖV Konzept Salzburg 2018

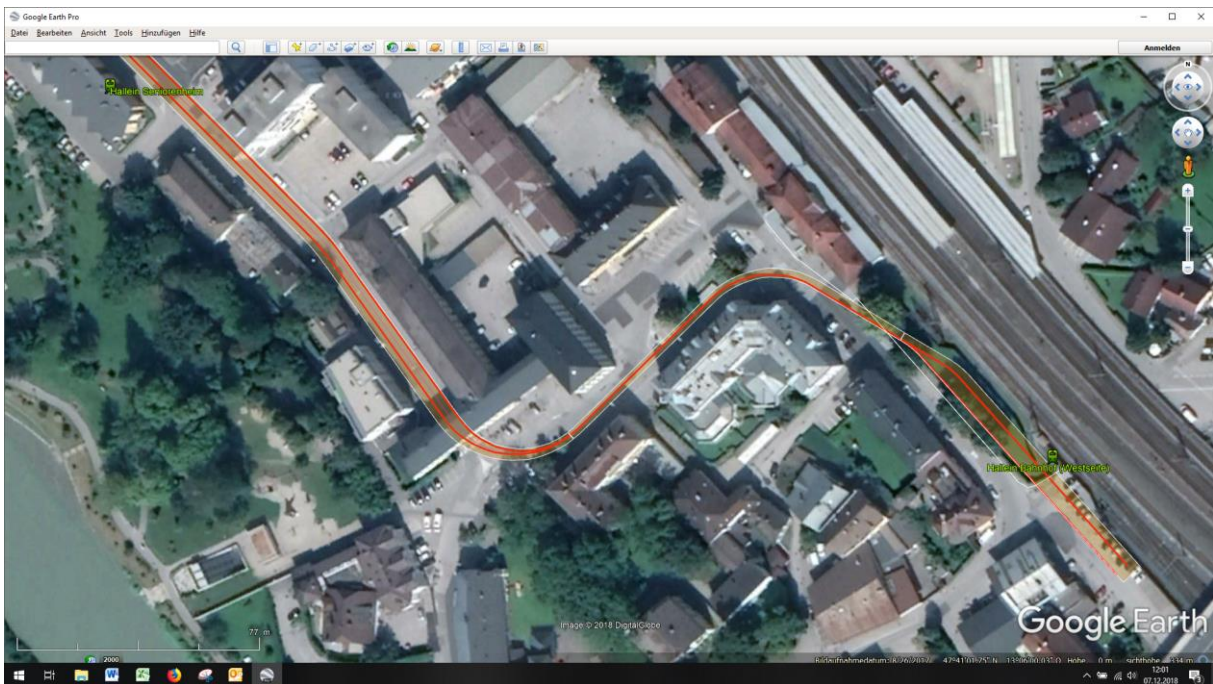
Keltenbahn Variante: Altstadtanbindung Hallein

Die Anbindung der Altstadt von Hallein über die Perner Insel ist im System LRT möglich!



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

Trassenvorschlag Verein RSB Altstadtanbindung Hallein



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

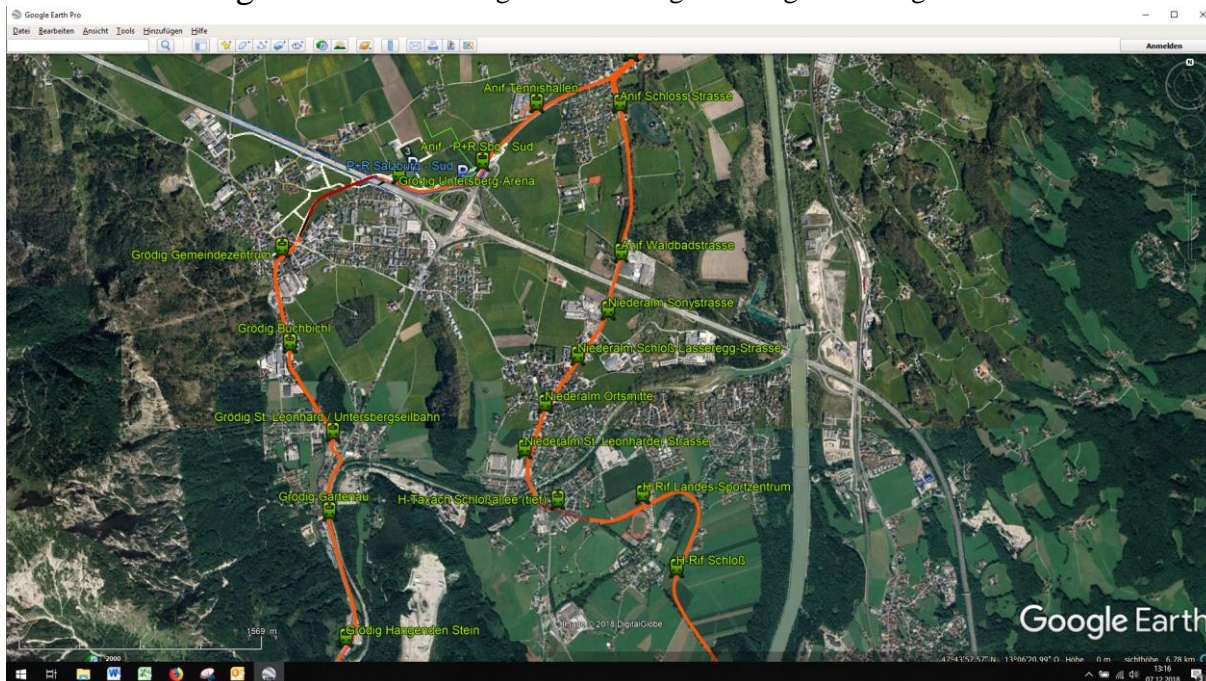
Trassenvorschlag Verein RSB Altstadtanbindung Hallein



Verein zur Förderung der Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich

ÖV Konzept Salzburg 2018

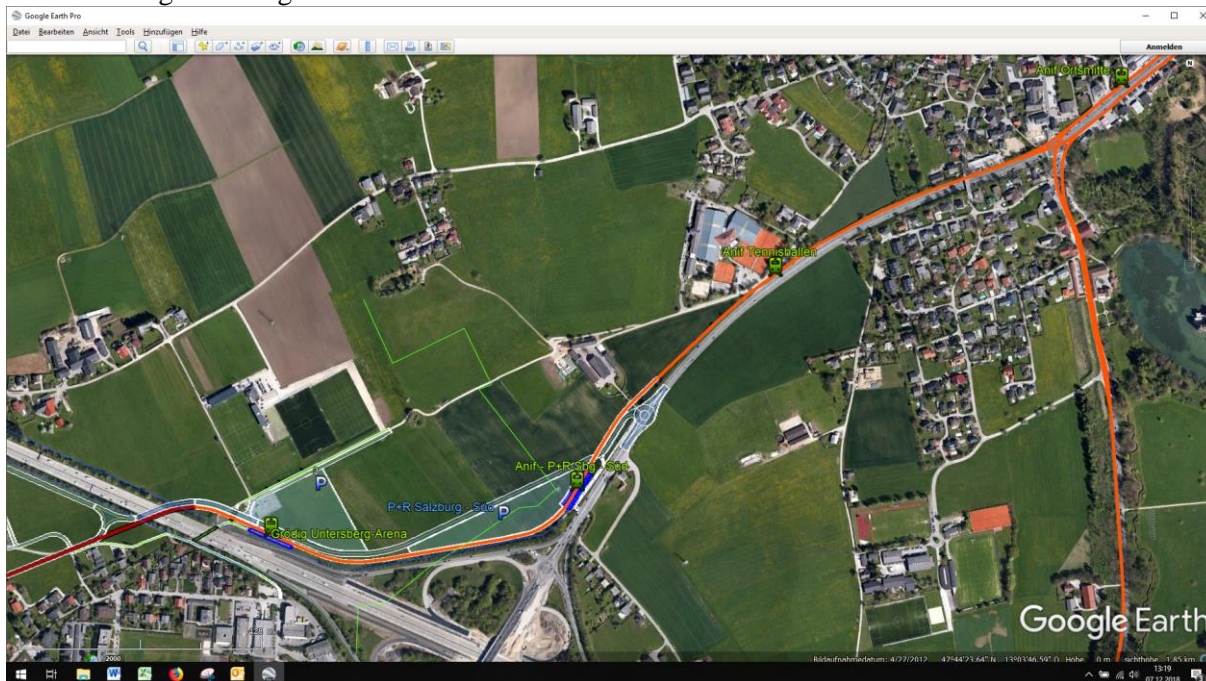
Übersicht Königsseebahn Abzweig Anif – Grödig – Staatsgrenze hangenden Stein



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

Trassenvorschlag Verein RSB + ERB Studie 2015

Anif – Grödig P&R Sbg-Süd A10



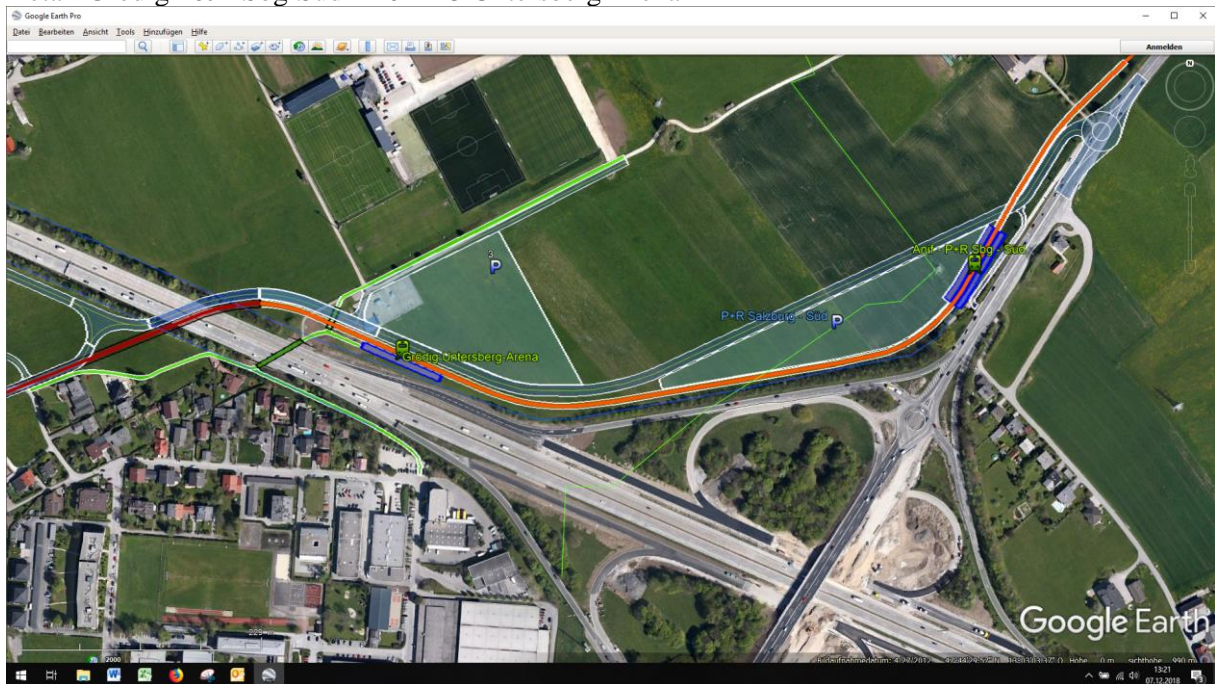
Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

Trassenvorschlag, P&R Vorschlag Verein RSB

ÖV Konzept Salzburg 2018

Königsseebahn

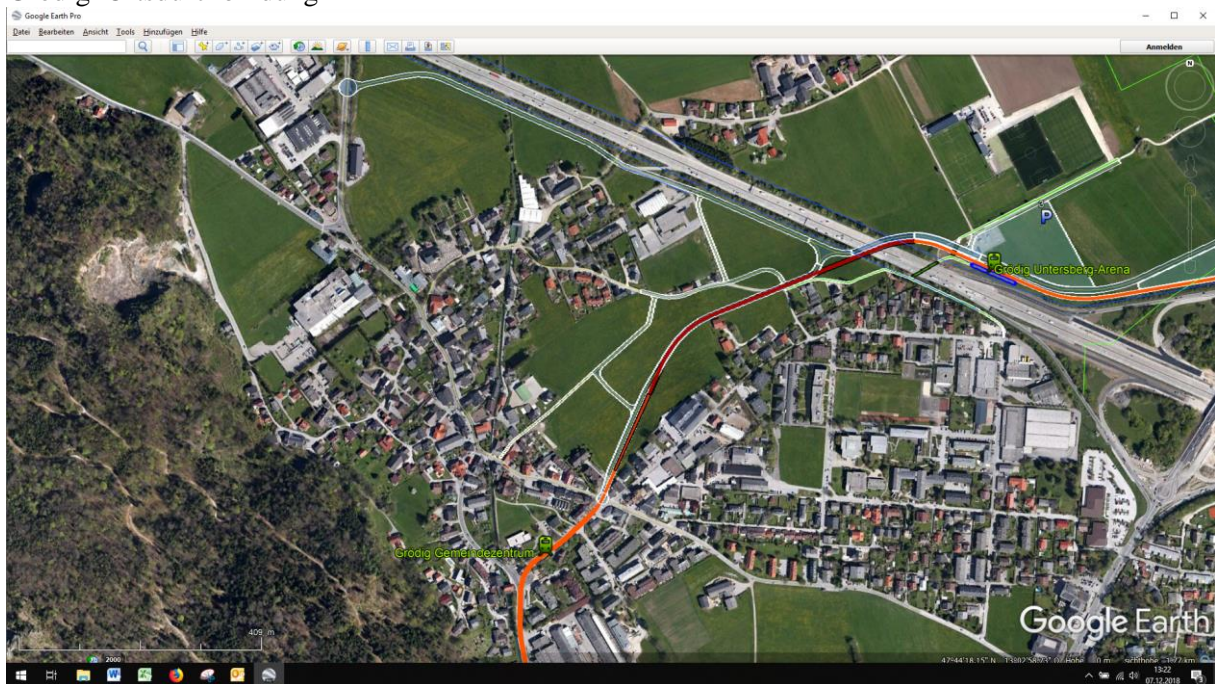
Detail Grödig P&R Sbg-Süd A10 + P3 Untersberg Arena



