



# salzburg.mobil 2025

Salzburger  
Landesmobilitäts-  
konzept 2016-2025



LAND  
SALZBURG

#### **Quellennachweis Bilder/Grafiken**

*Seite 6: Ruth Rindlisbacher, aufzeichnen.at*

*Seite 7: Thomas Haderlapp  
Institut für kulturellen Wandel*

*Seite 9: Land Salzburg, APA-Auftragsgrafik*

*Seite 10: Research Studios Austria  
Forschungsgesellschaft mbH Salzburg*

*Seite 11, Grafik 1: Klima- und Energiestrategie  
Salzburg 2050, Land Salzburg*

*Seite 11, Grafik 2: Umweltbundesamt UBA*

*Seite 12, Bild 1: Land Salzburg, Abteilung 5*

*Seite 12, Bild 2: Stradis, Videobefahrung 2013*

*Seite 13: Salzburger Geographisches  
Informationssystem SAGIS*

*Seite 15: Land Salzburg, APA-Auftragsgrafik (Auszug)*

*Seite 16: Wildbild*

*Seite 22: Land Salzburg, Ralf Kühn*

*Seite 24: Wildbild*

#### **Impressum:**

**Medieninhaber:** Land Salzburg, vertreten durch die Abteilung 6 - Infrastruktur und Verkehr

**Herausgeber:** Landesbaudirektor Dipl.-Ing. Christian Nagl | **Konzept und Text:** Dipl.-Ing. Ralf Kühn

**Redaktion:** Mag. Sabine Krenslhner, Landes-Medienzentrum; Elisabeth Mayer | **Grafik:** Hausgrafik Land Salzburg | **Druck:** Hausdruckerei Land Salzburg | **Alle:** Postfach 527, 5010 Salzburg | Juli 2016

# Inhalt

<b>Die Zukunft der Mobilität in Salzburg.....</b>	<b>6</b>
Bürgerinnen- und Bürgerrat lieferte Vorschläge .....	6
Dialogforen für Interessenverbände und Institutionen .....	7
Expertinnen- und Expertengremien.....	7
<b>Wo wir stehen - Motive und Herausforderungen .....</b>	<b>8</b>
Mobilitätserhebung 2012 .....	8
Erreichbarkeit .....	10
Klima- und Energiestrategie Salzburg 2050 .....	11
Umweltbelastung durch Verkehr .....	12
Energiehungrige Mobilität .....	13
Demografie .....	13
<b>Wohin wir wollen - Ziele der Landesmobilitätspolitik.....</b>	<b>14</b>
Erreichbarkeit .....	14
Mobilität für alle .....	14
Klima- und umweltfreundlicher Verkehr .....	14
Verkehrssicherheit.....	14
Effizienter Mitteleinsatz .....	14
<b>Wie wir das schaffen - Strategie und Handlungsfelder .....</b>	<b>15</b>
Verkehrsmittelwahl beeinflussen.....	15
Nichtfossile Antriebsarten fördern .....	16
salzburg.mobil 2025 - Alle Maßnahmen im Überblick .....	17
<b>Erfolgskontrolle und Monitoring .....</b>	<b>24</b>
<b>Anhang .....</b>	<b>25</b>
Dialogforen 2015 .....	25
Expertinnen- und Expertengremien .....	26





## Für die nächste Generation die Zukunft der Mobilität erfolgreich gestalten

5

Mobilität bedeutet Freiheit. Sie macht uns unabhängig und bietet somit Chancen und Wohlstand. Das Land Salzburg hat seinen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Fortschritt im neuen Jahrtausend mit ungebrochener Dynamik fortgesetzt. Hohe Mobilität unserer Bevölkerung und gute Erreichbarkeit aller Bezirke waren Voraussetzungen dieser Entwicklung. Die Landesregierung widmet diesem Bedürfnis weiterhin höchste Priorität und hat im Mobilitätskonzept ihre Vorhaben zusammengefasst.

Die Herausforderungen für ein funktionierendes und nachhaltiges Verkehrssystem sind groß. Es sind Zwänge, wie der weltweite Klimawandel, Luftverschmutzung oder Verkehrslärm, die zum Handeln drängen. Ein Ende der fossilen Abhängigkeit muss angestrebt werden, um den Verkehrssektor krisenfest zu machen. In logischer Konsequenz ist die massive Förderung des öffentlichen Verkehrs, wie der Ausbau von Bus und Bahn, einer der Schwerpunkte von salzburg.mobil 2025. Themen wie die neuen EuRegioBahnen, Taktverdichtungen im Schienen- und Busverkehr, verbessertes Angebot an Park&Ride-Plätzen, die Einführung elektronischer Ticketsysteme und die Förderung des Fahrradverkehrs sind in diesem Konzept verankert.

Multimodalität ist in salzburg.mobil 2025 von hoher Bedeutung. Es ist beabsichtigt, das bereits vorhandene Verkehrsangebot in Salzburg für al-

le vielseitiger zu gestalten. So können alle Verkehrsmittel noch unkomplizierter miteinander kombiniert werden. Ob Auto, Bus, Bahn oder Fahrrad - Ziel ist, die Salzburgerinnen und Salzburger einfach und schnell an ihr Ziel zu bringen.

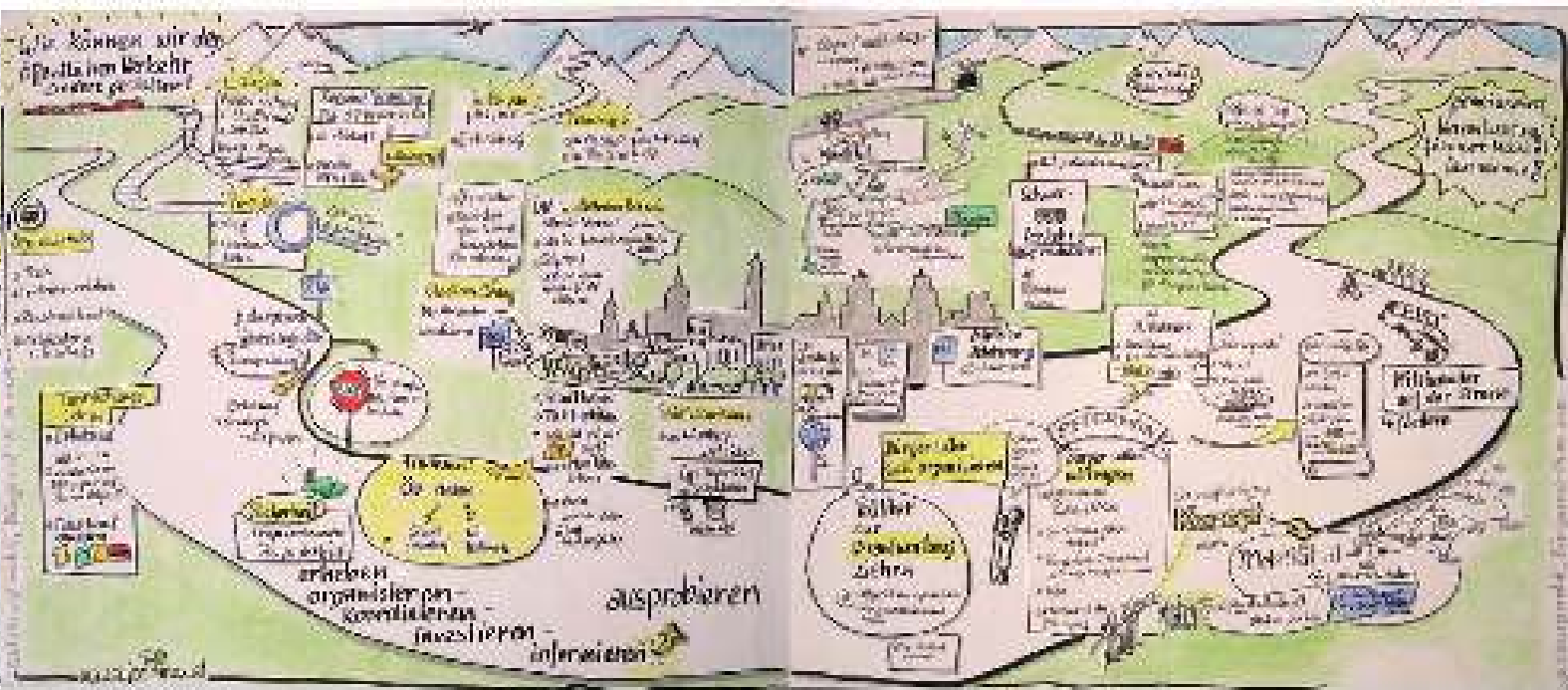
Salzburg.mobil 2025 ist ein Programm, das nicht nur auf die problematischen Entwicklungen bei Mobilität, Raumordnung und Erreichbarkeit reagieren will. Es beschränkt sich nicht darauf, eine Maßnahmenliste der öffentlichen Hand für einen flüssigen Verkehrsablauf anzubieten und umzusetzen. Es ist ein Auftrag, sich für die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger einzusetzen, mit ihnen in Diskurs zu gehen und auf ihre Beiträge zu reagieren. Mit dem Bürgerinnen- und Bürgerrat für Mobilität im Jahr 2015 - einer österreichweit einzigartigen Aktion - ist der Startschuss dazu erfolgt.

Die Zukunft der Mobilität im Schulterschluss mit Politik und Gesellschaft aktiv in die Hand zu nehmen, um unseren Kindern mobile Freiheit zu schenken, das ist mein persönliches Anliegen.

Hans Mayr  
Landesrat

# Die Zukunft der Mobilität in Salzburg

Das Landesmobilitätskonzept salzburg.mobil 2025 legt die künftige Strategie des Landes für besonders nachhaltige Mobilität sowie auf die Bedürfnisse der Bevölkerung zugeschnittene verkehrspolitische Maßnahmen für die Zukunft fest.



