



Mobilitätskonzept für den Salzburger Zentralraum

Zukunftsfähige Mobilität für Salzburg

Eine effiziente und nachhaltige Verkehrsinfrastruktur ist entscheidend für die Stadtentwicklung und Lebensqualität in Salzburg. Derzeit ist das bestehende Netz des öffentlichen Verkehrs (ÖV) jedoch stark belastet, was zu einer Zunahme des Individualverkehrs führt. Die Folge: Staus und überlastete Straßen. Denn der Anteil des Autoverkehrs am Verkehrsaufkommen beträgt rund 46 %, der ÖV-Anteil nur 16 %. Um den ÖV-Anteil zu verdoppeln und die Ziele der Landesmobilitätspolitik sowie die verkehrspolitischen Ziele von Salzburg.mobil 2025 zu erreichen, bedarf es gezielter Maßnahmen.

Das neue Salzburger Mobilitätskonzept stellt sich dieser Herausforderung. Es wurde von den Expert:innen des Landes und der Stadt Salzburg sowie des Salzburger Verkehrsverbundes entwickelt und beinhaltet einen umfassenden Ausbau von Lokalbahn und S-Bahn, die Verbesserung des Busnetzes sowie die Schaffung neuer verkehrsberuhigter Bereiche und Fahrradzonen. Diese Maßnahmen tragen zur Entlastung der Straßen und zur Verbesserung der Lebensqualität in Salzburg bei. Der modulare Aufbau des Konzeptes ermöglicht zukünftige Erweiterungen und bietet Raum für eine nachhaltige und zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur im Zentralraum Salzburg.

Impressum

Auftraggeber

Land Salzburg
Amt der Salzburger Landesregierung
Postfach 527
5010 Salzburg

Bearbeitung

Salzburger Verkehrsverbund GmbH
Schalmooser Hauptstraße 10
Postfach 74
5027 Salzburg

Fotos

© Neumayr Leo, © Neumayr Franz,
© Salzburger Regionalstadtbahn
Projektgesellschaft mbh
Titelseite: © Salzburger Regionalstadtbahn
Projektgesellschaft mbh
Rückseite: © Peter Baier

Grafik und Umsetzung

Reichl und Partner Werbeagentur GmbH
Promenade 25b
4020 Linz

Druck

offset5020 Druckerei & Verlag GesmbH
Bayernstraße 27
5071 Wals-Siezenheim

Stand

08/2024

Inhalt

1	Aktuelle Lage des öffentlichen Verkehrs in Salzburg	4
2	Ein Blick in die Zukunft	6
3	Ziele für die Weiterentwicklung des ÖV	7
4	Die neue Salzburger Mobilitätslösung im Detail	8
5	Unser Versprechen für die Verkehrsplanung	11
6	Ausbau des ÖV im Zentralraum Salzburg	12
7	Effiziente Mobilität durch zentrale Umsteigeknoten	14
8	Das neue Mobilitätskonzept im Überblick	15

Aktuelle Lage des öffentlichen Verkehrs (ÖV) in Salzburg

Salzburg verfügt über ein umfassendes Busnetz, das sowohl städtische als auch regionale Linien umfasst. Alle Buslinien bedienen mindestens einen dieser zentralen Punkte:

- Mirabellplatz
- Ferdinand-Hanusch-Platz
- Rathaus
- Mozartsteg
- Hauptbahnhof
- Hans-Schmid-Platz

Die Busse und der motorisierte Individualverkehr nutzen weitgehend dasselbe, stark belastete Straßennetz. Staus und Überlastungen sind hier an der Tagesordnung. Während die eigentlich bereits gut ausgebaute Nord-Süd-Achse langsam an ihre Kapazitätsgrenzen stößt, fehlt zusätzlich eine attraktive Ost-West-Verbindung. In Folge ist der Pendelverkehr mit dem Auto stark angestiegen und wird voraussichtlich weiter zunehmen.



© Neumayr Leo

Wanderungsbilanz und Suburbanisierung

Die Wanderungsbilanz des Bundeslandes Salzburg war in den letzten Jahren überwiegend leicht negativ. Es zogen mehr Menschen von der Stadt Salzburg in andere Gemeinden des Bundeslandes als umgekehrt. Vor allem der Bezirk Salzburg Umgebung (¾ der Abwanderungen von 2002–2019) und der Bezirk Hallein (rund 16 % der Abwanderungen) sind bevorzugte Wohnstandorte. Der Trend zur Suburbanisierung ist also weiterhin stark ausgeprägt.