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

Trassenvorschlag Verein RSB + ERB Studie 2015

Grödig Ortsdurchbindung



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

Trassenvorschlag Verein RSB + ERB Studie 2015

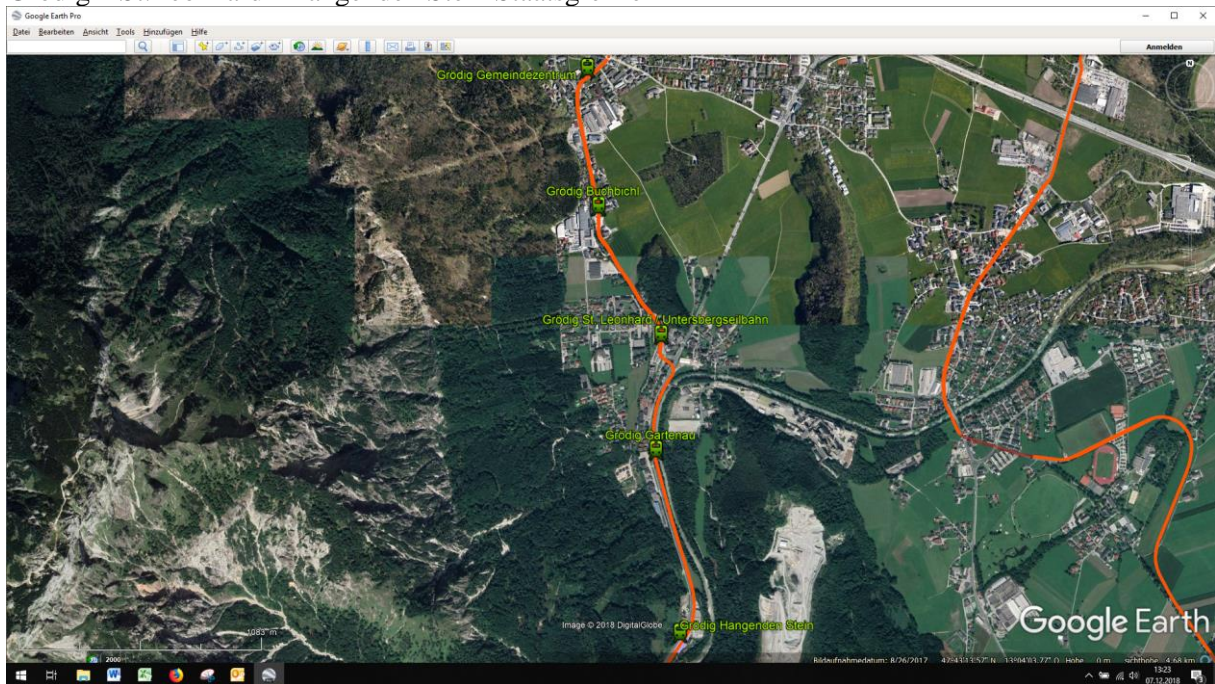


Verein zur Förderung der Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich

ÖV Konzept Salzburg 2018

Königsseebahn

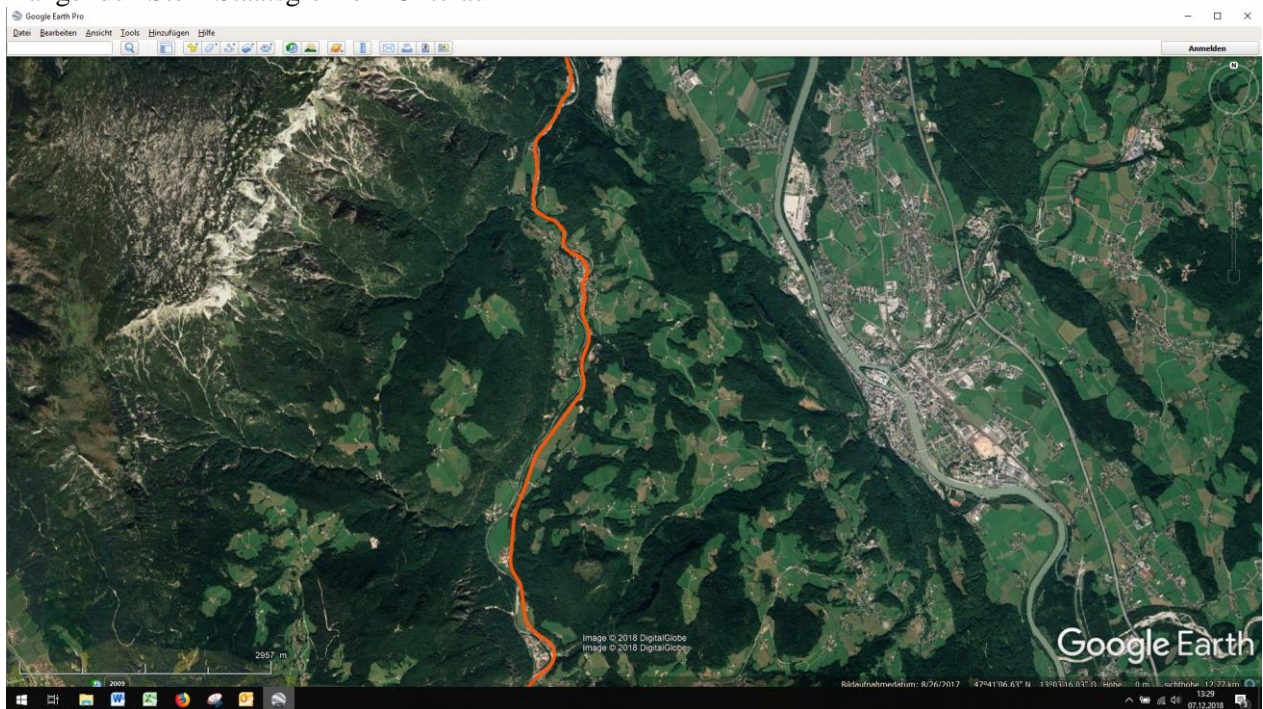
Grödig – St.Leonhard – hangenden Stein Staatsgrenze



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

Trassenvorschlag Verein RSB + ERB Studie 2015

Hangenden Stein Staatsgrenze – Unterau



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

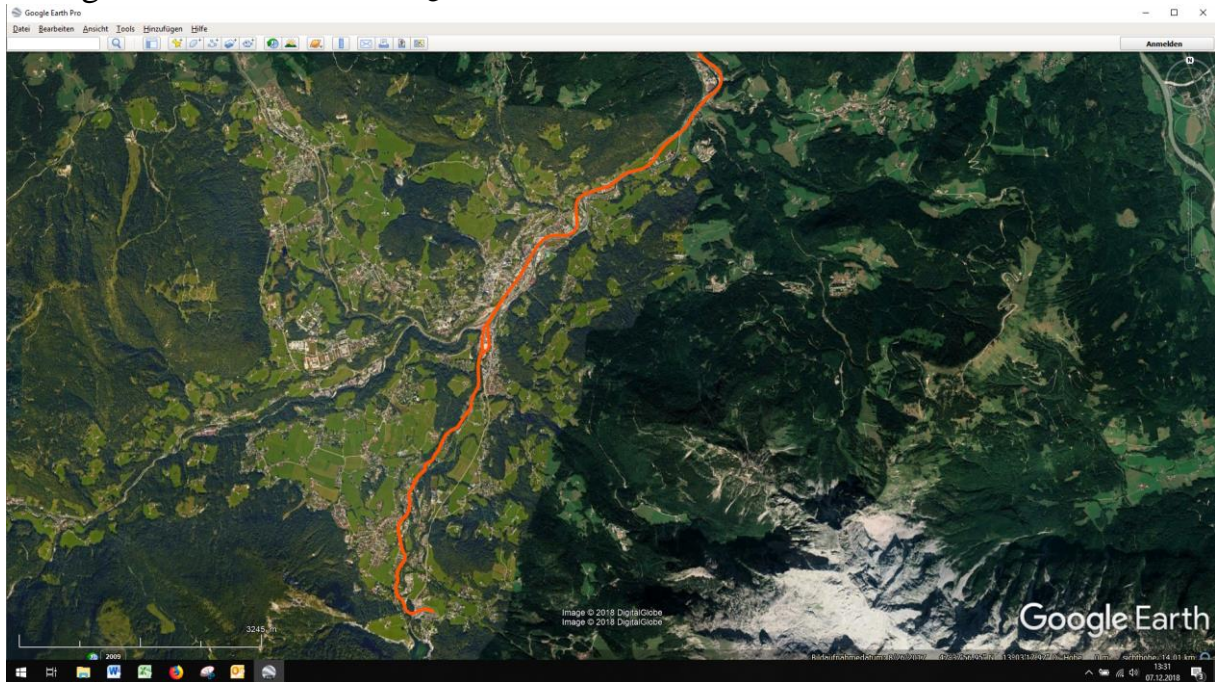
Trassenvorschlag Verein RSB + ERB Studie 2015



Verein zur Förderung der Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich

ÖV Konzept Salzburg 2018

Königsseebahn Unterau – Königssee

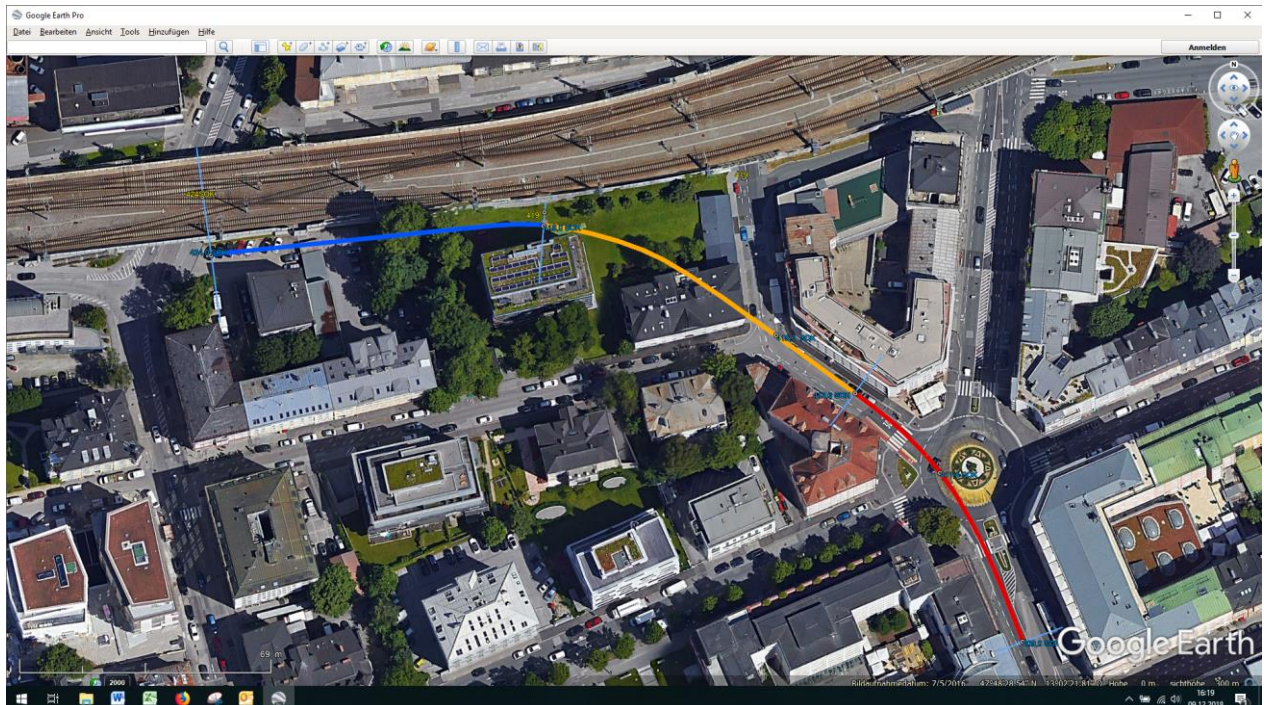


Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

Trassenvorschlag Verein RSB + ERB Studie 2015

Geplante Ableitung v. Bayerndamm für die Einbindung der S-Bahnen aus Richtung Freilassing in den Stadtbahntunnel zum Mirabellplatz

Zur Beachtung: Demolierung des denkmalgeschützten „Ceconi“ Hauses Ernest Thun Straße 11, und die Nähe der Trasse zum neu erbauten Wohnhaus Ernest Thun Straße.



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

Mit dem Netzvorschlag des Vereins RSB können die S-Bahnen aus allen Richtungen über den Anschluss Hauptbahnhof-Ost Schallmoos in die Stadt abgeleitet werden. Nähere Erläuterungen siehe Textteil.

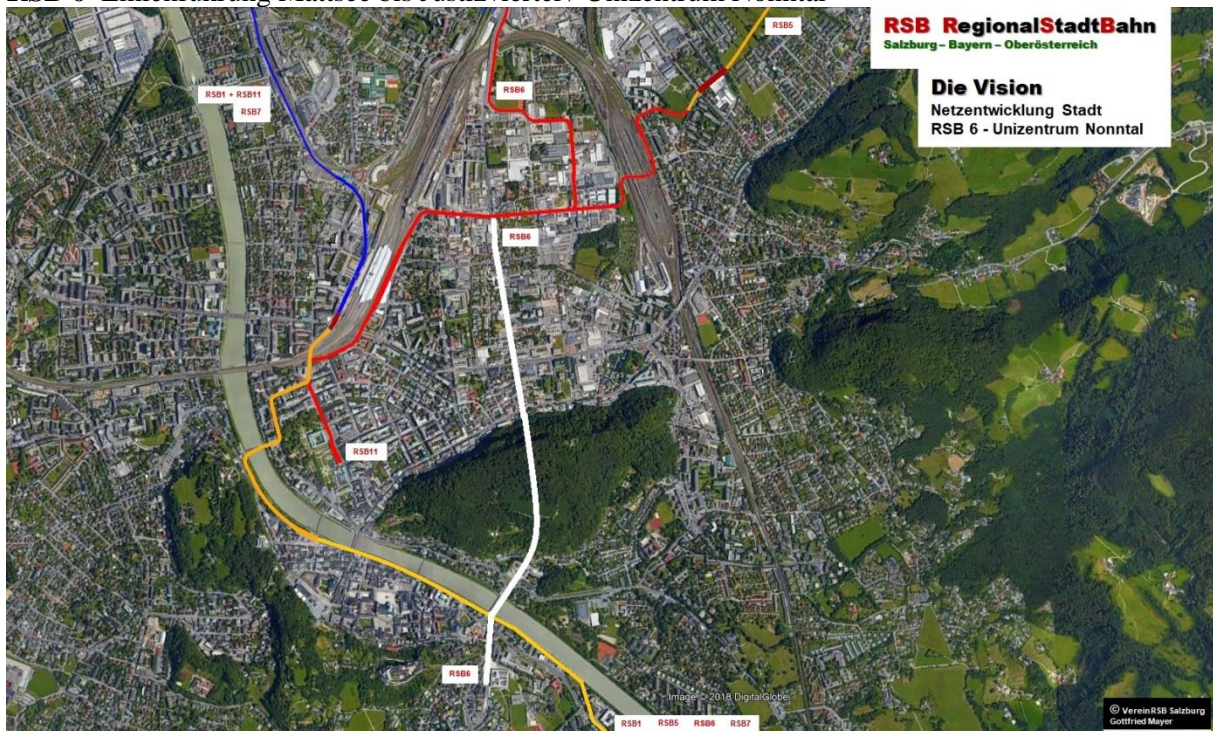


Verein zur Förderung der Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich

ÖV Konzept Salzburg 2018

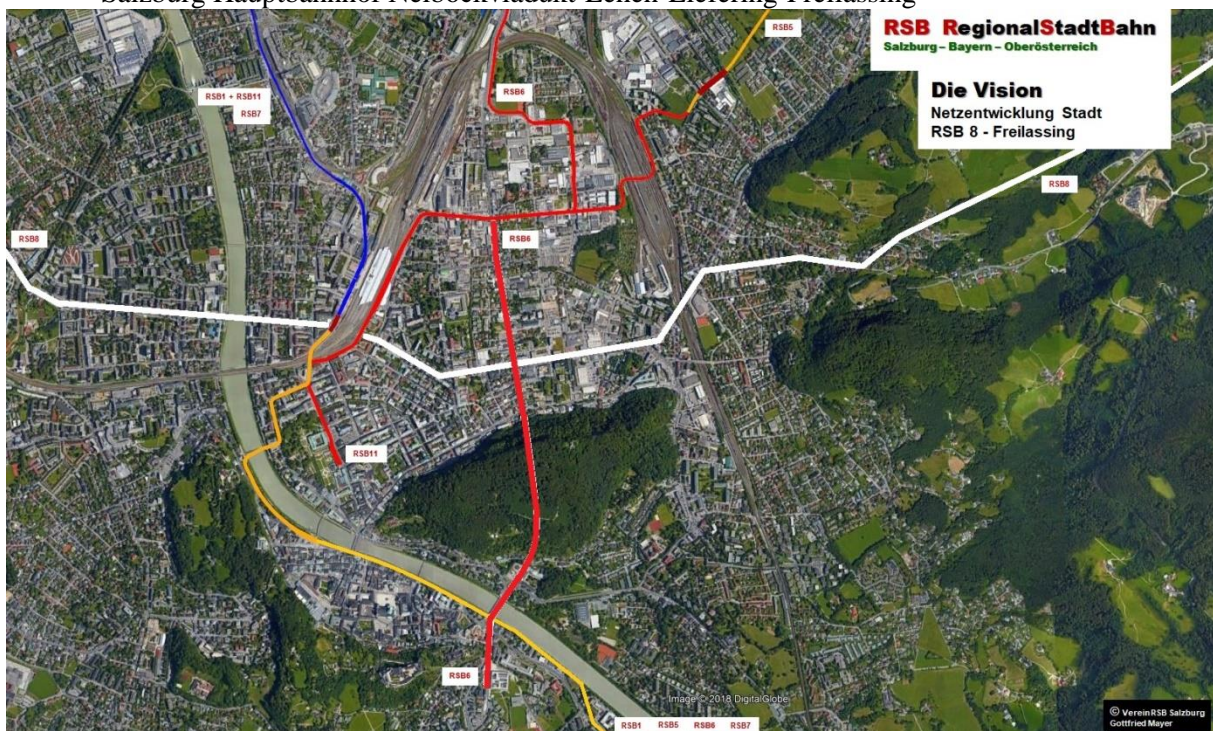
Die Vision Netzentwicklung – Netzwirkung Stadt-Zentralraum

RSB 6 Linienführung Mattsee bis Justizviertel / Unizentrum Nonntal



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

RSB 8 Linienführung Bad Ischl-Strobl-St.Gilgen-Fuschl-Hof-Koppl-Guggenthal-Gnigl-Schallmoos-Salzburg Hauptbahnhof Nelböckviadukt-Lehen-Liefering-Freilassing



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

Auch in der Stadt gilt die Regel: In Längsrichtung Schiene, im Querverkehr Bus. Mit den auf die Stadt zulaufenden RSB Strecken wird das Stadtnetz gebildet. Das Stadtbuskonzept fungiert als Feinverteiler, es muss evaluiert werden.