## Bürgerinnen- und Bürgerrat lieferte Vorschläge

Im Jahr 2015 fand eine breite öffentliche Diskussion der künftigen Ziele der Salzburger Landesmobilitätspolitik statt. Das Verkehrsressort veranstaltete zahlreiche Tagungen, sogenannte Dialogforen, mit Expertinnen und Experten, Bürgerinnen und Bürgern sowie Gemeindevertretenden und lud zum Meinungsaustausch über eine eigene Internetplattform ein. Darüber hinaus beschäftigte sich ein eigens einberufener Bürgerinnen- und Bürgerrat zwei Tage lang mit wichtigen Aspekten der Mobilität, identifizierte Herausforderungen und erarbeitete konkrete Lösungsvorschläge. Durch die landesweite Zufallsauswahl der Mitglieder dieses Gremiums und insbesondere durch die verschiedenen Lebensumstände der Teilnehmenden sind diese Vorschläge als authentisch und allgemeintauglich anzusehen.

### Die Ergebnisse in Schlagzeilen:

- Es braucht eine Stärkung des ländlichen Raumes
- Die städtische Mobilität braucht innovative Ansätze
- Ja zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs
- Bürgerbeteiligung, alternative Finanzierungsformen und bessere Ausnutzung bestehender Kapazitäten
- Den Wandel beim Mobilitätsverhalten erkennen und entsprechend vorausschauende Planung
- Die Beziehungskultur aller Verkehrsteilnehmenden im Straßenraum ist von Bedeutung



*Der Bürgerinnen- und Bürgerrat hat im Jahr 2015 insgesamt 81 Vorschläge für Einzelmaßnahmen erarbeitet. Der Großteil davon deckt sich mit dem vorliegenden Maßnahmenprogramm von salzburg.mobil 2025.*

## Dialogforen für Interessenverbände und Institutionen

Interessenverbände, Meinungsträgerinnen und -träger sowie kompetente Ansprechstellen der Regionen wurden zu Diskussionsnachmittagen – den salzburg.mobil 2025 Dialogforen – eingeladen (siehe Anhang, Seite 25). Es ging um die gemeinsame Erörterung des Themas Mobilität, die unterschiedlichen Problemsichten und Anforderungen an das Mobilitätssystem sowie um Lösungsvorschläge und Strategien.

Da die Mobilitätsansprüche in Salzburg räumlich und je nach Interessenlage differenziert vorliegen, fan-

den die drei Dialogforen zu unterschiedlichen Schwerpunkten statt. „Ländlicher Raum“ – in Goldegg im Pongau, „Zentralraum“ – in Hallwang sowie „Wirtschafts- und Tourismusstandort Salzburg“ in der Landeshauptstadt.

Das Ergebnis der Dialogforen deckt sich mit den in salzburg.mobil 2025 identifizierten Problemfeldern und Handlungsschwerpunkten, bestätigt also die Ziele, die Strategie und das Maßnahmenprogramm des neuen Landesmobilitätskonzeptes.

## Expertinnen- und Expertengremien

Leitendes Gremium an der Spitze des Projektes salzburg.mobil 2025 war die politische Steuerungsgruppe (siehe Anhang, Seite 26). Sie hatte die Verantwortung über den Projektfortschritt und tagte im zweimonatigen Turnus. In der Steuerungsgruppe hatten Vertreterinnen und Vertreter der Landesregierung, des Landtags, der Stadt Salzburg und der Gemeinden Sitz und Stimme, wodurch der breite politische Konsens in allen Erkenntnissen und Entscheidungen gesichert war. Zur fachlichen Unterstützung der Steuerungsgruppe, zur Ausarbeitung des Konzeptpapiers und zur

Projektsteuerung wurde ein externes Planungs- und Konsulententeam aus Verkehrs-, Raumplanungs- sowie Eisenbahnexpertinnen und -experten beauftragt.

Einzelne Schnittstellen der Mobilität zu anderen Themenkreisen stellten sich als derart bedeutend heraus, dass eigene Arbeitsgruppen für die Analyse und Erarbeitung von Maßnahmenvorschlägen eingerichtet wurden. Außerdem wurde das Projekt einer wissenschaftlichen Qualitätskontrolle unterzogen (siehe Anhang, Seite 26).

# Wo wir stehen - Motive und Herausforderungen

8

Mit salzburg.mobil 2025 wird ein Konzept im Sinne der Anliegen der Bevölkerung umgesetzt. Für Entscheidungen in der Verkehrsplanung von Land und Gemeinden sind fundierte Grundlagen über das Verkehrsverhalten und regionale bis überregionale Mobilitätstrends erforderlich.

Für die richtigen Entscheidungen bei Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur oder bei Verkehrsdienst-

bestellungen im öffentlichen Verkehr ist die genaue Kenntnis von Wegehäufigkeit, Weglänge und Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung Voraussetzung. Um diese und weitere Parameter der Alltagsmobilität zu erhalten, fand im Jahr 2012 eine landesweite Erhebung statt.

44.000 zufällig ausgewählte Haushalte erhielten umfangreiche Fragebögen, fast 15.000 Haushalte haben geantwortet.

## Mobilitätsenerhebung 2012

90,3%	2,9	1,7	31 km	65 min
Außer-Haus-Anteil Gesamtbevölkerung	Wege pro Person und Tag	Aktivitäten pro Person und Tag	Zurückgelegte Kilometer pro Person und Tag	Unterwegszeit pro Person und Tag

### 90 Prozent der Salzburgerinnen und Salzburger sind an einem Werktag mobil

Eine Person gilt dabei als „mobil“, wenn sie zumindest einmal pro Tag ihr Haus bzw. ihre Wohnung verlässt und Wege außer Haus unternimmt. Pro Tag sind das in Salzburg durchschnittlich 2,9 Wege pro Person, anlässlich von 1,7 Aktivitäten. Unter Aktivitäten versteht man die außer Haus aufgesuchten Ziele beziehungsweise die Anzahl der Tätigkeiten außer Haus.

### Pro Tag legt eine Person im Schnitt 31 Kilometer zurück

Um die täglichen Ziele aufzusuchen und zurück nach Hause zu kommen, legen die Salzburgerinnen und Salzburger pro Tag 31 Kilometer zurück. Für diese Strecke benötigen sie durchschnittlich eine Stunde und fünf Minuten.



## Fast die Hälfte der Wege wird am Steuer eines Pkw zurückgelegt

Im Durchschnitt wird fast jeder zweite Weg mit dem Pkw zurückgelegt, ein weiteres Fünftel der Wege im Pkw mitfahrend. Wege zu Fuß erfolgen zu 17 Prozent, mit dem Fahrrad zu elf Prozent. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs beträgt rund zwölf Prozent.

### Mobilität in Salzburg

Größtenteil der Wege beruflich oder schulisch bedingt



Auto-Strecken häufig unter 5 km



Verkehrsmittelwahl der Salzburgerinnen und Salzburger, in Prozent



Verkehrsmittelwahl - Ziele Land Salzburg bis 2025

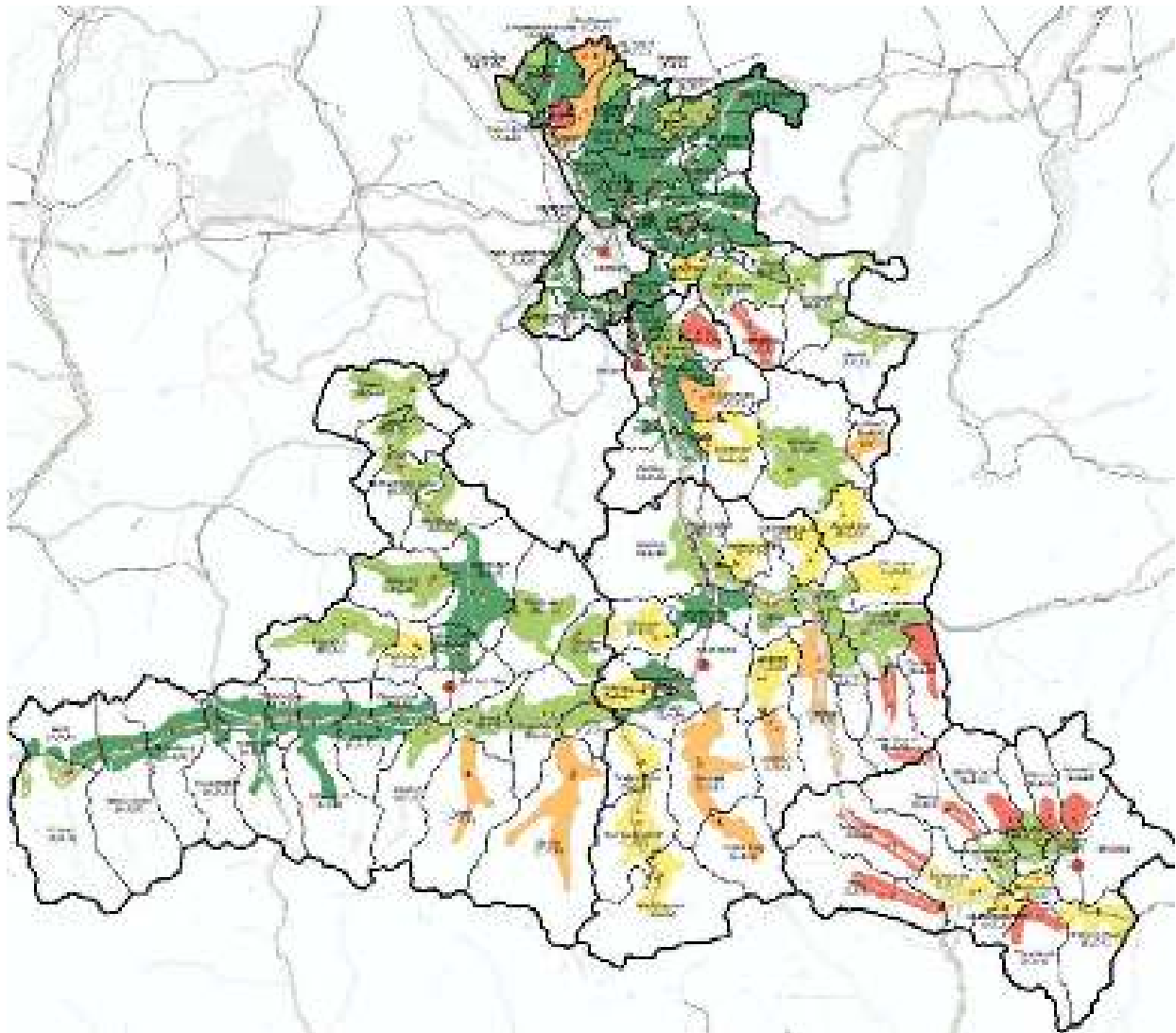


Anfragequellen: Quelle: Land Salzburg

LANDSCHAFTS-UND UMWELTINFORMATIK

# Erreichbarkeit

10



Bedienungshäufigkeit mit Bus und Bahn für die Verbindungen zwischen Gemeindezentren und zugehörigen Bezirkshauptorten im Jahr 2014.

## Erreichbarkeit der Bezirkshauptorte mit Bus und Bahn

Im Salzburger und Pinzgauer Zentralraum gibt es eine hohe Taktdichte bei Bus und Bahn Richtung Bezirkshauptorte. Im Verhältnis dazu ist sie im südlichen Pongau und im Lungau vielfach geringer.

### Kategorie der Bedienung

- A (0 bis < 30 min)
- B (30 bis < 60 min)
- C (60 bis < 90 min)
- D (90 bis < 120 min)
- E (> 120 min)

- Haltestelle mit bester Bedienung
- Bezirkshauptort
- Gemeindezentrum

## Erreichbarkeit mit dem Auto

Seit 2005 hat sich zum Beispiel die Erreichbarkeit der Stadt Salzburg für keine Gemeinde verbessert - im Gegenteil, es gab sogar geringfügige Erhöhungen (im Minutenbereich) der durchschnittlichen Reisezeiten für Fahrten aus dem Pinzgau und dem nördlichen Flachgau in die Landeshauptstadt.

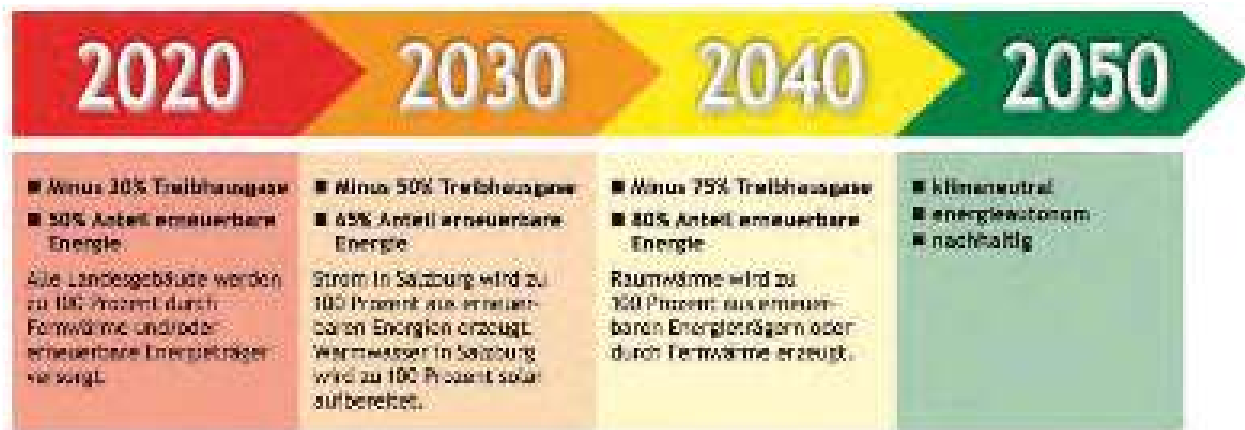
Ursache dafür ist zum einen die fortschreitende Durchmischung der Verkehrszwecke im Werktagsver-

kehr, wie zum Beispiel Tourismus, Freizeit und Ausbildung. Zum anderen haben sich die Ansprüche an das Verkehrssystem erhöht. Denn infolge Siedlungstätigkeit nahe der Hauptverkehrsachsen - vor allem durch Gewerbe und Freizeit - kamen an vielen Stellen neue Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs hinzu (Kreisverkehre, Geschwindigkeitsbeschränkungen etc.), was die Reisezeit verlängern kann.

# Klima- und Energiestrategie Salzburg 2050

Der weltweite Klimawandel ist auch in Salzburg spür- und messbar. Die Salzburger Landesregierung hat bereits 2012 die Klima- und Energiestrategie Salzburg 2050 beschlossen. Sie ist die übergeordnete Strategie

der Klima- und Energiepolitik des Landes und beruht auf den von der Europäischen Union beschlossenen Vorhaben gegen den Treibhauseffekt und Klimawandel.



Klima- und Energiestrategie Salzburg 2050. Die Zielsetzungen verstehen sich bilanziell pro Jahr. Bezugsjahr für die Treibhausgasreduktion ist 2005, was dem Bezugsjahr der EU-2020-Vorgaben entspricht.

## Weniger Treibhausgase durch energieeffiziente Mobilität

Zur Handhabung der Klimaschutzmaßnahmen wird bei den Emissionen von Treibhausgasen nach internationaler Übereinkunft zwischen Sektoren unterschieden.

Der Verkehrssektor ist der größte Emittent des Treibhausgases CO<sub>2</sub>, er hat gleichzeitig eines der höchsten CO<sub>2</sub>-Einsparpotenziale. Im Zusammenhang mit der Klima- und Energiestrategie Salzburg 2050 hat die Landesregierung den Masterplan Klima + Energie 2020 zur Erreichung von Zwischenzielen verabschiedet. Das Land verpflichtet sich mit diesem Plan zur Reduktion des landesweiten Ausstoßes von Treibhausgasen um 30 Prozent bis zum Jahr 2020.

Für die drastische Reduktion des Ausstoßes von Treibhausgasen am Verkehrssektor gibt es keine Alternative. Daher müssen landesweit alle Hebel für eine nachhaltige und energieeffiziente Mobilität in Bewegung gesetzt werden.



Treibhausgas - Verursacher nach Sektoren in Salzburg 2013.

# Umweltbelastung durch Verkehr

## Luft

Die Beeinträchtigung der Luftqualität durch den Verkehr entsteht im Wesentlichen durch Abgase von Verbrennungsmotoren und das Aufwirbeln von Straßenstaub. Wichtige Parameter für die Luftgüte sind Stickstoffoxide (NO<sub>x</sub>) einschließlich Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>). Infolge europaweit festgelegter Grenzwerte, nationaler Regelungen im österreichischen Immissionsschutzgesetz Luft IG-L und angesichts der Belastungssituation ist auch in Salzburg die Umsetzung von Luftreinhalteprogrammen zwingend erforderlich.

Bei Stickstoffoxiden ist der Verkehr landesweit die dominierende Quelle, vor allem durch den Trend der vergangenen Jahre hin zum Diesel-Pkw, dessen reale Schadstoffwerte mehrheitlich weit über den von der EU-Abgasnorm Euro-6 festgelegten Prüfstandwerten liegen. Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) ist in größeren Mengen ein Reizgas und Atemgift. Überschreitungen des zulässigen Jahresmittel-Grenzwertes bei NO<sub>2</sub> treten in Salzburg in der Regel im Nahbereich stark verkehrsbelasteter Straßen auf. Diese Bereiche sind gemäß IG-L zu schützen, es müssen sowohl punktuelle Maßnahmen – zum Beispiel streckenweise Geschwindigkeitsbeschränkungen – als auch flächenhafte Maßnahmen zur Reduktion der Hintergrundbelastung ins Auge gefasst werden.

fundene Geräusche, verursacht wirtschaftlichen Schaden, wie z.B. die Wertminderung von Häusern und Grundstücken, Produktionsausfälle durch Krankheit oder Lärmstress sowie Umsatzeinbußen im Tourismus.

Die öffentliche Hand investiert nach wie vor beträchtliche Summen in den Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm. Diese Investitionen geraten zunehmend in Zielkonflikte. So gibt es viele Vorbehalte gegen die Lärmschutzbauten wegen der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. Das Thema Verkehrslärm wird insgesamt immer häufiger zum Problem in der Raumordnung. Für die Siedlungsentwicklung in potenziellen Konfliktzonen wird der Aufwand weiter steigen.

12



*Der „Umwelt-80er“ auf der A1 Westautobahn nördlich der Landeshauptstadt hilft, Schadstoffgrenzwerte einzuhalten und die Lärmsituation zu verbessern.*

## Lärm

Alleine von Autobahnen und Landesstraßen her rühren Lärm-Grenzwertüberschreitungen in Haushalten bei weit mehr als der Hälfte der 119 Salzburger Gemeinden. Umgebungslärm, das sind als störend emp-



*Siedlungen und Verkehrswege auf engstem Raum. Schutzwände reduzieren zwar die Lärmbelastigung, die Trennwirkung der Straße wird jedoch erhöht.*

## Flächenverbrauch

Verkehrswege und Einrichtungen für den ruhenden Verkehr wie Parkflächen erheben Anspruch auf eines der kostbarsten Güter: den naturbelassenen Boden. Dessen Wert als landwirtschaftliche Produktionsfläche, als Speicher und Filter für Wasser, Kohlendioxid und Nährstoffe sowie als Fundament für Vegetation und Pflanzen ist in Salzburg aufgrund des begrenzten Dauersiedlungsraumes besonders hoch einzustufen.