ÖV Konzept Salzburg 2018

Stadt Salzburg – Salzburger Zentralraum

RSB Ausbauphase 1) P&R (Park&Ride) – B&R (Bike&Ride) Konzept

Von der Region möglichst umsteigefrei in die Stadtzentren, dies ist das Konzept von Light Rail Transit (LRT) im Zusammenspiel mit einem P&R (Park&Ride) u. B&R (Bike&Ride) Konzept.

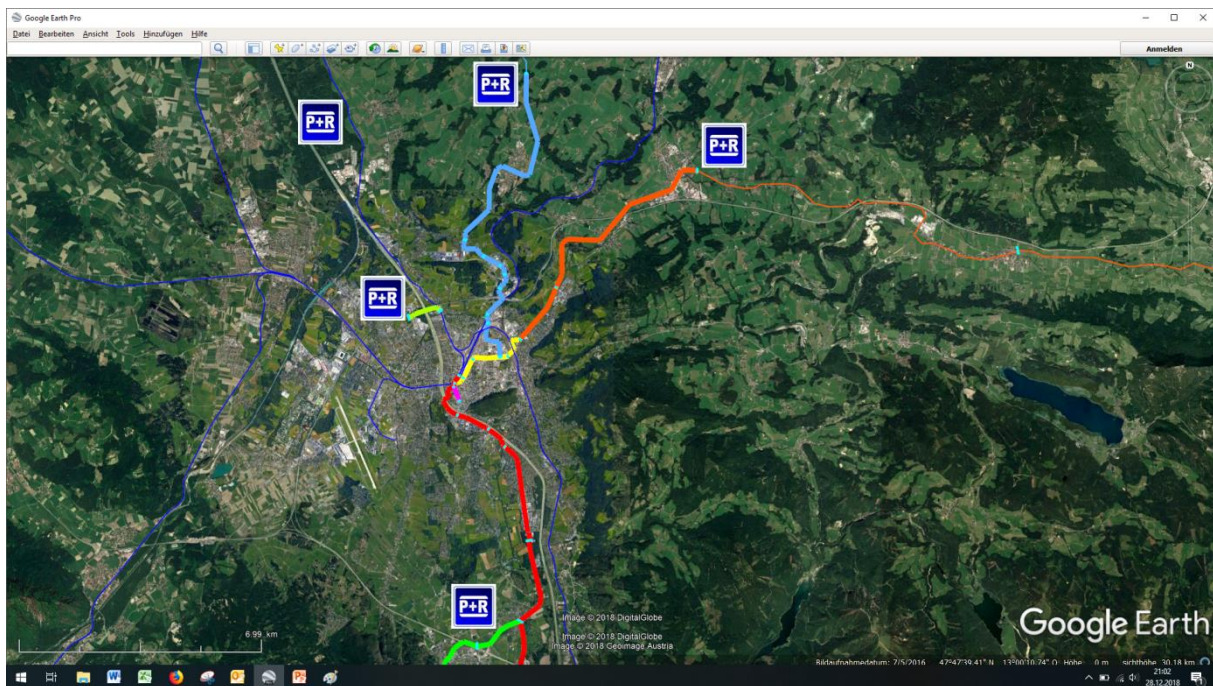
Die Stadt leidet unter dem Agglomerationsverkehr aus der Region aber auch unter dem innerstädtischen Binnenverkehr!

LRT holt die Menschen weit draußen vor den Toren der Stadt ab, die Attraktivität animiert den Autofahrer sein Fahrzeug draußen in der Region abzustellen und umzusteigen.

Nutzung der Parkplätze nur mit gültiger Fahrkarte möglich, elektronische Zufahrtssysteme gewährleisten dies. Dies verhindert Dauerparker die den ÖV nicht nutzen.

Betreuung der Park & Ride u. Bike & Ride Anlagen durch RSB Infrastruktur.

Für Fahrgäste des ÖV Systems, ist die Nutzung der P&R Anlagen kostenlos.



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

P&R Anlagen RSB Ausbauphase 1) – Parkplätze in ausreichender Anzahl!

- Anthering bzw. entlang der gesamten RSB1 (SLB)
- Elixhausen Kirchfeld
- Eugendorf Aufeld
- Messezentrum Salzburg
- Salzburg Süd Abfahrt A10

Die Potentialanalyse gibt Auskunft über den zu erwartenden Bedarf und der Frequenzen.

ÖV Konzept Salzburg 2018

Stadt Salzburg – Salzburger Zentralraum

RSB Ausbauphase 1) Touristenbus Konzept

Nach Salzburg kommen jährlich rund 50.000 Touristenbusse und bringen rund 2,5 Mio. Tagestouristen in die Stadt. Das Ergebnis ist derzeit ein nahezu tägliches Chaos. **Bus-P&R** Anlagen an den Einfallsschneisen **direkt** an den **RSB Linien** gelegen gewährleisten eine rasche und bequeme Fahrt in das historische Stadtzentrum. Die lukrierten Einnahmen kommen dem ÖV zugute und leisten damit einen wesentlichen Deckungsbeitrag. Die Stadt wird von Verkehr und Abgasen entlastet. Moderne Ticketsysteme gewährleisten eine rasche Abwicklung und erledigen fast vollautomatisch die Buchung und Abrechnung. **Bus-P&R** Anlagen verfügen über die entsprechende Infrastruktur z.B. WC Anlagen, Waschräume, Babywickelräume, Waschplatz für Busse, etc. Dynamische Anzeigetafeln an Einfahrtsstraßen und Autobahnen visualisieren die Auslastungsgrade, diese sind auch online abrufbar. Die Platzierung der Bus Park&Ride Plätze an die Peripherie des Zentralraumes, jeweils an einer RSB Strecke gelegen, birgt den Vorteil die Touristenströme dezentral zur historischen Innenstadt zu leiten und bewirkt somit einen Verteileffekt innerhalb des Stadtgebietes.

Touristenbus Konzept Stadt Salzburg

~2,5 Mio. Bustouristen jährlich, ÖV-Tageskarte € 4,-/ je Tourist € 10.000.000,-

Parkpauschale je Touristenbus

~50.000 Busse a'€ 25,- € 1.250.000,-

Die Einnahmen aus den Fahrkartenerlösen kommen dem ÖV zugute.

Die Einnahmen aus der Parkpauschale der Touristenbusse werden für die Parkinfrastruktur verwendet.

Entsprechende gesetzliche Erlässe sind notwendig.

Betreuung der **Bus – Park & Ride Anlagen** durch RSB Infrastruktur.

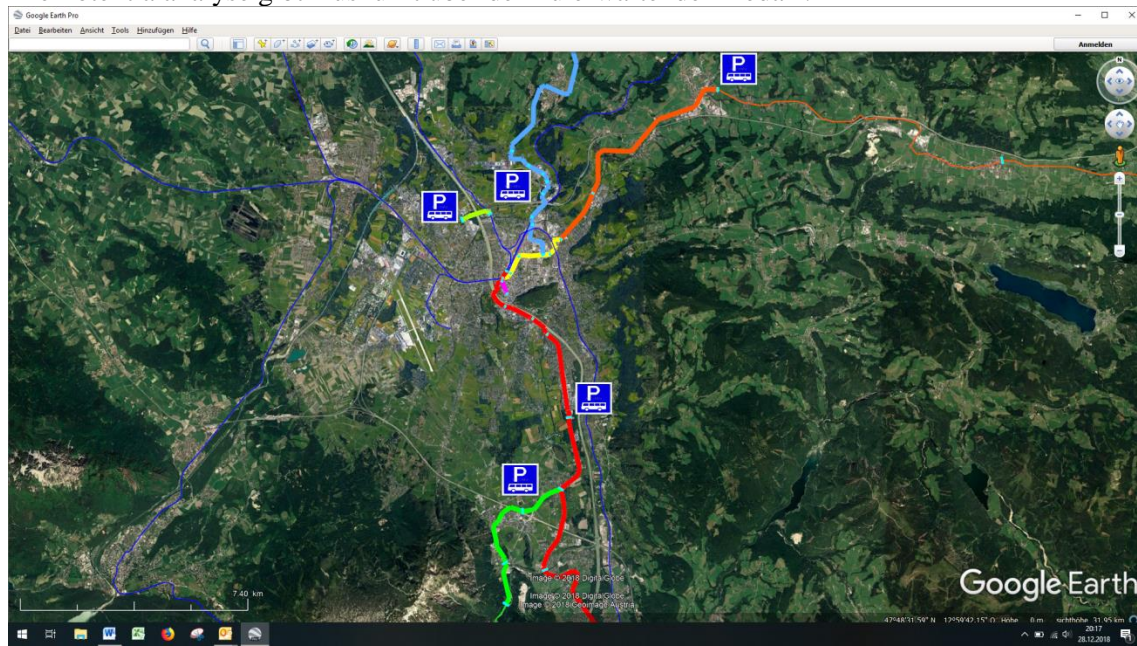
Das derzeit praktizierte Prozedere, die Fahrgäste in die Stadt zu bringen u. wieder abzuholen verursacht innerstädtisch rund 1 Mio. Bus-Kilometer. Daraus resultiert nicht nur eine unnötige Verkehrsbelastung, sondern auch eine starke Belastung der Umwelt, bei vorsichtiger Berechnung:

HC 0,21 to/a **CO** 1,95 to/a **NOX** 1,23 to/a **Part** 0,09 to/a **CO2** 450 to/a

Kapazität der möglichen Touristenbus-P&R Anlagen:

Salzburg Nord	~ 80 Busplätze
Eugendorf Aufeld	~ 30 Busplätze
Salzburg Hellbrunnerbrücke	~ 40 Busplätze
Salzburg Süd A10	~ 50 Busplätze
Salzburg Messe	~ 30 Busplätze
Summe	~ 230 Busplätze

Die Potentialanalyse gibt Auskunft über den zu erwartenden Bedarf.



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.78193,13.04338,23575m/data=!3m1!1e3>



Verein zur Förderung der Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich

ÖV Konzept Salzburg 2018

Stadt Salzburg – Salzburger Zentralraum

RSB Ausbauphase 1) Fernbus Konzept **ZOB**

Salzburg wird von Fernbuslinien angefahren. Derzeit ist die Haltesituation der Fernbuslinien sowohl für die Stadt als auch für die Fernbusfahrgäste unbefriedigend.

Sowohl der Salzburger Hauptbahnhof, als auch der Flughafen W.A. Mozart müssen angefahren werden. Von beiden Destinationen will u. kann der Fahrgast komfortabel und einfach weiterreisen bzw. in die Stadt oder Region gelangen.

Die beiden **ZOB = Zentraler Omnibus Bahnhof**

Salzburg Hauptbahnhof und Salzburg Flughafen benötigen Bussteige und die dazugehörigen Anlagen.

Die Stadt sollte sich dazu entschließen, den Fernbussen diese Infrastruktur **entgeltlich**

zur Verfügung zu stellen, aber auch die Fahrtrouten durch die Stadt strikt vorzuschreiben.

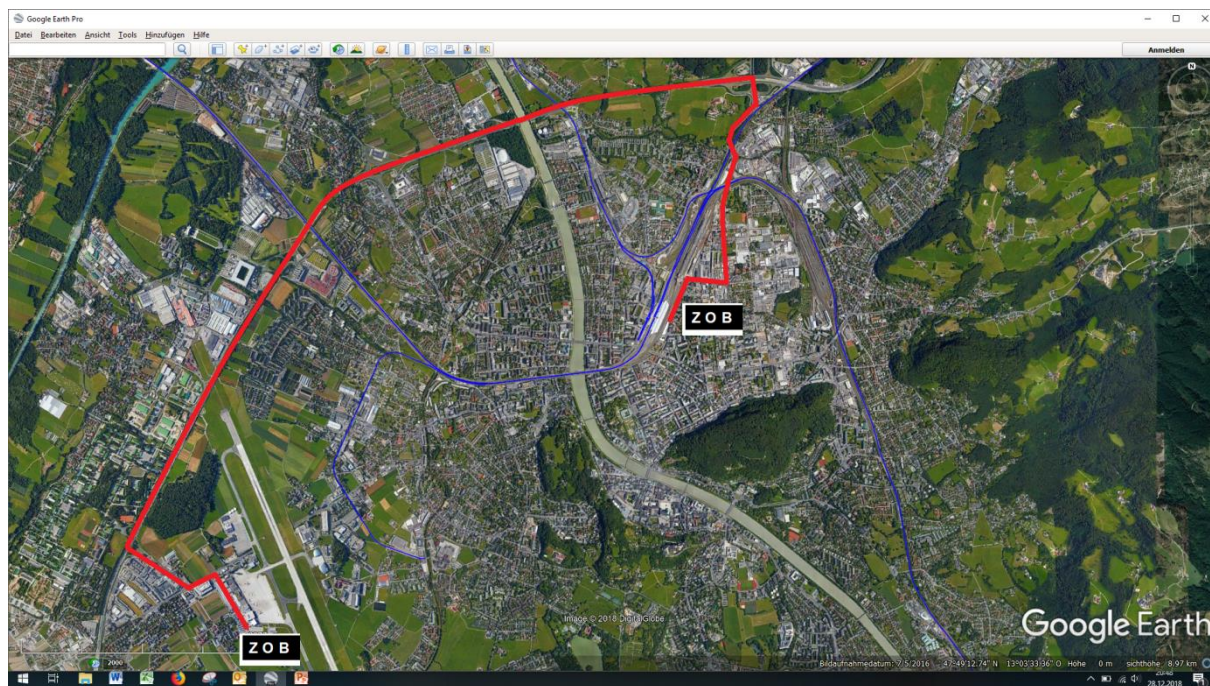
Eine Gebühr für jeden Stationshalt der Fernbusse, analog zum Eisenbahnsystem, ist notwendig und angebracht.

Moderne Abrechnungssysteme gewährleisten eine fast vollautomatische Verrechnung u. Buchung.

ZOB Stationshalteinnahmen Fernbus

geschätzt 30.0000 Stationshalte jährlich a'€ 12,-- € 360.000,--

Betreuung der **ZOB** Stationsanlagen durch RSB Infrastruktur.



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.80686,13.04087,11782m/data=!3m1!1e3>

ÖV Konzept Salzburg 2018

Baukostenaufstellung RSB Gesamtprojekt-Endausbau (ohne Strecke Bad Ischl)

Kostenermittlung – ERB-Studie 2015 / Stand 28.01.2015, Kostendetails siehe Anhang.