Bodenbildende Prozesse können Jahrhunderte benötigen. Umso mehr muss die fortschreitende Bodenversiegelung im Blickfeld bleiben und in den Planungen der Gemeinden und des Landes berücksichtigt werden.

# Energiehungrige Mobilität

Der Verkehr ist in Salzburg der größte Energieverbraucher. Mehr als ein Drittel des Endenergieverbrauchs entfallen auf diesen Sektor – mit nach wie vor steigender Tendenz. Zudem hat der Sektor Verkehr den größten Anteil an fossilen Energieträgern, sodass der Verkehr 43 Prozent der Treibhausgas-Emissionen verursacht (siehe Grafik Seite 11). Im Kleinverbrauch (private Haushalte, Dienstleistung und Land-

wirtschaft) sowie im produzierenden Bereich hat sich in den vergangenen Jahren die Abhängigkeit des Energiesystems Salzburgs von Erdöl deutlich reduziert. Im Verkehr ist das nicht gelungen. 2014 entfielen mehr als drei Viertel (77%) des Erdölverbrauchs auf den Verkehr, was die hohe Abhängigkeit von diesem Energieträger beweist. Fossile Energieträger stehen nicht mehr unbegrenzt zur Verfügung.

## Demografie

### Zentralräume wachsen weiter

Der globale Trend der Ballung von Siedlungen in stadtähnliche Strukturen ist auch in Österreich und Salzburg erkennbar.

Die Bevölkerungsdichte im Flach- und Tennengau sowie in den Pinzgauer und Pongauer Regionszentren wird weiter steigen. Dagegen findet im restlichen ländlichen Raum Abwanderung statt, was eine Verschärfung der Probleme am Mobilitätssektor mit sich bringt. So erhöht sich zwangsweise der Mobilitätsbedarf beim Einzelnen, wenn beispielsweise die Nahversorger mangels Kundschaft wegfallen. Zum anderen werden Regionen mit schwindendem Fahrgastpotenzial immer mehr zum Kostentreiber bei der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs.

Daraus ergibt sich eine große Herausforderung für die Neuorientierung der Raumplanung und der Raumordnung mit dem Ziel der Stärkung gewachsener Zentren und der Forcierung der Siedlungsentwicklung im Einzugsbereich leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsmittel.



*Zersiedelung des ländlichen Raums mit ihrer problematischen Verkehrserzeugung. Nur die gezielte Stärkung gewachsener Ortszentren kann diese Entwicklung abfangen.*

	2010-2050
Salzburg Stadt	+9%
Flachgau	+12%
Tennengau	+12%
Pongau	+ 6%
Pinzgau	- 2%
Lungau	- 7%

*Bevölkerungsentwicklung in Salzburg - Einschätzung anhand der ÖROK-Regionalprognosen 2010-2030 und Modellrechnung bis 2050 der österreichischen Raumordnungskonferenz.*

### Höhere Lebenserwartung

Der Anteil älterer Personen wird in Zukunft deutlich steigen. Abgesehen von den speziellen Anforderungen dieser Altersstufe im Autoverkehr werden die Ansprüche an die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum steigen, ebenso an ein flexibles und einfach abrufbares Mobilitätsangebot. Dazu braucht es auch räumliche Strukturen, die durch Funktionsmischung Nähe und Leben bieten.

### Sozialer Wandel

Die fortschreitende Individualisierung von Lebensstilen, Produkten und Dienstleistungen, die Veränderung zwischenmenschlicher Beziehungen und von Familienbildern, die Digitalisierung von Kultur und Kommunikation sowie der wachsende globale Tourismus erzeugen Verhaltensmuster der Gesellschaft mit Auswirkungen auf die Mobilitätsnachfrage und die Verkehrsmittelwahl.

Auch die zunehmende Innovationsgeschwindigkeit und der Technologiewechsel in allen Anwendungsreichen sind von Bedeutung.

# Wohin wir wollen - Ziele der Landesmobilitätspolitik

14

Das Ziel des Landesmobilitätskonzeptes salzburg.mobil 2025 ist eine verbindliche Grundlage für das verkehrspolitische Handeln im Land Salzburg. Bei der Erarbeitung wurde breiter Konsens sichergestellt - sowohl in der Landesregierung, als auch in der Öffentlichkeit sowie bei den Gemeinden und Interessenvertretungen. Die wichtigsten Aspekte der künftigen Mobilität sind:

## Erreichbarkeit

Die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben definiert sich über die gute Erreichbarkeit aller zentralen Einrichtungen der Landeshauptstadt, der Bezirkshauptorte und der Gemeinden. Einrichtungen und Dienstleistungen, die nur in der Landeshauptstadt vorhanden sind, müssen aus allen Bezirken mit vergleichbarem Aufwand erreichbar sein. In den Regionen wird Augenmerk auf die gleichwertige Erreichbarkeit von regionalen Zentren, Arbeitsplätzen, Ausbildungsstätten und sozialen Einrichtungen gelegt.

## Mobilität für alle

Alle Bürgerinnen und Bürger Salzburgs, unabhängig vom Alter, haben die gleichen Mobilitätschancen und eine freie Verkehrsmittelwahl. Damit ergibt sich ein besonderes Augenmerk auf Personengruppen wie Kinder und ältere sowie mobilitätseingeschränkte Menschen. Mobilität muss für alle leistbar bleiben.

## Klima- und umweltfreundlicher Verkehr

Für ein nachhaltiges Verkehrssystem werden Luftschadstoff-Emissionen, Lärmbelastung, Flächen- und Ressourcenverbrauch reduziert. Bezüglich der Treibhausgas-Emissionen, also dem CO<sub>2</sub>, hat das Land mit der Klima- und Energiestrategie Salzburg 2050 und mit dem Masterplan Klima + Energie 2020 die Reduktionsziele für den Verkehrssektor bereits festgelegt. Das Landesmobilitätskonzept salzburg.mobil 2025 ist mit der Umsetzung eines ambitionierten Maßnahmenprogrammes ein wesentlicher Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele.

## Verkehrssicherheit

Die Zahl der Unfälle mit Verletzten wird deutlich reduziert. Die sogenannte Vision Zero, Verkehr ohne Todesopfer, ist langfristiges Leitbild für die Verkehrssicherheitsarbeit im Land Salzburg.

## Effizienter Mitteleinsatz

Der Einsatz öffentlicher Gelder im Verkehrsbereich soll effektiv und effizient erfolgen. Die Basis der Zusammenarbeit des Landes mit den anderen Aufgabenträgern wie Landeshauptstadt und Gemeinden, aber auch mit dem Partner Bund entwickelt sich weiter positiv.



# Wie wir das schaffen - Strategie und Handlungsfelder

Eine ambitionierte Landesmobilitätspolitik hat das Potenzial, am Verkehrssektor die Salzburger Klimaschutz- und Energiesparziele zu erreichen. Dazu bedarf es der kosequenten Umsetzung des Maßnahmenprogramms von salzburg.mobil 2025.

## Verkehrsmittelwahl beeinflussen

15

Eine der Messgrößen des Verkehrswesens ist der sogenannte Modal Split. Er zeigt die Anteile der jeweiligen Verkehrsmittel an den täglichen Wegen der Bevölkerung. Zur Erreichung der Ziele der Landesmobilitätspolitik 2016 bis 2025 müssen die Wege der Salzburgerinnen und Salzburger noch viel stärker weg vom Auto hin zu umweltschonenderen Fortbewegungsarten verlagert werden.

Für kurze bis mittlere Strecken bietet sich das Fahrrad, für längere Strecken der öffentliche Verkehr an. Die aktuelle Potenzialanalyse des Landes zeigt, dass ein Modal Split mit dem Ziel „Minus vier Prozentan-

teile beim Auto, jeweils plus zwei Prozentanteile bei Rad und öffentlichem Verkehr“ herausfordernd, aber zu erreichen ist. Das heißt, salzburg.mobil 2025 strebt einen Zuwachs beim Radverkehr und beim öffentlichen Verkehr um jeweils fast 20 Prozent gegenüber heute an.

Es ist einkalkuliert, dass zur Erreichung dieses Zieles im Zentralraum deutlich höhere Zuwächse bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln als in den ländlichen Regionen erreicht werden müssen. Ein Halten des Anteiles der Fußwege bedeutet, dass der laufende Abwärtstrend beim Zufußgehen gestoppt wird.

### Verkehrsmittelwahl - Ziele Land Salzburg bis 2025



Das „Zwei plus Zwei Prozent - Ziel“ mit Verlagerung von insgesamt vier Prozentpunkten vom motorisierten Individualverkehr (MIV) hin zu Radverkehr und öffentlichem Verkehr.

## Multimodalität fördern

Die Bevölkerung soll künftig nicht nur auf ein Verkehrsmittel zurückgreifen. Durch bessere Angebote werden die Wahlmöglichkeiten deutlich erhöht. Gezielte Information und finanzielle Anreize unterstützen dabei. Mobilitätsmanagement - zum Beispiel für Betriebe, größere Wohnsiedlungen, Bildungseinrichtungen und nicht zuletzt im Tourismus - wird gezielt forciert.

## Mit Raumentwicklung abstimmen

Raumentwicklung und Verkehrssystem werden aufeinander abgestimmt. Die räumlichen Strukturen der Siedlungsgebiete werden so entwickelt, dass dadurch keine Abhängigkeit vom Auto entsteht.

## Innovationen gezielt einsetzen

Neue Technologien unterstützen dabei, das Verkehrssystem effizienter zu machen. Dabei werden CarSharing und kollaborative Mobilität berücksichtigt. Darunter versteht man einen neuen Mobilitätsstil, bei dem die gemeinsame Benutzung der Verkehrsmittel im Zentrum steht. Neben klassischen Fahrgemeinschaften kann zum Beispiel auch ein Fahrrad von mehreren Personen genutzt werden.