Streckenabschnitte Salzburg Kosten Mio. €

Stadtdurchfahrt oberirdisch

Lokalbahn-hof-auftauchen am Kiesel-Max Ott Platz-Schwarzstraße Kurhaus-Müllnerbrücke-Ferd.Hanuschplatz-Karolinenbrücke-Akademiestraße-Alpenstraße-Hellbrunner Brücke	225,10
Stichstrecke Max Ott Platz – Mirabellplatz	22,10
Zwischensumme	247,20

Mondseebahn

Abzweig Rainerstraße-Hauptbahnhof Ost Schallmoos-Lastenstraße/Gniglerstraße	54,10
Gniglerstraße-Vilniusstraße- Unterquerung Güterbahnhof-HS Sam-Bundschuhstraße *1)	63,60
Gniglerstraße-Vilniusstraße- Überquerung Güterbahnhof-HS Sam-Bundschuhstraße *2)	54,90
Bundschuhstraße-Samer Mösl-Rudolf Steiner Schule-Hallwanger Landesstraße	27,40
Hallwanger Landesstraße-Hallwang-Zilling-Eugendorf P&R Aufeld	48,60
Eugendorf P&R Aufeld-Thalgau-Mondsee Ortsdurchfahrt	132,95
Zwischensumme *1)	326,65
Zwischensumme *2)	317,95

Trumerseen Bahn

Abzweig Vilniusstraße/Samergasse-Salzburg Nord-Bus P&R Nord	49,10
Bus P&R Nord-Kasern-Lengfelden	28,60
Lengfelden-Elixhausen-Ursprung-P&R Kirchholz	48,57
Elixhausen-Ursprung-P&R Kirchholz-Mödlham-Obertrum	44,50
Obertrum-Mattsee	51,50
Zwischensumme	222,27

Messe – Flughafen Bahn

Abzweig Maria Plain SLB-Messe/Salzburg Arena	21,00
Messe/Salzburg Arena-Liefering-EuroPark-EM Stadion-OutletCenter-Flughafen	90,00*3)
*3) Schätzung RSB, diese Strecke wurde durch die ERB Studie 2015 nicht untersucht!	
Zwischensumme	111,00

Keltenbahn

Hellbrunner Brücke-Anif Ortsmitte	16,90
Anif Ortsmitte-Waldbad-Niederalm-Taxach	32,20
Taxach-Rif/LSZ-Rehhof-Neualm	32,00
Neualm-Weisslhof-Hallein Bahnhof	4,00
Zwischensumme	85,10

Alternativ:

Erschließung Hallein Altstadt: Neualm-Perner Insel-Hallein Bahnhof, Mehrkosten 19,80

Königsseebahn

Anif Ortsmitte-P&R Sbg.Süd A10	13,90
A10-Grödig-Untersbergbahn	26,90
Untersbergbahn-Staatsgrenze hangenden Stein	9,80
Staatsgrenze hangenden Stein-Marktschellenberg-Berchtesgaden	78,30
Berchtesgaden-Schönau-Königssee/Jennerbahn	52,60
Zwischensumme	181,50

Summe RSB Endausbau inklusive der bayerischen Strecken, mit *1)+*3) **1.173,72**

Summe RSB Endausbau inklusive der bayerischen Strecken, mit *2)+*3) **1.165,02**

Die **RSB Ausbauphase 1**) ist auf den folgenden Seiten auch visualisiert dargestellt, sie ist in verkehrswirksame Baulose unterteilbar.

Die **RSB Ausbauphase 1**) ist mit einer marginalen Behinderung des Straßenverkehrs umsetzbar.



ÖV Konzept Salzburg 2018

Baukostenaufstellung RSB Ausbauphase 1)

Kostenermittlung – ERB-Studie 2015 / Stand 28.01.2015

Streckenabschnitte Salzburg Kosten Mio. €

Stadtdurchfahrt oberirdisch

Lokalbahn-hof-auftauchen am Kiesel-Max Ott Platz-Schwarzstraße Kurhaus-Müllnerbrücke-Ferd.Hanuschplatz-Karolinenbrücke-Akademiestraße	
Alpenstraße-Hellbrunner Brücke	225,10
Stichstrecke Max Ott Platz – Mirabellplatz	22,10
Zwischensumme	247,20

Mondseebahn

Abzweig Rainerstraße-Hauptbahnhof Ost Schallmoos-Lastenstraße/Gniglerstraße	54,10
Gniglerstraße-Vilniusstraße- Unterquerung Güterbahnhof-HS Sam-Bundschuhstraße *1)	63,60
Gniglerstraße-Vilniusstraße- Überquerung Güterbahnhof-HS Sam-Bundschuhstraße *2)	54,90
Bundschuhstraße-Samer Mösl-Rudolf Steiner Schule-Hallwanger Landesstraße	27,40
Hallwanger Landesstraße-Hallwang-Zilling-Eugendorf P&R Aufeld	48,60
Zwischensumme *1)	193,70
Zwischensumme *2)	185,00

Trumerseen Bahn

Abzweig Vilniusstraße/Samergasse-Salzburg Nord-Bus P&R Nord	49,10
Bus P&R Nord-Kasern-Lengfelden	28,60
Lengfelden-Elixhausen-Ursprung-P&R Kirchholz	48,57
Zwischensumme	126,27

Messe – Flughafen Bahn

Abzweig Maria Plain SLB-Messe/Salzburg Arena	21,00
Zwischensumme	21,00

Keltenbahn

Hellbrunner Brücke-Anif Ortsmitte	16,90
Anif Ortsmitte-Waldbad-Niederalm-Taxach	32,20
Taxach-Rif/LSZ-Rehhof-Neualm	32,00
Neualm-Weisslhof-Hallein Bahnhof	4,00
Zwischensumme	85,10

Alternativ:

Erschließung Hallein Altstadt: Neualm-Perner Insel-Hallein Bahnhof , Mehrkosten 19,80

Königsseebahn

Anif Ortsmitte-P&R Sbg.Süd A10	13,90
A10-Grödig-Untersbergbahn	26,90
Untersbergbahn-Staatsgrenze hangenden Stein	9,80
Zwischensumme	50,60

Summe RSB Ausbauphase 1) ohne der bayerischen Streckenteile, mit *1) **723,87**

Summe RSB Ausbauphase 1) ohne der bayerischen Streckenteile, mit *2) **715,17**

Strecken auf bayerischem Staatsgebiet:

Staatsgrenze hangenden Stein-Marktschellenberg-Berchtesgaden	78,30
Berchtesgaden-Schönau-Königssee/Jennerbahn	52,60
Summe der bayerischen Streckenteile	130,90

Die RSB Ausbauphase 1) ist in verkehrswirksame Baulose unterteilbar und mit marginaler Behinderung des Straßenverkehrs während der Bauphase, umsetzbar.



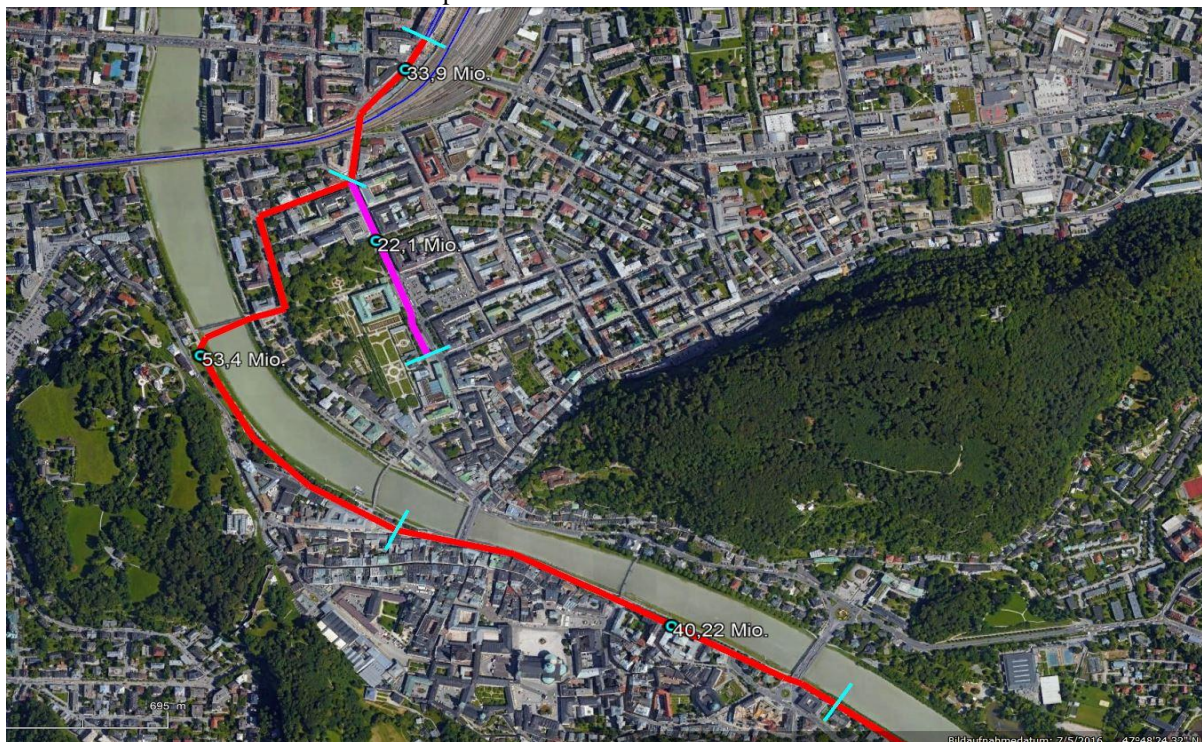
ÖV Konzept Salzburg 2018

Visualisierung der Strecken / Baukosten

Kostenermittlung – ERB-Studie 2015 / Stand 28.01.2015

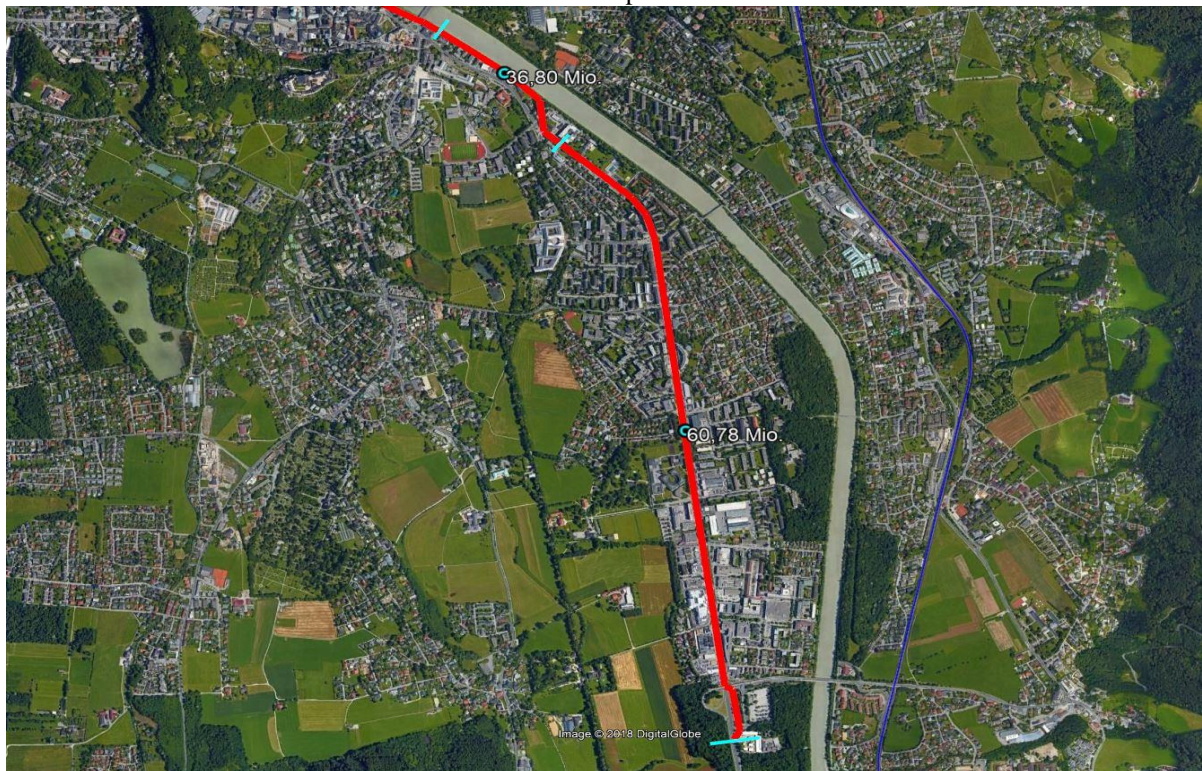
Staddurchfahrt oberirdisch Lokalbahnhof – Hanuschplatz – Nonntaler Brücke

Stichstrecke Max Ott Platz - Mirabellplatz



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

Staddurchfahrt oberirdisch Nonntaler Brücke – Alpenstraße – Hellbrunner Brücke



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

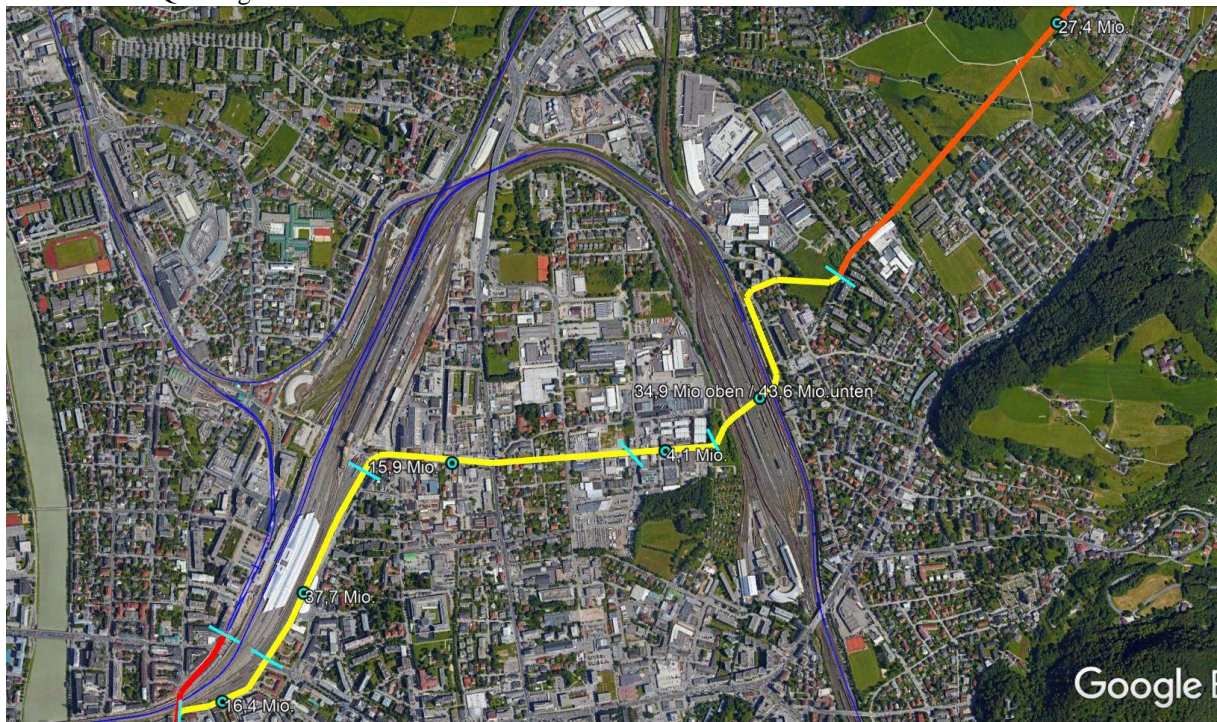


Verein zur Förderung der Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich

ÖV Konzept Salzburg 2018

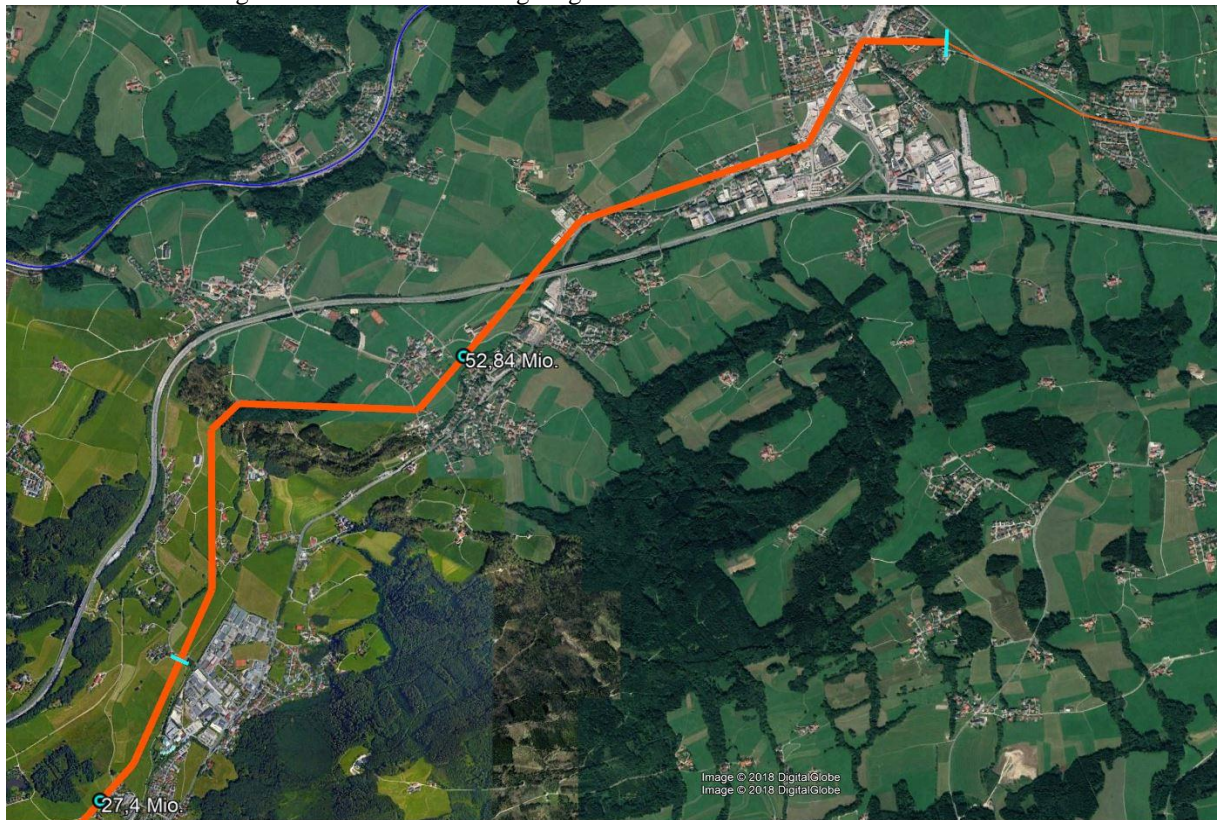
Visualisierung der Strecken / Baukosten

Mondseebahn Abzweig Rainerstraße-Hauptbahnhof Ost Schallmoos-Lastenstraße/Gniglerstraße
Vilniusstraße-Querung Güterbahnhof-HS Sam-Bundschuhstraße-Samer Mösl