*Das Angebot für die Kombination verschiedener Verkehrsmittel ist ständig zu erweitern.*

## Nichtfossile Antriebsarten fördern

Durch Förderprogramme wird der Einsatz nichtfossiler Antriebsarten sowohl im öffentlichen Verkehr als auch im Individualverkehr unterstützt. 10.000 E-Fahrzeuge ersetzen fossil betriebene Kraftfahrzeuge.

Gasomnibusse können verstärkt mit regional produziertem Biogas betrieben werden, wobei dafür nicht nur im städtischen, sondern auch im Überlandverkehr

Potenzial vorhanden ist. Bei der Elektromobilität wird das Land eine Vorbildwirkung einnehmen - bei der Umstellung des eigenen Fuhrparks auf Elektroautos und bei der Bereitstellung von öffentlichen Elektro-Ladestationen. Insgesamt soll der gesamte rechtliche Rahmen, zum Beispiel bei Baurecht und Verkehrsrecht, so angepasst werden, dass die Elektromobilität so weit wie möglich begünstigt wird.



# salzburg.mobil 2025 - Alle Maßnahmen im Überblick

## Handlungsfeld 1 - Rahmenbedingungen optimieren

Maßnahmen- gruppe	Maßnahme
Mobilität und Raumordnung	<b>Siedlungsentwicklung nach Möglichkeit am öffentlichen Verkehr orientieren</b> <i>Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Rahmen von salzburg.mobil 2025 und die Siedlungsentwicklung im Rahmen des Salzburger Raumordnungsgesetzes finden aufeinander abgestimmt statt.</i>
	<b>Verstärkte Berücksichtigung der Belange des Fuß- und Radverkehrs in der Raumplanung</b> <i>Bei der Siedlungsentwicklung wird besonderer Wert auf fußgänger- und radfahrerfreundliche Strukturen gelegt.</i>
	<b>Mobilitätskonzepte auf kommunaler und/oder regionaler Ebene als Entscheidungsgrundlage evaluieren</b> <i>Das Land fasst einen landesweiten Standard für Straßen- und Wegekonzepte der Gemeinden als Basis für Planungen und Entscheidungen ins Auge.</i>
Mobilität, Bauen und Wohnen	<b>Verstärkte Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs im Baurecht</b> <i>Im Salzburger Baurecht und bei der Wohnbauförderung werden die dort definierten Rahmenbedingungen in Richtung fahrradfreundliches Bauen weiterentwickelt.</i>
	<b>Weniger Wohnbaufördergelder in Garagenbau investieren</b> <i>Reiner Garagenbau ist Kfz-lastig, unterstützt also kaum die so wichtige Trendwende hin zu alternativen Verkehrsmitteln. Hingegen forciert das Land Anreize, zum Beispiel im Bautechnikgesetz: flexiblere Stellplatzvorschriften zugunsten CarSharing-Autos oder Mobilitätsmanagement im Zuge des Wohnbaus; verstärkte Information, Kommunikation und Motivation zu nachhaltiger Mobilität.</i>
Mobilität und Region	<b>Mobilitätskompetenz in Regionen stärken</b> <i>Aufeinander abgestimmte Verkehrs- und Raumplanung erhält noch mehr Stellenwert in den regionalen Entwicklungskonzepten. Nach Möglichkeit übernehmen die Regionen bestimmte Aufgaben des Mobilitätsmanagements wie Information und Motivation zu nachhaltiger Mobilität und zu Mobilitätsbewusstsein. Dabei erhalten die Regionen Unterstützung vom Land Salzburg und seiner Verkehrsverbundorganisation Salzburg Verkehr.</i>
	<b>Gemeindeverantwortliche für öffentlichen Verkehr bzw. Mobilität ausbilden und einsetzen</b> <i>Ziel ist, dass die Salzburger Gemeinden landesweit flächendeckend über kompetente Ansprechpersonen für alle Mobilitätsfragen verfügen. Sie informieren die Bevölkerung über das lokale und regionale Bus-, Bahn- und Radverkehrsangebot. Den Entscheidungstragenden stehen sie als beratende Organe zur Seite - zum Beispiel bei Fragen zum Fahrplan oder bei Investitionen der Gemeinden in Mobilität.</i>
Radverkehr gemeinsam fördern	<b>Kooperationen von Akteuren weiterführen und weiter entwickeln</b> <i>Das Land unterstützt die Akteure der Radverkehrsförderung bei ihrer Vernetzung. Damit wird deren dauerhafte Kooperation gefördert.</i>
	<b>FahrRad-Beratung für Gemeinden anbieten</b> <i>Das Land berät die Gemeinden bei ihren Anliegen, dem Radverkehr durch konkrete Maßnahmen mehr Stellenwert und mehr Möglichkeiten einzuräumen.</i>
	<b>Radverkehrskonzepte auf Gemeinde-/Regionsebene unterstützen</b> <i>Das Land unterstützt fachlich und finanziell die Umsetzung von Radverkehrsstrategien, zum Beispiel bei radverkehrsfördernden Rad- bzw. Gemeindeverkehrskonzepten und bei der Fortbildung von Organen der Gemeinden in Mobilitätsfragen.</i>
Information/ Bewusstseins- bildung nach innen	<b>Zielgruppenorientierte Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten für Landes- und Gemeindebedienstete anbieten</b> <i>Das Land unterstützt die Bewusstseinsbildung zum Thema Radverkehr durch Weiterbildungsmöglichkeiten für Zielgruppen in Gemeinden wie Straßenverwaltungs-, Baurechts-, Verkehrs- und Raumplanungsbeauftragte.</i>
	<b>Laufende Information von Regionalverbänden bzw. über den öffentlichen Verkehr</b> <i>Die Verkehrsverbundorganisation Salzburg Verkehr trägt ihre aktuellen Informationen laufend an die Gemeindeverbände und Gemeindeverantwortlichen heran. Das beinhaltet auch Ausbildungs- und Weiterbildungsveranstaltungen sowie Informationsmaterial für Bürgerinnen, Bürger und Medien.</i>

## Handlungsfeld 2 - Infrastruktur zielgerichtet ausbauen

18

Maßnahmen- gruppe	Maßnahme
Mobilitäts- chancen ausgleichen	<b>Pilotprojekt(e) Barrierefreiheit von Buslinien und Haltestellen</b> <i>Auf mindestens zwei regionalen Buslinien wird die durchgehende Barrierefreiheit an allen Haltestellen realisiert. Dazu erstellt das Land auch eine Haltestellenrichtlinie.</i>
	<b>Position gegenüber Bund: Barrierefreiheit im Schienenverkehr bis 2025 anstreben</b> <i>Im Zusammenhang mit der Forderung von Barrierefreiheit an allen Bahnhöfen und Haltestellen der ÖBB wird das Land in seinem Zuständigkeitsbereich (z.B. Pinzgauer Lokalbahn, Salzburger Lokalbahn) für Barrierefreiheit sorgen.</i>
Wegenetz für den Radverkehr optimieren	<b>Qualitätsstandards und einheitliche Planungsgrundsätze (Empfehlungen) für den Radverkehr etablieren</b> <i>Das Land führt einheitliche Qualitätskriterien für das Landesradroutennetz ein und legt diese Standards auch den Gemeinden bei ihrer Radverkehrsinfrastruktur nahe.</i>
	<b>Berücksichtigung des Radverkehrs bei relevanten Infrastrukturmaßnahmen</b> <i>Bei Bau- und Verkehrsinfrastrukturvorhaben wird bereits in der Planungsphase der Radverkehr stärker berücksichtigt. Damit sollen Folgekonflikte von vorne herein vermieden werden.</i>
	<b>Festlegung, Ausbau und einheitliche Beschilderung eines Landesradroutennetzes</b> <i>Das Land legt bei der Beschilderung der Radrouten Wert auf moderne Grundsätze hinsichtlich Systematik, Art und Inhalt der Wegweisung. Die Implementierung im gesamten Landesradroutennetz erfolgt schrittweise und nach Plan.</i>
Abstell- möglich- keiten für Fahrräder schaffen	<b>Ausweitung des Angebotes an Fahrrad-Abstellanlagen bei öffentlichen Gebäuden</b> <i>Das Land geht im eigenen Wirkungsbereich mit gutem Beispiel voran und weitet das Angebot an hochwertigen Abstellanlagen deutlich aus.</i>
	<b>Förderung der Errichtung von Fahrrad-Abstellanlagen bei Betrieben</b> <i>Neben Bewusstseinsbildung und Information der Betriebe wird auch die Möglichkeit für Landesförderungen geprüft.</i>
	<b>Erstellung von kommunalen Fahrrad-Abstellanlagenkonzepten unterstützen</b> <i>Das Land unterstützt die Gemeinden bei der Planung hochwertiger, moderner Fahrrad-Abstellanlagen, die im besten Falle eingebettet sind in Radverkehrskonzepte und Mobilitätskonzepte der Gemeinden und Regionen.</i>
Trassen- freihaltung für Schienen- infrastruktur	<b>Trassenfreihaltung der ERB-Strecken durch Verordnung des Landes (Sachprogramm Raumplanung und Verkehr)</b> <i>Um künftige Vorhaben neuer Regionalbahnen im Zentralraum zu ermöglichen, müssen dafür in Frage kommende Korridore langfristig vor Bebauung und Baulandwidmungen gesichert werden.</i>
	<b>Trassenfreihaltung Salzburg - Köstendorf</b> <i>Die künftige Trasse der Eisenbahn-Hochleistungsstrecke Wien-Linz-Attnang-Puchheim-Salzburg ist vor Bebauung und Baulandwidmungen im Bereich Köstendorf zu bewahren. Als Instrument dafür wird das verbindlich zu erklärende Sachprogramm Raumplanung und Verkehr herangezogen.</i>
	<b>Position gegenüber Bund: Trassenkonkretisierung Pass-Lueg</b> <i>Das Land Salzburg fordert vom Bund die Planung für einen neuen Bahntunnel-Abschnitt von Golling durch den Pass Lueg bis etwa Stegenwald oder noch weiter südlich.</i>
Schienen- infrastruktur verbessern	<b>Verlängerung der S1 planen (Salzburg Hbf - Hallein)</b> <i>Einreichplanung zur teilweise unterirdischen Verlängerung der Salzburger Lokalbahn nach Süden bis 2020.</i>
	<b>Verlängerung der S1 errichten (Salzburg Hbf - Hallein)</b> <i>Umsetzung der unterirdischen Verlängerung der Salzburger Lokalbahn gemeinsam mit der Stadt Salzburg und mit Unterstützung des Bundes ab etwa 2022.</i>
	<b>S2 ausbauen</b> <i>Umfassende Infrastrukturausbaumaßnahmen an der Westbahn im Flachgau zwischen Salzburg-Hauptbahnhof und Straßwalchen sowie auf der Mattigtalbahn. Damit wird eine markante Angebotsverdichtung ermöglicht.</i>
	<b>Bestandsinfrastruktur der S1 optimieren</b> <i>Optimierung der Infrastruktur der Salzburger Lokalbahn, zum Beispiel durch Umbau des Bahnhofs Weithwörth-Nussdorf und die Einrichtung einer Zweigleisinsel bei Weitwörth-Oichtensiedlung für Zugbegegnungen („Kreuzungen“).</i>
	<b>Haltestelle im Bereich Schütteldorf errichten</b>
	<b>Pinzgaubahn weiter entwickeln</b> <i>Prüfung von Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung, wie zum Beispiel Barrierefreiheit und Anbindung Kaprun.</i>
	<b>Position gegenüber Bund: Bundesfinanzierung der Schieneninfrastruktur absichern</b> <i>Die Salzburger Vorhaben zur Eisenbahninfrastruktur werden Teil der ÖBB-Rahmenpläne für Gestaltung und Ausbau der Infrastruktur.</i>

## Handlungsfeld 2 - Infrastruktur zielgerichtet ausbauen (Fortsetzung)

Maßnahmen- gruppe	Maßnahme
Park&Ride / Park&Drive - Angebote ausweiten	<b>Park&amp;Ride-Angebot an den Achsen leistungsfähiger ÖV-Verbindungen ausweiten</b> <i>Im gesamten Bundesland werden bis 2025 mindestens 1.300 neue Pkw-Stellplätze zur P&amp;R-Nutzung geschaffen. Als Basis dient eine 2015 erstellte Fachstudie zum Bedarf.</i>
	<b>Fahrgemeinschaften fördern - Pendlerparkplätze ausbauen</b> <i>Für zusätzliche Pendlerparkplätze wird auf Basis eines gemeinsam mit der Asfinag 2015 erstellten Konzeptes anhand konkreter Standortvorschläge gesorgt.</i>
Straßennetz optimieren	<b>Kapazitätsengpässe im Landesstraßennetz beseitigen</b> - Umfahrung Bergheim/Lärmschutztunnel planen und errichten - Entlastungsstraße Schütteldorf realisieren
	<b>Autobahnanschlüsse optimieren</b> - Anschlussstelle Flachau/Reitdorf errichten - Voll-Anschlussstelle Kuchl errichten - Anschlussstelle Hagenau fertigstellen
Internationale Anbindung	<b>Der Flughafen Salzburg Airport W.A. Mozart bleibt bedeutendster Regionalflughafen Österreichs samt seinem grenzüberschreitenden Nutzen für die EuRegio Salzburg - Berchtesgadener Land - Traunstein</b>

19

## Handlungsfeld 3 - ÖV-Angebote verbessern

Maßnahmen- gruppe	Maßnahme
„Salzburg Takt 2025“	<b>Landesweiter integrierter Taktfahrplan für Bahn und Bus, Angebotsausweitung und Fahrzeitverkürzung auf der Verbindung Lungau - Zentralraum</b> <i>Erstellung eines Leitbildes für den Infrastrukturausbau des öffentlichen Verkehrs. Für die Taktdichte auf den Linien werden Bedienungsstandards für die Kurse pro Tag erarbeitet.</i>
	<b>Flächendeckende Sicherstellung der österreichweit gültigen Mindestbedienungsstandards</b> <i>Das Land Salzburg orientiert sich beim integrierten Taktfahrplan an den österreichischen Mindestbedienungsstandards, sieht also - je nach Siedlungsstandort - ein gewisses Mindestangebot an täglichen Abfahrten von Bus und Bahn vor.</i>
	<b>Ausbau sechs regionaler Buskorridore im Zentralraum</b> <i>Attraktivitätssteigerung der wichtigsten regionalen Buskorridore durch Infrastruktur an den Haltestellen und bei der Taktdichte.</i>
	<b>Förderung des Ausbaues ergänzender Mikro-ÖV Angebote</b> <i>Das Land forciert die alternative Erschließung mit öffentlichem Verkehr im ländlichen Raum durch Systeme wie Rufbusse und Anrufsammeltaxis.</i>
	<b>Optimierung und Weiterentwicklung des ÖV-Angebotes in der Stadt Salzburg</b> <i>In Partnerschaft mit der Stadt und ihren Umlandgemeinden wird der öffentliche Verkehr verbessert, zum Beispiel durch größere Fahrzeuge, attraktivere Haltestellen, höhere Taktdichten.</i>
Angebots- optimierungen auf der Schiene	<b>30-Minuten-Takt S2 (Freilassing - Salzburg - Straßwalchen), 15-Minuten-Takt Salzburg - Freilassing</b> <i>Diese Maßnahmen werden möglich mit dem in salzburg.mobil 2025 beschlossenen Paket zum Infrastrukturausbau für die S2 und die Mattigtalbahn.</i>
	<b>Verbesserung des Schienenangebotes im Pinzgau bzw. der Verbindung Pinzgau - Pongau - Salzburg</b> <i>Im Brennpunkt steht die Schnellverbindung von Saalfelden nach Salzburg auf der bestehenden Infrastruktur mit einer Gesamtfahrzeit von rund 90 Minuten.</i>
	<b>Prüfung der Wiederaufnahme Regionalverkehr Bischofshofen - Radstadt („S-Bahn Pongau“)</b> <i>Die aus der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse sollen helfen, die richtigen Entscheidungen über einen Fortbestand des Bahnverkehrs zwischen Bischofshofen und der Landesgrenze Richtung Steiermark zu treffen.</i>
	<b>Optimierung der Abstimmung Bahn-Bus entlang der Pinzgauer Lokalbahn</b> <i>Prüfung der Möglichkeiten einer Angebotsoptimierung und der Hebung von Synergien, also von zusätzlichem positivem Zusammenwirken der Bahn- und Busverkehre zwischen Zell am See und Krimml.</i>
	<b>Verkehrsangebot der Murtalbahn erhalten</b> <i>Die bewährte Unterstützung des Schienennahverkehrs zwischen der steiermärkischen Landesgrenze und Tamsweg wird fortgesetzt. Darüber hinaus Prüfung, ob eine Angebotsverdichtung eine konkrete und hinsichtlich des Aufwandes vertretbare Verbesserung des Mobilitätsangebotes bedeuten könnte.</i>
	<b>Position gegenüber bayerischen Partnern: Ausweitung der S-Bahn in Bayern gemäß Empfehlungen der ERB-Studie</b> <i>Die Vorteile einer Ausweitung des S-Bahn-Betriebes im benachbarten bayerischen Raum wurden 2015 in einer eigenen Studie nachgewiesen. Das Land Salzburg unterstützt die Landkreise Traunstein und Berchtesgadener Land bei ihren Bemühungen, entsprechende Infrastrukturvorhaben voranzutreiben und fördert die Zusammenarbeit aller Verkehrsunternehmen im Zentralraum und beidseits der Staatsgrenze.</i>

## Handlungsfeld 4 - Sicherheit erhöhen

Maßnahmen- gruppe	Maßnahme
Tempo- reduktion im Straßennetz anstreben	<b>Gemeinden bei Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit unterstützen</b> <i>Tempozonen in Ortsgebieten haben das Potenzial, die Verkehrssicherheit erheblich zu verbessern. Das Land unterstützt die Gemeinden bei solchen Vorhaben auf fachlicher Ebene.</i>
	<b>Sicherheit auf Freilandstrecken erhöhen</b> <i>In den Verfahren zur Prüfung des Erfordernisses von Tempolimits auf Freilandstrecken werden die aktuellen und teilweise auf internationaler Ebene vorliegenden Erfahrungen verstärkt berücksichtigt. Es geht um die ausgewogene Anwendung der unterschiedlichen Maßnahmen im Rahmen der Möglichkeiten der Förderung von Sicherheit, Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs.</i>
Verkehrs- sicherheits- maßnahmen (weiter-) entwickeln und setzen	<b>Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung vor Schulen</b> <i>Das Land bietet den Gemeinden einen Leitfaden zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Nahbereich von Schulen an. Er enthält praktische Tipps zu bewährten Maßnahmen und deren Umsetzung.</i>
	<b>Umfassendes und erfolgreiches Landesverkehrssicherheitsprogramm „Gib8!“ fortsetzen</b> <i>Das 2005 begonnene Verkehrssicherheitsprogramm mit seinen Aktionen und Kampagnen läuft weiter.</i>