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

Samer Mösl-Hallwanger Landesstraße-Hallwang-Eugendorf P&R Auffeld



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

ÖV Konzept Salzburg 2018

Visualisierung der Strecken / Baukosten

Trumerseen Bahn Abweig Vilniusstraße/Samergasse-Salzburg Nord-Bus P&R Nord



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

ÖV Konzept Salzburg 2018

Visualisierung der Strecken / Baukosten

Salzburg Nord-Bus P&R Nord-Kasern-Lengfelden-Elixhausen



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

ÖV Konzept Salzburg 2018

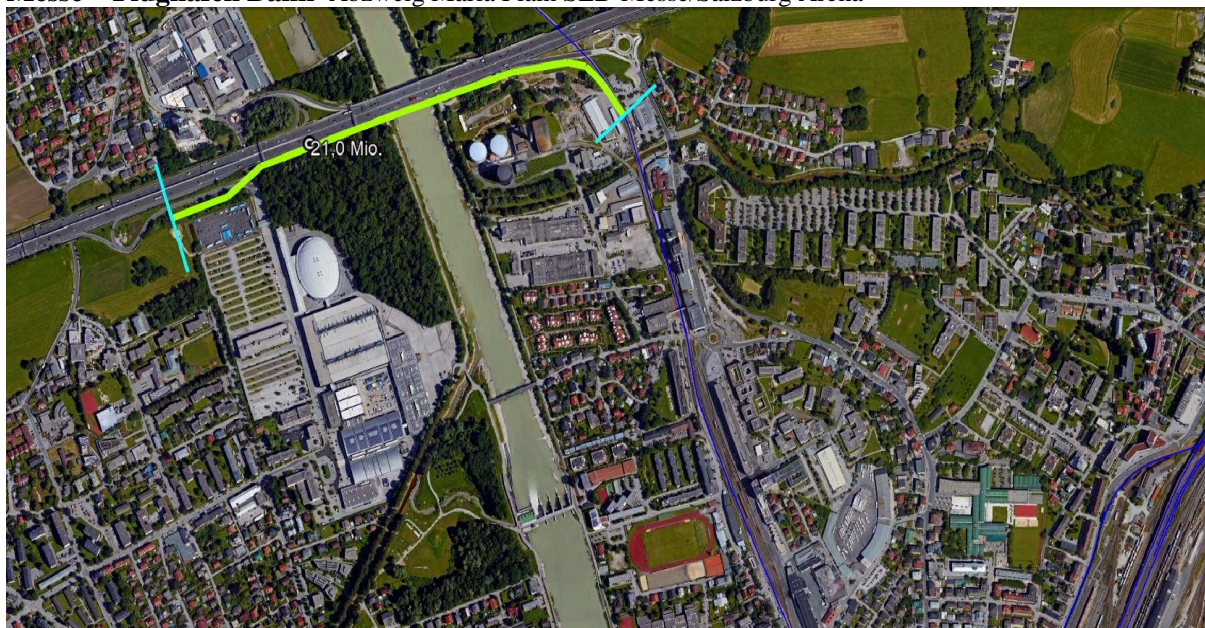
Visualisierung der Strecken / Baukosten

Trumerseen Bahn Elixhausen-Ursprung-P&R Kirchholz



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

Messe – Flughafen Bahn Abzweig Maria Plain SLB-Messe/Salzburg Arena



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

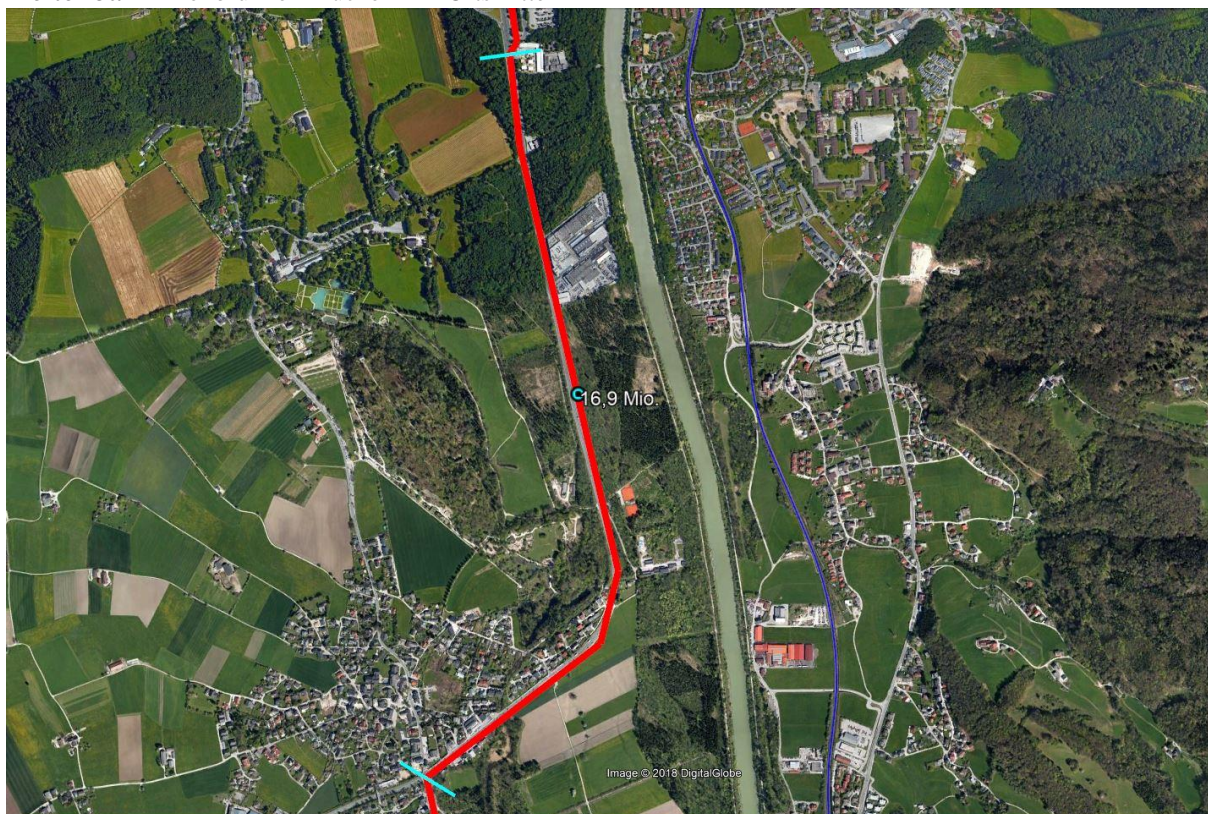


Verein zur Förderung der Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich

ÖV Konzept Salzburg 2018

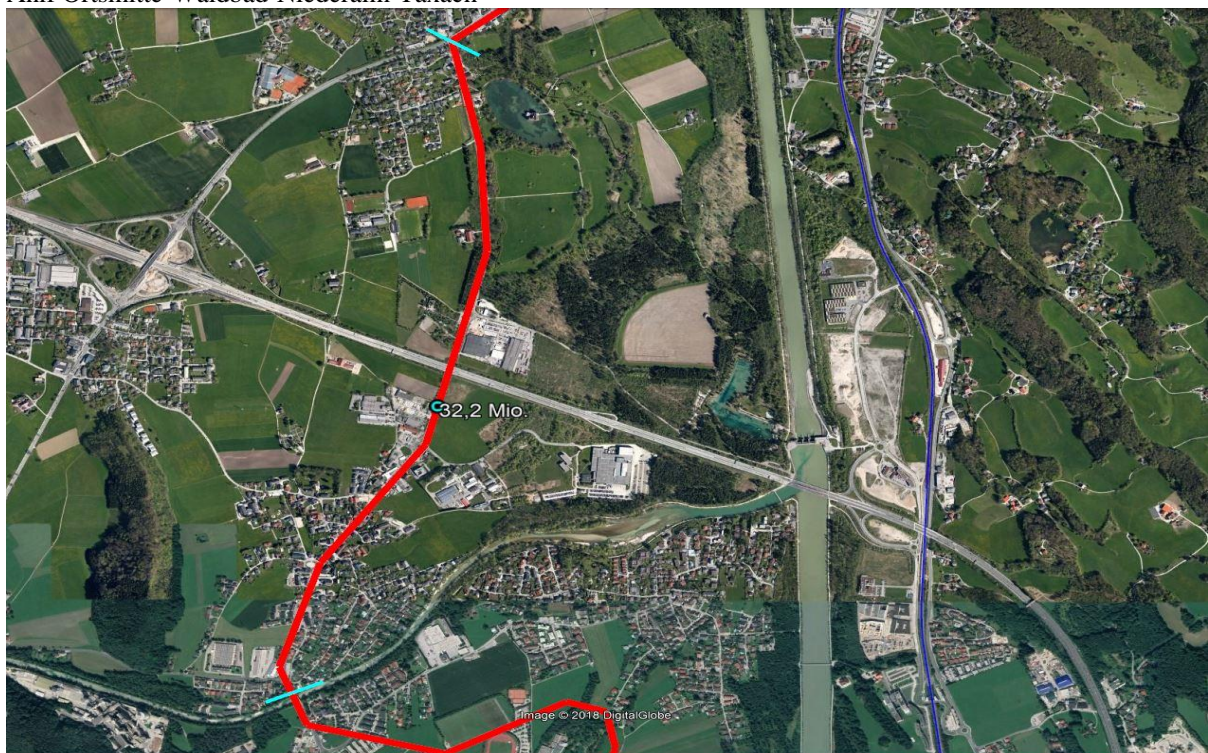
Visualisierung der Strecken / Baukosten

Keltenbahn Hellbrunner Brücke-Anif Ortsmitte



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

Anif Ortsmitte-Waldbad-Niederalm-Taxach



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

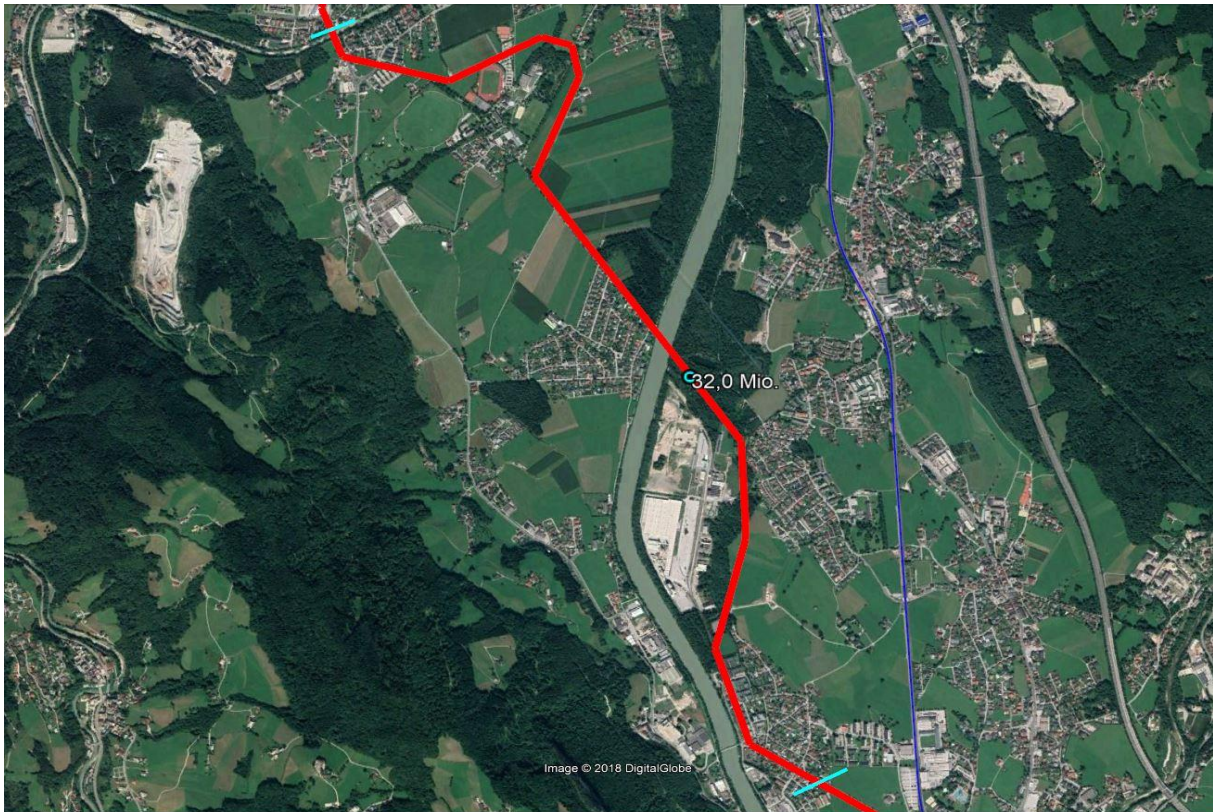


Verein zur Förderung der Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich

ÖV Konzept Salzburg 2018

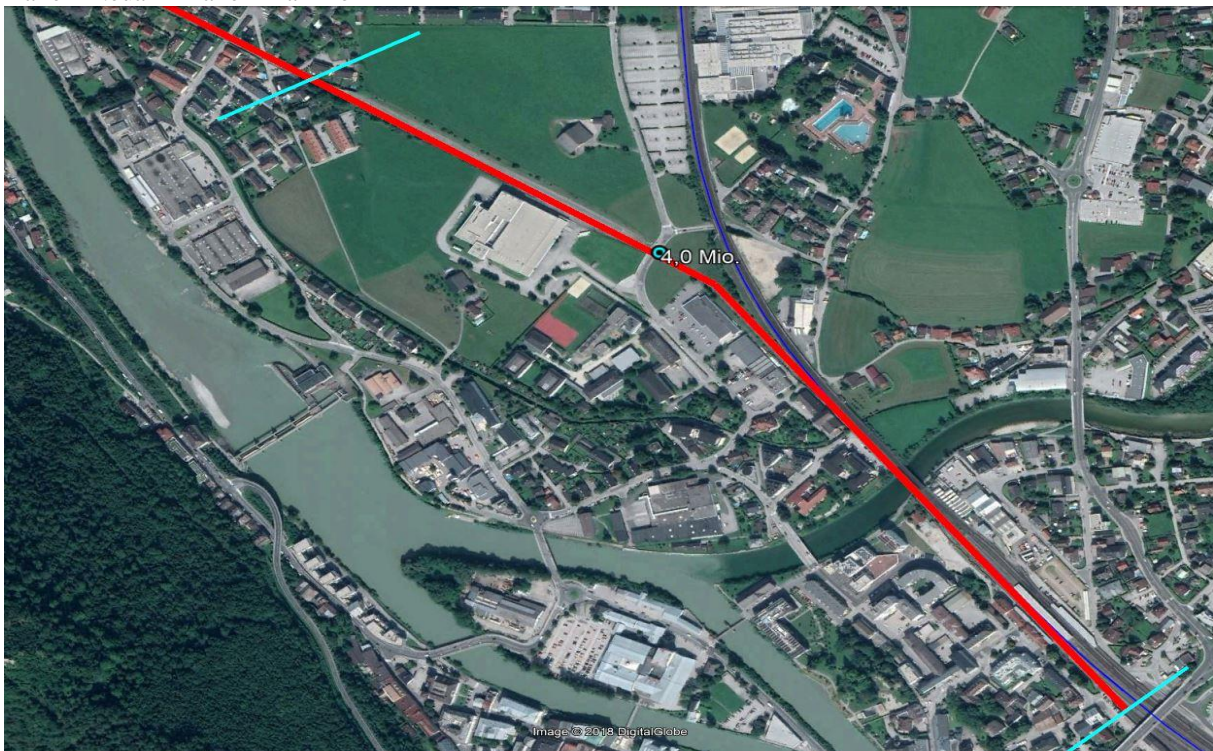
Visualisierung der Strecken / Baukosten

Keltenbahn Taxach-Rif-Rehhof-Hallein Neualm



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

Hallein Neualm-Hallein Bahnhof



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

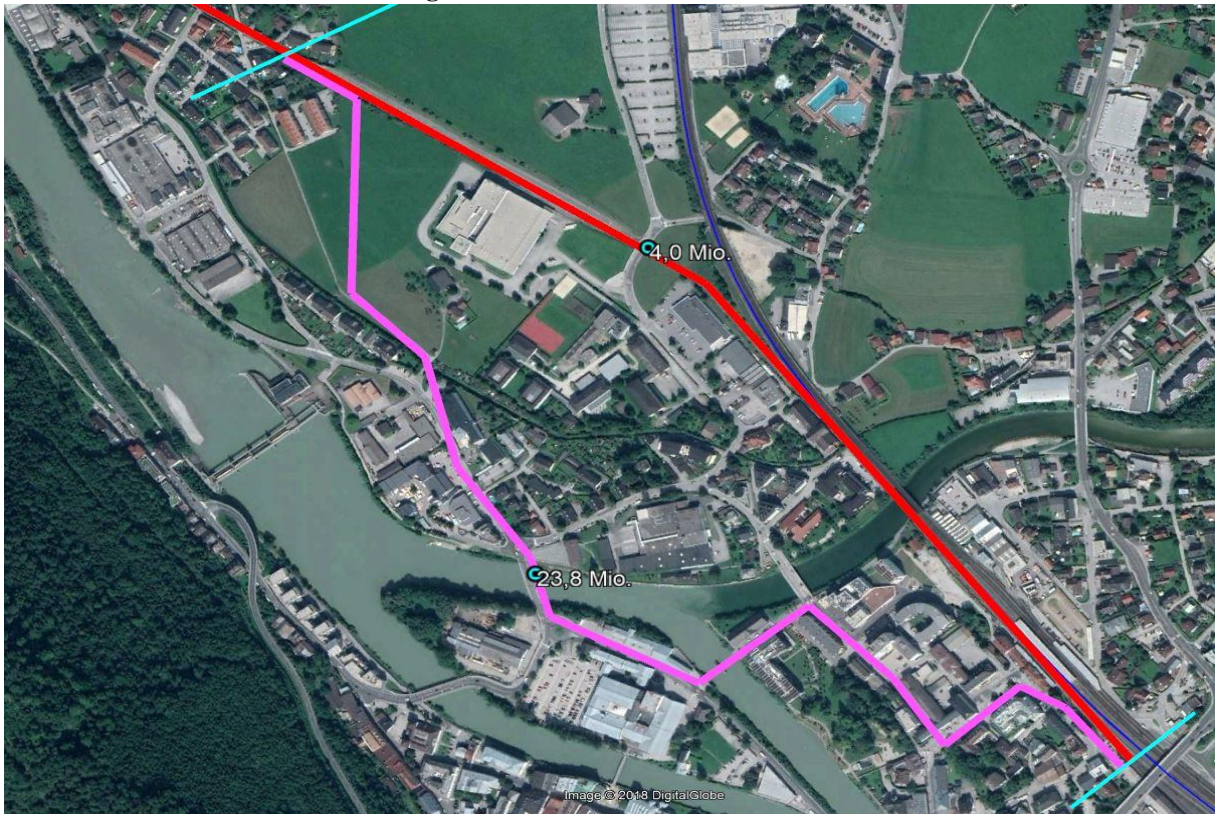


Verein zur Förderung der Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich

ÖV Konzept Salzburg 2018

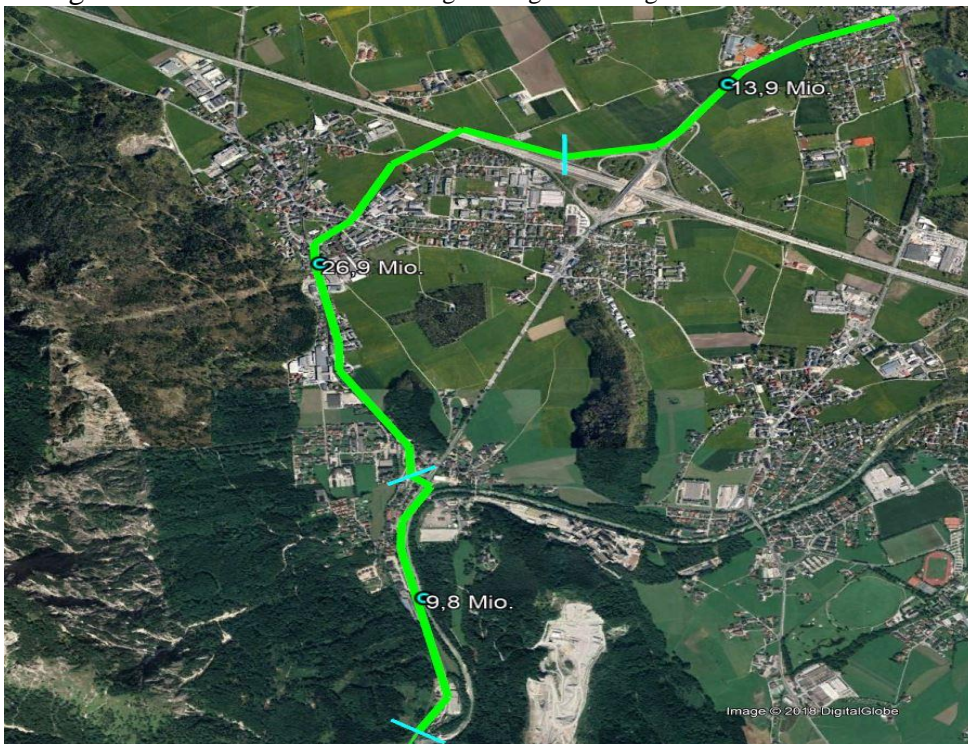
Visualisierung der Strecken / Baukosten

Keltenbahn Alternativ Erschließung Hallein Altstadt: Hallein Neualm-Pernerinsel-Hallein Bahnhof



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

Königsseebahn Anif Ortsmitte-Grödig-Staatsgrenze hangenden Stein



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

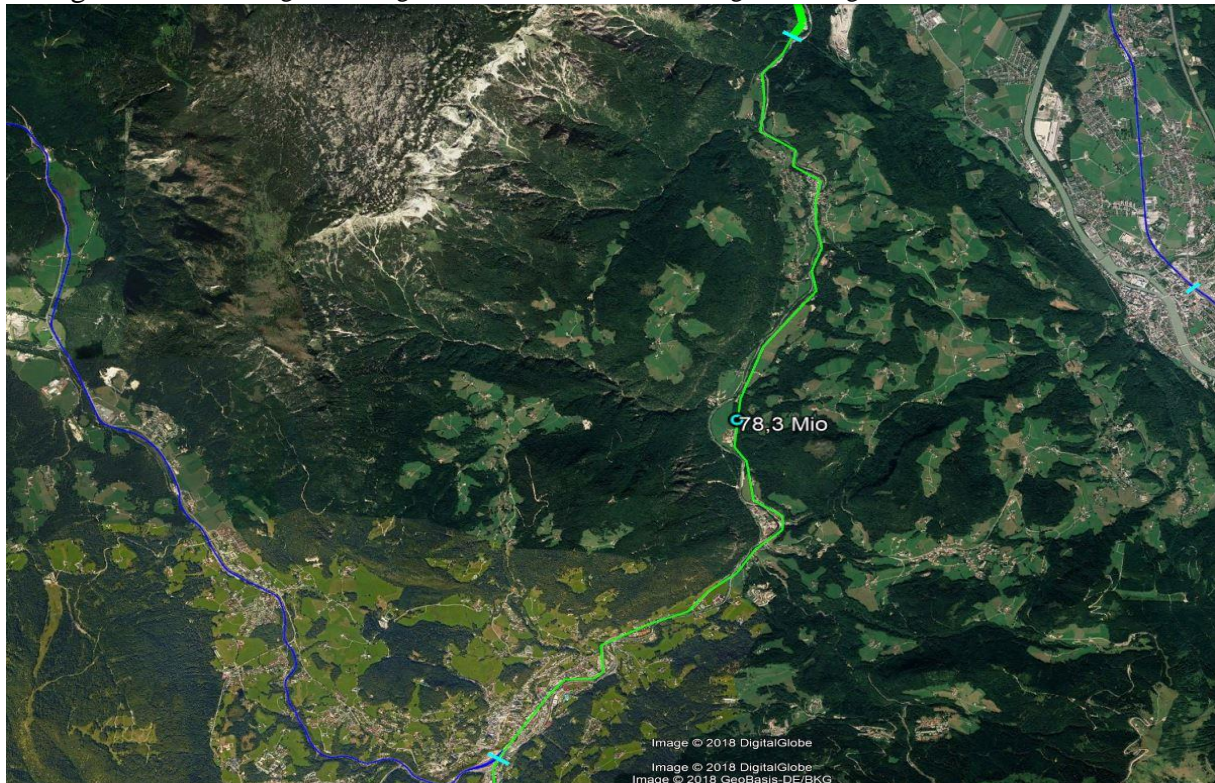


Verein zur Förderung der Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich

ÖV Konzept Salzburg 2018

Visualisierung der Strecken / Baukosten

Königsseebahn Staatsgrenze hangenden Stein-Marktschellenberg-Berchtesgaden Bhf.



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>

Berchtesgaden Bhf.-Schönau-Königssee/Jennerbahn



Hyperlink: <https://www.google.com/maps/@47.8075,13.04006,23563m/data=!3m1!1e3>



Verein zur Förderung der Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich

ÖV Konzept Salzburg 2018

Stadt Salzburg – Salzburger Zentralraum

ROLA Rollende Landstraße

Der Lkw-Verladeterminale 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

Citylogistik / logistischer Güter- / Paketdienst für den Zentralraum

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.

Güterzugumfahrungen Stadt Salzburg

Die Seehäfen 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 beim Projekt 380 KV Leitung.

ÖV Konzept Salzburg 2018

BEFÖRDERUNGSKAPAZITÄTEN

Light Rail Transit (LRT) ist in der Lage 30.000 Fahrgäste / Stunde / Linie zu befördern
Ein Grundnetz in der Stadt Salzburg mit LRT nach Netzvorschlag RSB, lässt eine maximale Beförderungskapazität von **90.000 Fahrgästen / Stunde** erreichen.

Die immer wieder kolportierte Argumentation, LRT hätte zu wenig Kapazität ist schlichtweg falsch!