20

## Handlungsfeld 5 - Schnittstellen optimieren

Maßnahmen- gruppe	Maßnahme
Inter-/ Multimodalität fördern	<b>Ausweitung des Angebotes an Fahrrad-Abstellanlagen bei Bahnhöfen und Bushaltestellen</b> <i>Es werden weiterhin Landesfördergelder für entsprechende Maßnahmen bereitgehalten, die beispielsweise auch Park&amp;Ride-Anlagen betreffen können.</i>
	<b>Pilotprojekt zur Fahrradmitnahme in Bussen im Überlandbereich durchführen</b> <i>Die Fahrradmitnahme im Bus ist noch nicht genau geregelt und hängt häufig von der Bereitschaft der Buslenkenden ab. Ein Pilotprojekt prüft die Möglichkeiten.</i>
	<b>Umsetzung und Ausweitung des Rad-Verleihsystems der Stadt Salzburg</b> <i>Bei den Planungen der Stadt für ihr Fahrradverleihsystem wird das Land Salzburg Überlegungen einer Ausweitung auf die umgebenden Gemeinden unterstützen. Die Möglichkeiten für spezielle ÖV-Kombitarife für Nutzerinnen und Nutzer des Systems werden geprüft.</i>
Einstieg und Umstieg im ÖV erleichtern	<b>Haltestelleninfrastruktur und -ausstattung verbessern</b> <i>Das Land erstellt einen Haltestellenleitfaden für die Gemeinden. Die dort definierten Mindestanforderungen und Qualitätsstandards für Haltestellen und ÖV-Knotenpunkte unter Berücksichtigung ihrer Verkehrsbedeutung erfahren landesweite Anerkennung.</i>
	<b>Implementierung von Systemen zur Anschlusssicherung in Knotenpunkten des ÖV</b> <i>Aufbau eines landesweiten Systems zur Anschlusssicherung und Fahrgastinformation. Es ermöglicht die einheitliche Kommunikation zwischen allen beteiligten Verkehrsunternehmen.</i>

## Handlungsfeld 6 - Mobilitätsmanagement breit implementieren

Maßnahmen- gruppe	Maßnahme
Standort- bezogenes Mobilitäts- management	<b>Mobilitätsmanagement in den Einrichtungen des Landes Salzburg</b> <i>Für alle größeren Dienststellen und Standorte von Landesgesellschaften erfolgt die schrittweise Erstellung von Mobilitätsmanagementkonzepten. Dabei geht es um Bewusstseinsbildung zur Mobilität, zu den Mobilitätsangeboten und um die Möglichkeiten in der Betriebsführung, nachhaltige Bedienstetenmobilität zu fördern.</i>
	<b>Mobilitätsmanagement für Großbetriebe</b> <i>Betrieben soll - je nach Standort und Größe - entsprechendes Mobilitätsmanagement nahegelegt werden.</i>
	<b>Mobilitätsmanagement für größere Bauvorhaben</b> <i>Bei Bauvorhaben (Wohnbau, Einkaufszentren etc.) kann - je nach Standort und Größe - mit Mobilitätsmanagement eine große Breitenwirkung erreicht werden. Es geht um die Verstärkung des positiven Trends hin zu intelligenter, vernetzter, ressourcen- und umweltschonender Mobilität.</i>
	<b>Freiwilliges Mobilitätsmanagement weiterhin unterstützen</b> <i>Das Land unterstützt weiterhin als Multiplikator die Entwicklung von Mobilitätsmanagementkonzepten in Betrieben, Gemeinden und Tourismuseinrichtungen. Partner wie Wirtschaftskammer und Salzburg AG werden weiterhin zur Mitwirkung eingeladen.</i>
Intensivierung von Information und Marketing für den ÖV	<b>Landesweite Informationskampagnen durchführen</b> <i>Die Verkehrsverbundgesellschaft Salzburg Verkehr des Landes intensiviert ihre landesweiten Marketing- und Informationskampagnen zum Thema öffentlicher Verkehr. Die Mobilitäts- und Tarifangebote werden offensiv unter Nutzung aller Medien vermittelt.</i>
	<b>Fahrgastbeirat bei Salzburg Verkehr schaffen</b> <i>Über den Fahrgastbeirat können Wünsche und Anliegen der Fahrgäste noch besser aufgenommen und bei der Angebotsplanung des öffentlichen Verkehrs berücksichtigt werden.</i>
Bewusstseins- bildungs- maßnahmen zum Radverkehr setzen	<b>Dachmarke zum Radverkehr</b> <i>Radverkehrsaktivitäten und -kampagnen von Land und Stadt Salzburg werden inhaltlich abgestimmt und im Zeichen einer Dachmarke kommuniziert - unter Einbindung von Gemeinden und Tourismusverbänden.</i>
	<b>Aktionsjahr: „Ja(hr) zum Fahrrad“</b> <i>Während der Laufzeit von salzburg.mobil 2025 veranlasst das Land mindestens ein Schwerpunktjahr zum Thema Radfahren.</i>
	<b>Routenplaner zum Radfahren in Salzburg etablieren</b> <i>Ausdehnung der Verfügbarkeit der online-Karte „radlkarte.info“ vom Salzburger Zentralraum auf das gesamte Landesgebiet.</i>
	<b>Zielgruppenspezifische Rad-Aktionen planen und durchführen</b> <i>Die positive Stimmung zugunsten des Radverkehrs wird durch konkrete Aktionen im Sinne der beschlossenen Landesradverkehrsstrategie „Fahr Rad in Salzburg!“ weiter gefördert.</i>
Parkraum- bewirt- schaftung und Verkehrs- regulierung	<b>Unterstützung der Ausweitung von Kurzparkzonen in den zentralen Orten und der Stadt Salzburg</b> <i>Das Land unterstützt die Kommunen in fachlichen, rechtlichen und organisatorischen Fragen der Regelung des ruhenden Verkehrs. Kurzparkzonen sind ein bewährtes Mittel zur Steuerung des Verkehrs beziehungsweise der Verkehrsmittelwahl.</i>
	<b>Verkehrsregulierungen als Begleitmaßnahme zu ÖV-Angebotsausweitungen</b> <i>Bewusstseins- und Willensbildung bei den Gemeinden zur Steuerung des Mobilitätsverhaltens und zum Umstieg auf neu geschaffenes Angebot im öffentlichen Verkehrs. Das betrifft zum Beispiel Parkraumbewirtschaftungskonzepte und städtebauliche Begleitplanungen zur Steigerung der Attraktivität urbaner und dörflicher Räume.</i>
Sprit- spartrainings	<b>Spritspartrainings für alle Salzburgerinnen und Salzburger - Fokussierung auf Berufskraftfahrende</b> <i>Verstärkte Aufklärungs- und Motivationskampagnen sollen Kfz-Besitzende und Flottenbetreibende zu spritsparender Fahrweise veranlassen. Das Land unterstützt bzw. koordiniert entsprechende Trainingsprogramme.</i>
	<b>Spritspartrainings für Landesbedienstete anbieten</b> <i>Im Sinne der Vorbildwirkung wird das Land in seinem Wirkungsbereich regelmäßig Spritspartrainings für Bedienstete durchführen.</i>

## Handlungsfeld 7 - Wirtschaft stärken, Güterverkehr optimieren

Maßnahmen- gruppe	Maßnahme
Nachhaltige Citylogistik	<p><b>Unterstützung von innovativen Citylogistiksystemen</b>  <i>Bewusstseinsbildung und Vernetzung der Körperschaften und Dienstleister zum Thema innovative Logistiksysteme im urbanen Umfeld. Als Schwerpunkte könnten sich alternative Antriebe in der Lieferkette bei der Vor-Ort-Auslieferung oder Fahrrad-Logistikdienstleistungen herausbilden.</i></p>
Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene	<p><b>Trassenfreihaltung für Anschlussbahnen und Sicherung bestehender Anlagen (z.B. Stieglbahn)</b>  <i>Das Land sorgt mit dem Sachprogramm Raumplanung und Verkehr für die Sicherung bestehender Güter-Anschlussbahnen und für die Freihaltung von Trassen möglicher künftiger Anschlussbahnen.</i></p>
	<p><b>Errichtung von Anschlussbahnen weiterhin fördern</b>  <i>Das für verbindlich zu erklärende Sachprogramm Raumplanung und Verkehr sieht die Sicherung bestehender Güter-Anschlussbahnen und die Freihaltung von Trassen möglicher künftiger Anschlussbahnen vor.</i></p>
	<p><b>Aufstockung der Einzelwagenförderung des Bundes durch das Land Salzburg</b>  <i>Das Land prüft, ob Waggonsendungen, die vom Bund seit 2013 gefördert werden, zusätzliche Landesförderungen erhalten können.</i></p>
	<p><b>Ergebnisse des Projektes Sansibas nutzen</b>  <i>Das 2014 aufgebaute Anschlussbahn-Informationssystem sollte weiterhin als Vermarktungs- und Kontaktplattform der Betreibenden breit genutzt werden. Das Land bewirbt dies im Rahmen seiner Möglichkeiten. Dazu gehört auch das mit dem EU-geförderten Projekt Sansibas geschaffene öffentlich zugängliche Online-Portal zum Kostenvergleich zwischen Schienen- und Straßentransport.</i></p>

22



Das Land Salzburg unterstützt die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn.



## Handlungsfeld 8 - Innovationen gezielt einsetzen, neue Systeme entwickeln

Maßnahmen- gruppe	Maßnahme
CarSharing fördern	Förderung kommunaler CarSharing-Systeme
Elektro- mobilität und Fahrzeuge mit alternativen Antrieben forcieren - Flotten- umstellung	Strategie des Landes für alternative Antriebe erstellen <i>Alternative Antriebe, zum Beispiel elektrische oder Biogasantriebe, werden forciert. Schwerpunkt sind größere Flottenbetreibende und der öffentliche Verkehr. Auch der Bereich privater Kfz ist Teil strategischer Überlegungen.</i>
	E-Parkplätze / Ladestationen bei Landeseinrichtungen errichten <i>Im Sinne der Vorbildfunktion werden im Bereich von Landesdienststellen öffentlich zugängliche Elektro-Ladestationen errichtet.</i>
	Umstellung des Pkw-Fuhrparks des Landes auf alternative Antriebe <i>Der Anteil alternativ angetriebener Pkw bei der Dienstwagenflotte des Landes wird schrittweise und deutlich erhöht.</i>
	Prüfung von Möglichkeiten zum Einsatz alternativer Antriebe im ÖV <i>Neben technischen Belangen werden auch betriebswirtschaftliche und vergaberechtliche Fragen geklärt.</i>
Intelligente Verkehrs- infrastruktur und kooperatives Verkehrs- management	Organisationsübergreifende Verkehrssteuerung und -datenerfassung vorantreiben <i>Die Vernetzung der Verkehrssteuerung auf Autobahnen, Landesstraßen und in der Stadt Salzburg wird vorangetrieben. Das ermöglicht die dynamische Wegweisung durch rechnergesteuerte Ampeln und erleichtert die telematikgesteuerte Bevorrangung des öffentlichen Verkehrs im Straßenraum.</i>
Tarifliche Zugangs- barrieren zum ÖV senken	Mobilitätskarte für Salzburgerinnen und Salzburger - E-Ticketing <i>Bis 2020 wird das herkömmliche Ticketsystem im Salzburger Verbundraum durch ein universelles elektronisches Fahrkartensystem ergänzt. Diese Fahrkarten sollen ergänzende Mobilitätsangebote wie CarSharing, Radverleih und Parkgaragen unmittelbar und landesweit nutzbar machen.</i>
	Salzburger Land Mobil Card für Gäste <i>Bereithaltung eines kostengünstigen oder kostenfreien ÖV-Tickets für Übernachtungsgäste. Die Idee basiert u.a. auf den im Winter für Gäste kostenlosen Schibussen und ist in Kooperation mit den Tourismusverantwortlichen der Regionen und des Landes umzusetzen.</i>
	Verkehrsverbund auf ganze EuRegio Salzburg - Berchtesgadener Land - Traunstein ausweiten <i>Gemeinsam mit den benachbarten Landkreisen und dem Freistaat Bayern wird mit dieser Maßnahme für die einheitliche und einfache Nutzung des öffentlichen Verkehrs beidseits der Staatsgrenze gesorgt.</i>
	Vorhandene verkehrsmittelübergreifende Auskunftssysteme auf Verbundräume benachbarter Regionen und Länder ausweiten <i>Die Vereinheitlichung des Verkehrsauskunftssystems mit jenen anderer Verbundräume und Länder führt zu mehr Klarheit und Einfachheit aller Informationen. Damit wird der Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel gefördert.</i>
Finanzierung	Prüfung innovativer Finanzierungsinstrumente <i>Interessante Beispiele wie spezielle Abgaben in europäischen Hauptstädten, fondsbasierte Finanzierung für Verkehrsinfrastruktur, Quer- und Nutznießerfinanzierung werden hinsichtlich ihrer Effektivität, Akzeptanz und Anwendbarkeit in Salzburg geprüft.</i>

# Erfolgskontrolle und Monitoring

24

Die Erfolgskontrolle und laufende Qualitätssicherung bei der Umsetzung von salzburg.mobil 2025 erfolgt durch ein eigenes Monitoringsystem. Die Landesregierung berichtet regelmäßig - mindestens alle zwei Jahre - dem Landtag und der Öffentlichkeit über den aktuellen Umsetzungsgrad und die Wirkung der Maßnahmen von salzburg.mobil 2025.

Was wird kontrolliert? Zum einen der Projektfortgang jeder Einzelmaßnahme, zum anderen der Erreichungsgrad der Oberziele von salzburg.mobil 2025: Erreichbarkeit, Mobilität für alle, klima- und umweltfreundlicher Verkehr, Verkehrssicherheit und effizienter Mitteleinsatz.

## Messung der Zielerreichungsgrade über Leitindikatoren

Insgesamt dreizehn Leitindikatoren werden für die Beurteilung herangezogen. Beim Ziel „Erreichbarkeit“ ist das zum Beispiel die Nähe von Bus- und Bahnhaltestellen zu Siedlungsgebieten und die Häufigkeit von Verkehrsstaus auf Landesstraßen, beim Ziel „Klima/ Umwelt“ die Entwicklung bei den Treibhausgas-Emissionen.

## Grün für gute, Rot für unerwünschte Entwicklung

Der Status je Leitindikator wird im Monitoringbericht kurz und bündig zusammengefasst: Grün weist auf eine Entwicklung in Richtung Zielerreichung hin. Rot bedeutet eine der Zielrichtung entgegengesetzte Entwicklung und Gelb eine noch unklare Entwicklung beziehungsweise keine Entwicklung.





# Anhang

## Dialogforen 2015

25

- Landesabteilung 1 Wirtschaft, Tourismus und Gemeinden
- Landesabteilung 6 Infrastruktur und Verkehr
- Landesabteilung 10 Wohnen und Raumplanung
- Stadtgemeinde Salzburg/Stadtplanung u. Verkehr
- Stadtgemeinde Freilassing
- Verkehrsplattform
- SalzburgerLand Tourismus Gesellschaft - SLTG
- Salzburg Verkehr
- Salzburg AG
- Salzburg Airport W.A. Mozart
- Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen
- Salzburger Gemeindeverband
- Alle Salzburger Bezirkshauptmannschaften
- Regionalverband ÖPNV Pinzgau
- Gemeindeverband ÖPNV Flachgau II
- Regionalmanagement Pinzgau
- Regionalverband Pongau
- Regionalverband Lungau
- Regionalverband Tennengau
- Regionalverband Salzburger Seenland
- Regionalverband Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden
- Regionalverband Flachgau Nord
- EuRegio Salzburg-Berchtesgadener Land-Traunstein
- Leader-Region Nationalpark Hohe Tauern

- ITG - Innovationsservice für Salzburg
- Industriellenvereinigung Salzburg
- Wirtschaftskammer Salzburg
- Arbeiterkammer Salzburg
- ARBÖ
- ÖAMTC
- Radlobby Salzburg
- Polizei - Landesverkehrsabteilung
- Landesschulrat für Salzburg
- Landesschulsprecher AHS - Johannes Schwaighofer
- Universität Salzburg
- Salzburg Wohnbau
- SPÖ Stadt Salzburg
- SPÖ Land Salzburg
- Grüne Land Salzburg
- ÖVP Stadt Salzburg
- FPÖ Stadt Salzburg
- NEOS Stadt Salzburg
- SALZ Stadt Salzburg
- Landesstabsstelle für Chancengleichheit, Antidiskriminierung u. Frauenförderung
- Integrationsbeirat des Landes Salzburg
- Österreichische Hochschülerschaft/ Uni Salzburg
- Österr. Pensionistenverband - LV Salzburg
- Salzburger Seniorenring
- Verein Akzente Salzburg
- Klimabündnis Salzburg

# Expertinnen- und Expertengremien

## Steuerungsgruppe

### Mitglieder der Steuerungsgruppe

Landesrat Hans Mayr als Vorsitzender  
Stadt Salzburg, Stadtrat Johann Padutsch  
Salzburger Gemeindeverband,  
Präs. Bgm. Günther Mitterer  
Landtagsabgeordnete Dipl.-Ing. Angela Lindner  
Landtagsabgeordneter HR Dr. Josef Schöchel  
Landtagsabgeordneter Helmut Naderer  
Landesbaudirektor Dipl.-Ing. Christian Nagl

### Beratend

Mag.(FH) Allegra Frommer, Salzburg Verkehr  
Dipl.-Ing. Franz Schober, Stadt Salzburg  
Dipl.-Ing. Dr. Roland Hittenberger, Landesbaudirektion  
Dipl.-Ing. Ralf Kühn, Landesbaudirektion  
Dipl.-Ing. Helmut Koch, Komobile Gmunden  
Dipl.-Ing. Sebastian Reinberg, Komobile Gmunden  
Mag. Claudia Schönegger, Terracognita KG Salzburg  
Dipl.-Ing. Dr. Hans Wehr  
Dipl.-Ing. Markus Schuster, Herry Consult GmbH, Wien  
Mag. Alfons Wörmer

26

## Facharbeitsgruppen

### Tourismus und Verkehr

SalzburgerLand Tourismus Gesellschaft SLTG  
Tourismus Salzburg GmbH TSG  
Gästeservice Tennengau  
Neusiedlersee Tourismus GmbH  
Schmittenhöhe AG  
Gasteiner Bergbahnen AG  
Regionalverband Tennengau  
Regionalverband Lungau  
Nationalpark Hohe Tauern

Zell am See-Kaprun Tourismus GmbH  
Saalfelden Leogang Touristik GmbH  
Gastein Tourismus  
Wagrain-Kleinarl Tourismus  
Landesabteilung 1 Wirtschaft, Tourismus u. Gemeinden  
Landesabteilung 6 Infrastruktur und Verkehr  
Salzburger Verkehrsverbund Gesellschaft SVG  
Salzburg AG  
Grüne Salzburg - Verkehrssprecherin im Landtag

### Intelligente Verkehrssysteme IVS

Landesabteilung 6 Infrastruktur und Verkehr  
Salzburger Verkehrsverbund Gesellschaft SVG, Salzburg AG, ASFINAG  
IBM Österreich  
TraffiCon Salzburg  
research studio iSpace Salzburg  
salzburgresearch  
Stadtgemeinde Salzburg, Stadtplanung und Verkehr

## Wissenschaftliche Qualitätskontrolle (peer review)

Prof. Dipl.-Ing. Jürg Dietiker, Planungsethiker, Schweiz  
Dipl.-Ing. Dr. Stefan Schönfelder, WIFO Wien  
Prof. Dipl.-Ing. Sibylla Zech, Technische Universität Wien, Department für Raumplanung

## Beauftragtes Planungsteam

Dipl.-Ing. Helmut Koch, Komobile Gmunden  
Mag. Claudia Schönegger, Terracognita KG Salzburg  
Dipl.-Ing. Markus Schuster, Herry Consult GmbH, Wien  
Dipl.-Ing. Dr. Hans Wehr





LAND  
SALZBURG

---