Die ERB-Studie 2015 prognostizierte für das Jahr 2025 zwischen Hauptbahnhof + Akademiestraße ~ 28.000 Fahrgäste täglich / ~ 6 Mio. Fahrgäste jährlich. Die RSB-Ausbauphase 1) erreicht bei einer sehr vorsichtigen Berechnung rund 20 Mio. Fahrgäste jährlich, sie reduziert im Zentralraum Salzburg den Autoverkehr um etwa 40.000 Fahrten werktäglich, dies ist eine stark spürbare Reduktion.
Die Potentialanalyse gibt Auskunft über den zu erwartenden Bedarf und der Frequenzen.

FAHRZEUGE

Der RSB Projektvorschlag attraktiviert bestehende Infrastrukturen und Betriebsmittel.
Er bindet vorhandene Betriebsmittel, wo dies wirtschaftlich sinnvoll ist, ein.
RSB nutzt die vorhandenen Triebwagen der Salzburger Lokalbahn bis zum Ende des technischen Lebenszyklus.

Für die neuen LRT Linien sind **LRT-fähige Fahrzeuge** zu beschaffen.
Es sei hier auf das RSB Pflichtenheft verwiesen.
Die neuen Fahrzeuge sind kompatibel mit den vorhandenen Fahrzeugen der SLB einsetzbar.
Die Potentialanalyse gibt Auskunft über den zu erwartenden Bedarf und der Frequenzen.

RAUMORDNUNG – Trassensicherung

Heute schon an die Sicherung der Trassen in der Raumordnung zu denken ist ein Gebot der Stunde.
Den künftigen Generationen muss ein Ausbau der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur ermöglicht werden.

Die Probleme der 380 KV Leitung dürfen sich nicht wiederholen! Damals vor über 25 Jahren wurde über die Erweiterung dieser Energieschiene bereits diskutiert, niemand hat jedoch die Notwendigkeit einer Trassensicherung erkannt. Dies wirkt sich wohl heute als sehr hemmend aus, ja es bringt sogar unser demokratisches Rechtssystem an seine Grenzen. Eigentlich ein politisches Versagen großen Ausmaßes. Dies wiederum will man nun mit neuen Gesetzen die eine massive Einschränkung der Mitspracherechte bei derartigen Großprojekten beinhalten, kompensieren.

Der Kreistag des Berchtesgadenerlandes hat in seiner Sitzung im Oktober 2015 einen einstimmigen Beschluss zugunsten der RSB Streckenanteile in Bayern gefasst. Eine wohl mehr als vorbildliche Vorgehensweise. Den bayerischen Gemeinden wurde dringend empfohlen in den örtlichen räumlichen Entwicklungskonzepten die Trassen dauerhaft zu sichern.

Salzburg hinkt hier weit hinterher!

Sämtliche in der ERB-Studie 2015 vorgeschlagenen Trassen müssen sofort einem Trassensicherungsverfahren unterzogen werden, dazu ist es aber notwendig umgehend mit den Gebietskörperschaften Kontakt aufzunehmen. Die Gebietskörperschaften sollten dazu ermutigt werden, die RSB Trassen sofort in den jeweiligen räumlichen Entwicklungskonzepten als Vorbehaltsflächen auszuweisen.

Die Potentialanalyse gibt Auskunft über den zu erwartenden Bedarf, der Frequenzen und damit der benötigten Grundstücksflächen. Heute schon an die Entwicklungen der Zukunft denken und Grundreserven einplanen und die nötigen Flächen erwerben!



ÖV Konzept Salzburg 2018

FINANZIERUNGSMÖGLICHKEITEN

Für Infrastrukturinvestitionen sind mehrere Varianten der Finanzierung anzudenken bzw. zu prüfen und möglich.

Klassische Finanzierung durch Kreditaufnahme und Förderungen des Bundes und der Europäischen Union, auch hier gilt:

Öffentliche Infrastruktur in öffentlichem Eigentum!

Bundesförderung	50%
EU-Förderung	10%
Land Salzburg	30%
Städte + Gemeinden	10%

Die Maastricht Kriterien sind ein zu bedenkender Entscheidungsfaktor.

PPP-Modell mit speziell ausgearbeiteten Bedingungen, dabei im absoluten Fokus:

Öffentliche Infrastruktur in öffentlichem Eigentum!

Mit dem richtigen Konzept kann dies ein WIN / WIN Projekt für alle Beteiligten sein. Der Verein RSB hat dazu konkrete Vorschläge und Überlegungen.

Salzburger Nachrichten 8.März 2018

Kommunalkredit: Viel Potential in der Infrastruktur

INVESTITIONSKOSTENTRÄGER

Annahme Investitionssumme € **600 Mio.** (nicht kapitalisiert, ohne Grundstückskosten)

Flachgau	146.000 EW
Stadt Salzburg	152.000 EW
Tennengau	60.000 EW
Summe	358.000 EW

Investitionskostenverteilung/EW	Anteil	Betrag	1)	2)	3)
Bund/Republik Österreich	50%	300 Mio.	838	140	84
Europäische Union	10%	60 Mio.	167	28	17
Land Salzburg	30%	180 Mio.	503	84	50
Städte und Gemeinden	10%	60 Mio.	167	28	17

1) Investitionskosten EURO je Einwohner

2) Investitionskosten EURO je Einwohner / Jahr, Projektzeitraum 6 Jahre

3) Investitionskosten EURO je Einwohner / Jahr, Projektzeitraum 10 Jahre

Da alle Verkehrsmittel durch den zu erstellenden ITF aufeinander abgestimmt verkehren, profitieren auch von den Hauptachsen abgelegene Gemeinden enorm von einem Gesamtverkehrskonzept für Salzburg und der angrenzenden Regionen!

Es gilt die Regel, in Längsrichtung Schiene, im Querverkehr Bus.



ÖV Konzept Salzburg 2018

ENERGIE

erneuerbar > dezentral > regional

erzeugt, dies muss die Devise sein!

Zum Beispiel die Einbeziehung der vielen **Kleinkraftwerke** und **Blockheizkraftwerke** in den Gemeinden entlang der RSB – Linien.

Damit kann ein wirtschaftliches Überleben der Heizwerke in den Gemeinden gesichert werden.

Wasser – Sonne - Wind

Ein hochaktuelles und zeitgemäßes Thema!

VERKEHRSENTLASTUNG UMWELT

RSB Umsetzung Ausbauphase 1)

Reduktion	~ 40.000 Autofahrten werktäglich im Zentralraum
Ökologischer Fußabdruck	
CO2	18.300,00 to/a
Part Feinstaub	3,43 to/a
NOx	49,10 to/a

KLIMAWANDEL – Sanfte MOBILITÄT – Sanfter TOURISMUS

Salzburg wird durch den Klimawandel im Bereich des Wintertourismus Einbußen erleiden.

Die sehr niedrig gelegenen Schigebiete werden Veränderungen unterlegen sein.

Ein Anstieg der Temperaturmittelwerte ist nicht mehr zu vermeiden.

Andererseits kann bzw. wird die Gebirgslage Salzburgs und der angrenzenden Regionen Berchtesgadenerland, Salzkammergut im Sommertourismus punkten.

Das Berg- und Hügelland mit seinen Flüssen und Seen wird die heißen Sommer erträglicher machen.

Dies sollte als Chance erkannt werden.

Ein jetzt gut und richtig aufgestelltes ÖV-System unterstützt und fördert sanfte Mobilität und sanften Tourismus.

Beides sind nachhaltige Modelle für unsere Zukunft und sind künftig ein Wirtschaftsfaktor für unsere Regionen.

Daran sollte heute schon gearbeitet werden!

ÖV Konzept Salzburg 2018

Infrastrukturauftrag

Der Auftraggeber (Politik) muss klare Zielvorgaben an die Planungs- u. Infrastrukturgesellschaft definieren, dies könnte wie folgt aussehen, Vorschläge dazu siehe RSB Projektdarstellung I - 2013, ab Seite 112, Beispiele in Stichworten:

- Name der Planungs- u. Infrastrukturgesellschaft z.B.: RSB-Infra GmbH Salzburg-Bayern-Oberösterreich
- Öffentliche Infrastruktur in öffentlichem Eigentum
- Regionalverkehr regional managen
- In Längsrichtung Schiene, im Querverkehr Bus
- LRT für die polyzentrischen, dispersen Regionen Salzburgs
- SLB konzeptionell auf LRT umstellen
- ITF Integrierter Taktfahrplan für Salzburg
- Technische Parameter

Infrastrukturauftrag – technische Parameter

Die RSB-Infra GmbH Salzburg-Bayern-Oberösterreich hat den Auftrag, die Infrastruktur für folgende regionale Schienenprojekte zu errichten, RSB Gesamtverkehrsprojekt für Salzburg u. angrenzender Regionen, RSB Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich, Staaten- Länder- und Regionen übergreifend:

Neubaustrecken wie im RSB Gesamtverkehrsprojekt 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. 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. Für das gesamte Projekt wird als Konzept LRT umgesetzt.
3. Die Höchstgeschwindigkeit soll $v = 100$ km/h betragen, innerorts $v = 50$ km/h, in den Fußgängerzonen $v = 30$ km/h bzw. nach den jeweiligen Erfordernissen und Bestimmungen.
4. Der Mindestradius betragen $H = 180$ m, auf Straßenbahnstrecken $H = 25$ m
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 (Länge des Straßenbahnzugs laut StrabVO) mit einer Mindestbreite von 3 m errichtet. Die autonomen RSB-Strecken werden elektrifiziert. Die Spannung beträgt 1.000 Volt Gleichstrom bzw. gleiche Spannung wie Salzburger Lokalbahn, teilweise Obus.
8. 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).
9. Alle höhengleichen Bahnübergänge sind technisch zu sichern. Privatübergänge sind mit abschließbaren Schranken zu sichern.
10. Es sind ausreichende Abstell-, Reparatur- und Wartungsanlagen zu errichten. Den Umfang regelt der Betriebsplan. Die Planungen beinhalten eine dezentrale Betriebsführung.
11. Bedienungskonzept: Auf den jeweiligen RSB-Linien soll ein Taktverkehr eingerichtet werden. Technisch sind die Strecken so auszulegen, dass zu Hauptverkehrszeiten in Lastrichtung ein dichter Verkehr möglich ist (siehe RSB-Fahrplanprofil).

ÖV Konzept Salzburg 2018

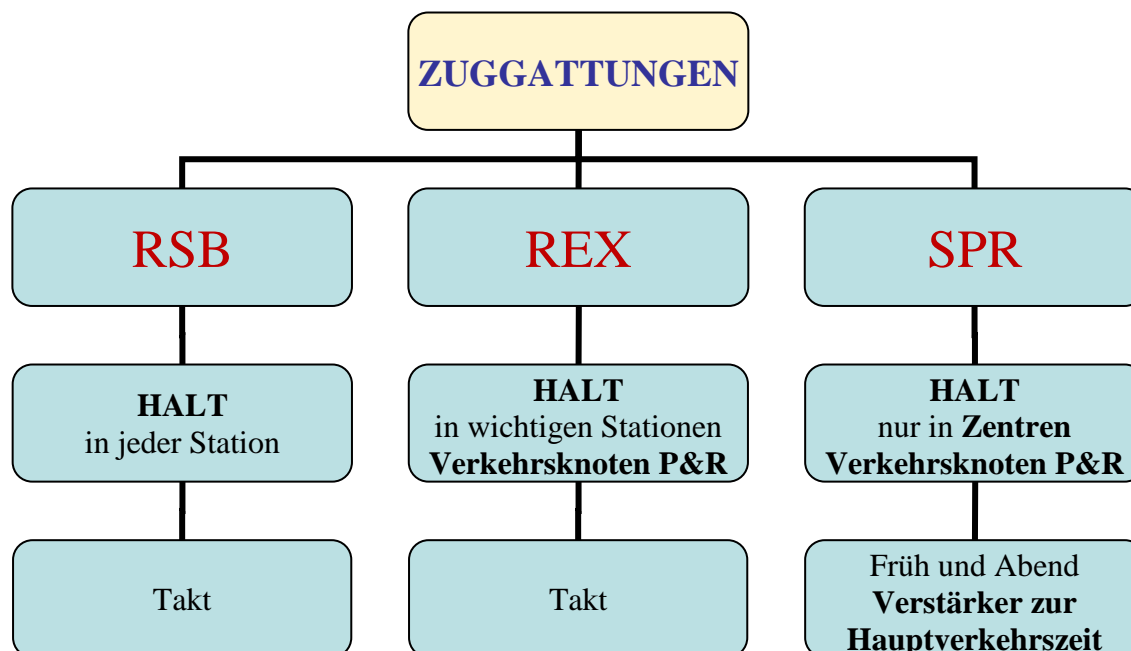
Bedienungskonzept für den Personentransport, Zughalt auf Anforderung:

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 Zugattungen 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: © G.Mayer 2011

Die Unterscheidung der Systeme in S-Bahn und RSB bringt eine eindeutige Transparenz für den Nutzer und Kunden. Dies generiert einen gesunden Wettbewerb unter den Verkehrsgesellschaften aber auch zwischen den Auftraggebern / Aufgabenträgern.

RSB Fahrplanprofil Die Infrastruktur / Gleisbild ist auf das Fahrplanprofil vorausschauend abgestimmt!

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

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

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

⁴Takt: RSB und REX

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

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

⁷Der Ankauf der Grundstücksflächen erfolgt in jener Größe, dass ein 10 Minuten Takt in Lastrichtung bei Bedarf möglich wird.

ÖV Konzept Salzburg 2018

Kooperationsvertrag

Ein Kooperationsvertrag zwischen der RSB-Infra GmbH Salzburg-Bayern-Oberösterreich und den Regionen, Städten und Gemeinden im Einzugsbereich der RSB ist notwendig und unerlässlich.
Vorschläge dazu siehe RSB Projektdarstellung I - 2013, Seite 115

ÖV Konzept Salzburg 2018

MODAL SPLIT Statistik im Vergleich

Die folgenden Tabellen zeigen den Modal Split des täglichen Berufsverkehrs.

Städte in Deutschland

Stadt	zu Fuß	Fahrrad	ÖPNV	Kfz	Jahr
<u>Berlin</u>	32 %	13 %	27 %	28 %	2013 ^[11]
<u>Bonn</u>	29 %	12 %	14 %	46 %	2008 ^[21]
<u>Bremen</u>	7 %	19 %	24 %	50 %	2004
<u>Dortmund</u>	27 %	6 %	20 %	47 %	2013
<u>Dresden</u>	27 %	12 %	22 %	39 %	2013
<u>Düsseldorf</u>	11 %	5 %	31 %	53 %	2004
<u>Essen</u>	9 %	2 %	20 %	69 %	2004
<u>Frankfurt am Main</u>	11 %	7 %	39 %	43 %	2004
<u>Freiburg im Breisgau</u>	29 %	34 %	16 %	21 %	2017 ^[31]
<u>Hamburg</u>	28 %	12 %	18 %	42 %	2008 ^[41]
<u>Hannover</u>	9 %	13 %	29 %	49 %	2004
<u>Köln</u>	24 %	12 %	22 %	42 %	2008 ^[51]
<u>Mainz</u>	22 %	17 %	22 %	39 %	2016 ^[61]
<u>Mannheim</u>	34 %	15 %	16 %	35 %	2010
<u>München</u>	27 %	17 %	23 %	33 %	2011 ^[71]
<u>Münster in Westfalen</u>	22 %	39 %	10 %	29 %	2013 ^[81]
<u>Nürnberg</u>	22 %	13 %	22 %	43 %	2016 ^[91]
<u>Osnabrück</u>	19 %	12 %	16 %	53 %	2010 ^[101]
<u>Stuttgart</u>	26 %	5 %	24 %	45 %	2010 ^[111]
<u>Wiesbaden</u>	31 %	6 %	16 %	48 %	2013 ^[121]

Daten basieren auf dem Urban Audit.^[131]

Städte in Österreich

Stadt	zu Fuß	Fahrrad	ÖPNV	Kfz	Jahr
<u>Graz</u>	19 %	14 %	20 %	47 %	2013 ^[141]
<u>Linz</u>	22 %	7 %	21 %	49 %	2012 ^[151]
<u>Wien</u>	26 %	7 %	39 %	28 %	2014 ^[161]
<u>Salzburg Stadt</u>	20 %	20 %	15 %	44 %	2012 ^[171]
<u>Klagenfurt</u>	11 %	17 %	6 %	66 %	2011 ^[181]
<u>Innsbruck</u>	27%	13%	17%	42%	2011 (Smart City Innsbruck)

Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Modal_Split

Trotz hoher Investitionen im Bereich ÖV, sinkt der Modal Split in Salzburg seit Jahren!



ÖV Konzept Salzburg 2018

Mögliche zusätzliche Einnahmen für den ÖV

Touristenbus Konzept Stadt Salzburg

2,5 Mio. Bustouristen jährlich, Tageskarte € 4,-- € 10.000.000,--

Aufschlag zu Kurtaxe *1) >> TouristCard

5,9 Mio. Nächtigungen (Salzburg Stadt, Flachgau, Tennengau) *2)
a' € 1,-- (jeder Nächtigungstourist nutzt ÖV **kostenfrei**) € 5.900.000,--

Summe der zusätzl. Einnahmen (ohne öffentl. Zuschüsse) € **15.900.000,--**

Fahrgeldeinnahmen/Ticketverkäufe

lt. Medienbericht Februar 2018 / Quelle SVV

Jährliche Fahrgeldeinnahmen € ~50.000.000,--

Zusätzliche Einnahmen für die Infrastruktur

ZOB Einnahmen aus Stationshaltgebühren Fernbus

geschätzt 30.0000 Stationshalte jährlich a'€ 12,-- € 360.000,--

Parkpauschale je Touristenbus

50.000 Busse a'€ 25,-- € 1.250.000,--

Summe der Einnahmen **ohne öffentl. Zuschüsse € **1.610.000,--**

Aufwände / Einnahmen aus Betrieb RSB Netz Phase 1)

Infrastruktur-Nutzungsgebühren für RSB Betrieb

RSB Netz Phase 1) in der Region 20 Min.Takt, Innenstadt Stammstrecke 4 Min.Takt
ca. 6 Mio. Km a'€ 2,50 (nur ohne Tunnelbetrieb möglich!) € 15.000.000,--

Aufwände / Einnahmen Vergabe Fahrbetrieb RSB Netz Phase 1)

Kosten des Fahrbetriebes (Ausschreibung)

RSB Netz Phase 1) in der Region 20 Min.Takt, Innenstadt Stammstrecke 4 Min.Takt
ca. 6 Mio. Km a'€ 6,50 (europ. Durchschnittswert) € 39.000.000,--

*1) Würde das gesamte Bundesland Salzburg in das Konzept eingebunden werden, so hätte der Tourist/In freie Fahrt mit dem ÖV im gesamten Bundesland.

Einnahmen für den ÖV aus dem Tourismus **rund € 29 Mio. p.A.**

*2) Nächtigungen 2016 im Berchtesgadener Land 3,5 Mio. Nächtigungen
(Quelle: www.berchtesgadener-land.com)

Würde das BGL daran teilnehmen, würde sich der Betrag um € 3,5 Mio. Euro erhöhen.

Der Tourismus könnte ein großer Kostendecker für den ÖV sein, gleichzeitig hätte der Nächtigungstourist ein hervorragendes Mobilitätsangebot im gesamten Bundesland Salzburg.

ÖV Konzept Salzburg 2018

Stadt Salzburg – Salzburger Zentralraum Infrastruktur Betriebskosten >> ein Vergleich

Infrastruktur Betriebskosten IBK jährlich:

Tunnelstrecke unterirdische Anbindung Hauptbahnhof – Mirabellplatz ca. 800 Meter
3 Tiefbahnhöfe (Hauptbahnhof + Max Ott Platz *1) + Mirabellplatz)

3 unterirdische Stationen	a'€ ~1,8 Mio. bis 2 Mio.	€ 5.400.000,--
Tunnelstrecke		€ 1.000.000,--
	Summe	€ 6.400.000,--

Oberirdische Anbindung Hauptbahnhof – Mirabellplatz ca. 800 Meter

3 oberirdische Stationen	a'€ ~0,1 Mio.	€ 300.000,--
Oberirdische Strecke		€ 100.000,--
	Summe	€ 400.000,--

Differenz jährlich Infrastruktur Betriebskosten IBK oberirdisch / unterirdisch:

Jährlicher Differenzbetrag / Mehraufwand unterirdisch €~6.000.000,--

Mit den jährlich anfallenden IBK für die unterirdische Anbindung könnten rund
711.000 Kilometer Fahrbetrieb jährlich beauftragt werden!

Vergleich nach den **Schienen Nutzungsbedingungen der Salzburg AG** Fassung 2018,

10 Minuten Takt 19 Std. täglich, jährliche Nutzungskosten: (in Euro)

Tunnelstrecke unterirdische Anbindung Hauptbahnhof – Mirabellplatz ca. 800 Meter

3 Stationshalte unterirdisch

Zughalte	Kosten je Halt	Summe
249.660	15,51 *2)	3.872.226,60
Streckennutzung	Kosten je km	
66.576	3,77 *2)	250.991,52
	1,50 (Zuschlag Tunnelstrecke)	99.864,--
	Summe	4.223.082,12

Oberirdische Anbindung Hauptbahnhof – Mirabellplatz ca. 800 Meter

3 Stationshalte oberirdisch

Zughalte	Kosten je Halt	Summe
249.660	1,31 *2)	327.054,60
Streckennutzung	Kosten je km	
66.576	3,77 *2)	250.991,52
	Summe	578.046,12

Differenz Fahrbetriebskosten jährlich nach Schienennutzungsgebühren oberirdisch / unterirdisch:

Jährlicher Differenzbetrag / Mehraufwand unterirdisch **3.645.036,--**

*1) Ein Haltepunkt beim Max Ott Platz ist aus Gründen der Erreichbarkeit u. Attraktivität unerlässlich!

*2) Schienen Nutzungsbedingungen der Salzburg AG Fassung 2018

ÖV Konzept Salzburg 2018

RSB Kostenvergleiche BK + IBK

Projekt	BK	IBK	progn.FG*	BK / FG	IBK / FG
HBF-Mirabell unterirdisch 2 Stationen	250.000.000	4.600.000	1.100.000	227,27	4,18
HBF-Mirabell unterirdisch 3 Stationen	270.000.000	6.400.000	1.100.000	245,45	5,82
Stadtdurchfahrt oberirdisch	220.000.000	1.000.000	6.000.000	36,67	0,17
Stadtdurchfahrt unterirdisch	1.400.000.000	12.000.000	6.000.000	233,33	2,00

BK=Baukosten

IBK=Infrastruktur Betriebskosten

FG=Fahrgäste

* prognostizierte Fahrgäste pro Jahr

Beträge in €

Fahrkarte Vollpreis im Vorverkauf

Kernzone Salzburg € 1,90

Stand 05/2018

ÖV Konzept Salzburg 2018

FORDERUNGSKATALOG

Der Verein RSB fordert vom **Land Salzburg**

- Gründung der RSB Infrastruktur Planungs- u. Betriebsgesellschaft *1) unter gleichberechtigter Beteiligung und im Eigentum von Land-Städten-Gemeinden
- Strukturierte Öffentlichkeitsarbeit zur Information der Bevölkerung.
- Sofortige Sicherung aller RSB Trassen in der Raumordnung. Dadurch wird für die Zukunft eine Wiederholung der Probleme wie bei der 380KV Leitung vermieden sowie ein gedeihliches Weiterkommen der Regionen gewährleistet.
- Gemeinsame Erarbeitung eines **ÖV-Gesamtkonzeptes** Salzburg-Bayern-Oberösterreich, damit ist gemeint:
Bundesland Salzburg, angrenzende Regionen Berchtesgadenerland und OÖ
Dies unter Mitwirkung von unabhängigen Fachleuten, nach den neuesten technischen Erkenntnissen und Möglichkeiten.
Keine Umsetzung von veralteten Konzepten, keine punktuellen Lösungen, keine Fortführung oder Wiederholung der konzeptionellen Fehler der Vergangenheit.
Erstellung eines konkreten Infrastruktur-Auftrages an die RSB Infrastruktur Planungs- u. Betriebsgesellschaft, mit eindeutigen Definitionen und Zielen. (ÖV-Gesamtkonzept)
- Erstellung von Kosten- Nutzen Untersuchungen (KNU) nach standardisierter Bewertung, unter Einbeziehung der Umweltpolitischen u. volkswirtschaftlichen Komponenten.
Diese Berechnungen müssen nachvollziehbar und transparent vorgelegt werden, insbesondere ist die künftige Kostenentwicklung (Infrastrukturbetriebskosten und Kosten des Fahrbetriebes) klar und verständlich darzustellen. Die Kosten für die nötigen Fahrzeugbeschaffungen inkl. der erforderlichen Reservefahrzeuge sind in einem getrennten Katalog extra darzustellen. Diese KNU Berechnungen müssen in mehreren Konzeptvarianten erfolgen um Vergleiche sichtbar zu machen.
KNU – Varianten - ein wichtiger Vergleich für die richtige Konzeptfindung!
 - 1) Oberirdische Stadtquerung: EuRegioBahnStudie 2015 G1 Gesamtverlauf bis Hallein, inkl. Anbindung Anif – Grödig bis Staatsgrenze Hangenden Stein
 - 2) Unterirdische Stadtquerung: EuRegioBahnStudie 2015 G2 Gesamtverlauf bis Hallein, inkl. Anbindung Anif – Grödig bis Staatsgrenze Hangenden Stein
 - 3) RSB Ausbauphase 1) wie vom Verein RSB dargestellt u. vorgeschlagen

Keinesfalls dürfen diese Berechnungen von jenen Firmen ausgeführt werden, die bei der EuRegioBahnstudie 2015 die Variante G2 zu verantworten hatten, diese Firmen sind bei Ausschreibungen **nicht** zuzulassen!
- Erstellung eines Teilprojektkataloges mit Terminplan für die Umsetzung.

Der Verein RSB fordert von der **Republik Österreich** und der **Europäischen Union**

- **Keine** Bundesförderung OHNE Gesamtverkehrskonzept ÖV, länderübergreifend nach Bayern/Berchtesgadenerland
- **Keine** EU-Fördergelder OHNE Gesamtverkehrskonzept ÖV, Länderübergreifend nach Bayern/Berchtesgadenerland

*1) damit ist nicht der Fahrbetrieb gemeint, sondern die Prämisse: Öffentliche Infrastruktur in öffentlichem Eigentum!



ÖV Konzept Salzburg 2018

Schlusswort

Das ÖV-System Salzburgs ist seit Jahrzehnten eine Aneinanderreihung von konzeptionellen Fehlern und damit die stringente Fortsetzung von politischen Fehlentscheidungen. Die Modal-Split Statistik belegt dies eindrucksvoll. Diese konzeptionellen Fehler der Vergangenheit werden weitergetragen wenn nicht JETZT ein ÖV Gesamtkonzept für Salzburg, angrenzendes Bayern u. Oberösterreich entwickelt, beschlossen und schrittweise umgesetzt wird. Salzburg steht an einer Entscheidungsschwelle, wird jetzt konzeptionell wieder falsch entschieden hat dies gravierende negative Auswirkungen bis weit und unumkehrbar ins nächste Jahrhundert hinein! Wer glaubt mit der Verlängerung der SLB bis Mirabell, oder mit der Durchbindung dieser einen Linie durch die Stadt, sei das Verkehrsproblem gelöst, irrt gewaltig.

Nur die Eindämmung/Verlagerung des Agglomerationsverkehrs aus den Regionen / in die Regionen, die Verlagerung der innerstädtischen Binnenverkehre, bringt eine entsprechende Verkehrswirkung. Dies bedingt den Aufbau eines Verkehrsnetzes in der Region. Die gleiche Netz Wirkung wird auch innerhalb der Stadt Salzburg benötigt.

Die RSB Ausbauphase 1) setzt genau dort an, wo täglich im Verkehr massive Probleme auftreten: Anthering, Elixhausen, Eugendorf, gesamte Stadt Salzburg und südlich der Stadt, Agglomerations.-u. Binnenverkehre. Nur ein richtiger und attraktiver Ausbau des ÖV wird die Verkehrs.- und Umweltprobleme lösen, wird den Autofahrer dazu animieren umzusteigen.

Die Entscheidungsträger müssen verstehen, mit punktuellen Lösungen ohne Gesamtkonzept kann das Verkehrsproblem nicht gelöst werden. Der erste Schritt bedeutet gleichwohl eine erste große Investition in unsere Regionen. Diese Aufwände kommen jedoch über Umwegrentabilitäten, Verbesserung der Lebensqualität, der Mobilität, der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, der Umweltfaktoren und vieler volkswirtschaftlicher Komponenten, mehrfach wieder zurück.

Es sei auch auf die Broschüre RSB PROJEKTDARSTELLUNG I Entscheidungsgrundlage für eine innovative Verkehrsentwicklung vom Jänner 2013 verwiesen.

Das Thema Verkehr ist lösbar, das Problem sind die politischen Entscheidungsträger respektive deren Fachberater, es braucht den eindeutigen politischen Willen!

Öffentlicher Verkehr ist ein dynamischer Prozess, der permanent evaluiert und hinterfragt werden muss. Er unterliegt dem technischen Fortschritt der niemals endet. Im 21. Jahrhundert Projekte umzusetzen die in den 80iger Jahren des vorigen Jahrhunderts entwickelt und für richtig befunden wurden, ist ein Rückschritt und Kollateralschaden für Salzburg.

Der Beginn eines derartigen Jahrhundertprojektes für Salzburg will jedoch gut durchdacht sein, damit nicht wieder wie in der Vergangenheit konzeptionelle Fehler passieren.

Die Republik Österreich und die Europäische Union als Fördergeber werden aufgerufen, nur ein schlüssiges und leistbares ÖV Gesamtkonzept zu fördern und dazu umfangreiche Nachhaltigkeitsrechnungen einzufordern!

Salzburg braucht den Paradigmenwechsel!

Gottfried Mayer



ÖV Konzept Salzburg 2018

Notizen

Strecken die als ERB bezeichnet sind, sind jene, die in der ERB Studie 2015 untersucht wurden. Fast Neunzig Prozent der Streckenvorschläge des Vereins RSB wurden in der ERB Studie übernommen.

Die als RSB Strecken bezeichneten sind Vorschläge des Vereins RSB.

Dieses Konzept ist ein Lösungsvorschlag, dessen Grundlage auf Fachstudien basiert.

Der Autor erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit oder „*dies sei der Weisheit letzter Schluss*“, die Vorschläge sollen Denk- und Diskussionsanstöße sein.

IMPRESSUM

RSB Verein zur Förderung der Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich

Prinzingerstraße 11 A-5020 Salzburg Tel.: 0043 650 7287164

www.rsb-salzburg.at verein-rsb@a1.net

RSB Projektdarstellung II

Auflage 5.0 Salzburg, April-Dezember 2018

Autor: © Gottfried Mayer

Urheberrechte: © Gottfried Mayer, © Peter Schimonsky

Streckengrafiken und Visualisierungen: Peter Schimonsky

Streckenpläne Innenstadt/Altstadtquerung: ERB Studie 2015, Fa. Traffix Wien u. Oberalm

Grafiken: Gottfried Mayer



Verein zur Förderung der Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich

ÖV Konzept Salzburg 2018

Abkürzungsverzeichnis

Agglomerationsverkehr	Umgebungsverkehr von Zentralräumen
ITF	Integrierter Taktfahrplan
RSB	Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich
ERB	EuRegio Bahnen Salzburg-Bayern-Oberösterreich
S-Bahn	Schnell Bahn
U-Bahn	Untergrund Bahn
ÖV	öffentlicher Verkehr
ÖPNV	öffentlicher Personen Nahverkehr
SPNV	Schienen Personen Nahverkehr
MIV	motorisierter Individualverkehr
IV	Individualverkehr
NMIV	Nicht motorisierter Individualverkehr
SLB	Salzburger Lokalbahnen
BLB	Berchtesgadener Land Bahn
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
DB	Deutsche Bahn
SOB	Süd Ost Bayern Bahn (Tochter der DB)
SBB	Schweizer Bundesbahn
SKGLB	Salzkammergut Lokalbahn, im Volksmund auch Ischlerbahn genannt
UKH	Unfallkrankenhaus
LKH	Landeskrankenhaus
KR	Kommerzialrat
LPT	Lokaler Personen Transport
StrabVO	Straßenbahnverordnung, Österreich
EisbVO	Eisenbahnverordnung, Österreich
BOStrab	Betriebsordnung Straßenbahn, Deutschland
BOEisb	Betriebsordnung Eisenbahn, Deutschland
EVU	Eisenbahn Verkehrsunternehmen
ROLA	rollende Landstraße
P&R	Park & Ride
EVTZ	Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit
EU	Europäische Union
INTERREG	Gemeinschaftsinitiative Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung der EU
KVB	Karlsruher Verkehrsbetriebe
KVV	Karlsruher Verkehrsverbund
Karlsruher Modell	Das Karlsruher Modell ist die Verknüpfung von Straßenbahn und Eisenbahn zur Regionalstadtbahn http://www.karlsruher-modell.de
LRT	Light Rail Transit System
SVV	Salzburger Verkehrsverbund
SVG	Salzburger Verkehrsgesellschaft
TW	Triebwagen
SOK	Schienenoberkante
SO	Schienenoberkante
MBK	Machbarkeitsstudie
RSB Infra	RSB Infrastrukturgesellschaft
ICE	Inter City Express Zug, Hochgeschwindigkeitszug, Marke DB
RJ	Rail Jet, Hochgeschwindigkeitszug, Marke der ÖBB
EC	Euro City Zug, Qualitätsdefinierter Zug kooperierender Bahnen
IC	Inter City Zug
REX	Regional Express ÖBB
R	Regional Zug ÖBB
RB	Regional Bahn DB
RE	Regional Express DB
RSB	Regional Stadt Bahn Zug RSB Salzburg-Bayern-Oberösterreich
REX	Regional Express RSB Salzburg-Bayern-Oberösterreich
SPR	Sprinter RSB Salzburg-Bayern-Oberösterreich
GÜTRA	Gütertram
Seeton	feinkörnige Ablagerungen aus der Zeit als das Salzburger Becken nach abschmelzen der Gletscher v.ca. 10.000 Jahren durch einen See bedeckt war.
UNESCO	Organisation der Vereinten Nationen für Bildung, Wissenschaft u. Kultur

ÖV Konzept Salzburg 2018

Abkürzungsverzeichnis

Simulation	Simulation ist das Nachbilden eines dynamischen Prozesses in einem System mit Hilfe eines experimentierfähigen Modells, um zu Erkenntnissen zu gelangen, die auf die Wirklichkeit übertragbar sind. [VDI-Richtlinie 3633]
O-Bus	elektrischer mit Oberleitungen betriebener Bus, auch als Trolleybus bezeichnet
STADTBUS	Busse die den Stadtbereich bedienen
REGIONALBUS	Busse die den regionalen / ländlichen Bereich bedienen
HS	Haltestelle
Salzburg Hbf	Salzburg Hauptbahnhof
Salzburg Hbf/tief	Salzburg Hauptbahnhof / Tiefbahnhof / Lokalbahn im Tiefgeschoß
Salzburg Hbf/hoch	Salzburg Hauptbahnhof / Hochbahnhof im Obergeschoß
Hochbahn	eine auf Brückenbauwerken verlaufende, aufgeständerte Bahntrasse
CO2	Treibhausgase
NOx	Stickoxyde
Part	Feinstaub
PKW	Personenkraftwagen
LKW	Lastkraftwagen
Tsd.	Einheit Tausend
Mio.	Einheit Millionen
Mrd.	Einheit Milliarden
BGL	Landkreis Berchtesgadenerland
TS	Landkreis Traunstein
SK	Streckenategorie
HVK	Hauptverkehrszeit
Lastrichtung	Fahrtrichtung zur Hauptverkehrszeit
KOOP	Kooperationspartner
AlmErlebnisBus	Busverbindung Bayrischer Hintersee -Salzburger Saalachtal
RVO	Regionalverkehr Oberbayern GmbH
MODALSPLIT	Verkehrsstatistik der verschiedenen Verkehrsmittel / Verkehrsnutzer statistische Zahl die das Verhältnis der Verkehrsnutzer angibt
ÖV- MODALSPLIT	Modalsplit des öffentlichen Verkehrs
TGL	Tauerngasleitung
380 KV Leitung	Hochspannungsleitung zw. St.Peter am Hart OÖ und Kaprun Salzburg
KFZ	Kraftfahrzeug
ZOB	Zentraler Omnibus Bahnhof