Pendlerverflechtungen

Eine große Herausforderung stellt die starke Pendlerbewegung zwischen Stadt und Umland dar. Täglich pendeln ca. 60.000 Menschen in die Stadt Salzburg ein, während ca. 18.600 Menschen aus der Stadt auspendeln. Hinzu kommen rund 60.000 Pendler:innen innerhalb der Stadt Salzburg. Zusätzlich wird die Verkehrsbelastung durch Freizeitverkehr und Tourismus verstärkt.

Modal-Split: Verlagerung des Verkehrs

An einem durchschnittlichen Werktag werden in Salzburg rund 46 % der Wege mit dem Auto zurückgelegt. Der Anteil der ÖV-Nutzer:innen liegt in der Stadt bei 16 %. Um die Ziele der Landesmobilitätspolitik zu erreichen, müssen mehr Wege auf umweltschonendere Verkehrsmittel verlagert werden. Geplant ist eine Verdopplung des ÖV-Anteils auf rund 30 % im Zentralraum.

Verkehrspolitische Zielsetzungen

Auf Basis der festgelegten verkehrspolitischen Zielsetzungen in Salzburg.mobil 2025, dem Salzburger Landesmobilitätskonzept 2016–2025 [vgl. Land Salzburg – Abt. 6, 2016] und dem Verkehrleitbild der Stadt Salzburg 1997 [vgl. Magistrat Salzburg, 1997], soll der ÖV im Land und in der Stadt Salzburg einen Beitrag zur Bewältigung der künftigen Verkehrsbedürfnisse übernehmen.



© Neumayr Leo

Mit Bus und Bahn sicher unterwegs durch Salzburg

Klimaziele und öffentlicher Verkehr

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs in Salzburg leistet einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und zur Erreichung der Klimaziele des Pariser Abkommens. Salzburg setzt bereits auf ein umweltfreundliches Ö-Bus-System und plant weitere Maßnahmen, um den ÖV zu fördern und den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren.

Ein Blick in die Zukunft

Busverkehr

Bis 2040 wird sowohl mit einer Zunahme der Bevölkerung als auch der Mobilität gerechnet. Damit verbunden ist eine Zunahme der Wege, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Ein verbessertes Linien- und Taktangebot im Stadt- und Regionalbusverkehr soll diese Entwicklung unterstützen.

Lokalbahn und S-Bahn

Durch den geplanten Ausbau der Lokalbahn hin zu einem leistungsfähigen S-Bahn-System, wird eine deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen erwartet. So soll die Zahl der täglichen Fahrten mit der Lokalbahn bis 2040 um 70 % auf 23.500 steigen. Der vergleichbare Ausbau der Westbahnstrecke wird weitere Verbesserungen im öffentlichen Verkehr bringen.

Diese Maßnahmen und Prognosen verdeutlichen, dass im Mobilitätsbereich großer Handlungsbedarf besteht und Salzburg eine effiziente und umweltfreundliche Verkehrsinfrastruktur benötigt.



© Neumayr Leo

Ziele für die Weiterentwicklung des ÖV

Die Ziele für die Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots sind klar definiert und setzen sich aus folgenden Punkten zusammen:

Ausbau als Teil einer Gesamtstrategie

- Besonders im städtischen Raum wird der ÖV als flächeneffizientes Verkehrsmittel gefördert und optimal mit dem Fußverkehr vernetzt.
- ÖV-Haltestellen sollen direkt und sicher zugänglich sowie komfortabel ausgestattet sein.
- Die Aufenthaltsqualität auf den Hauptachsen des städtischen ÖV wird erhöht.
- Der ÖV wird gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) priorisiert, insbesondere auf Hauptachsen und an Kreuzungen.



© Neumayr Franz

Hohe Angebotsqualität

- Im städtischen Raum soll mindestens ein 10-Minuten-Takt angeboten werden.
- In dicht besiedelten Vororten wird ein 10- bis 15-Minuten-Takt angestrebt.
- Regionale Zentren sollen mindestens im 30-Minuten-Takt angebunden werden.
- Im ländlichen Raum wird ein mindestens stündlicher Takt auf den bedienten Korridoren sichergestellt.

Kundenfreundlichkeit

- Das öffentliche Verkehrsangebot soll für alle Bevölkerungsteile leicht verständlich, attraktiv und konkurrenzfähig sein.
- Es werden durchgängige Taktzeiten (60'/30'/15'/7,5') geplant.
- Direkte Linienführungen und konkurrenzfähige Fahrzeiten für Hin- und Rückfahrten werden angestrebt.

Die neue Salzburger Mobilitätslösung im Detail

1) Durchbindung der Regionalbusse

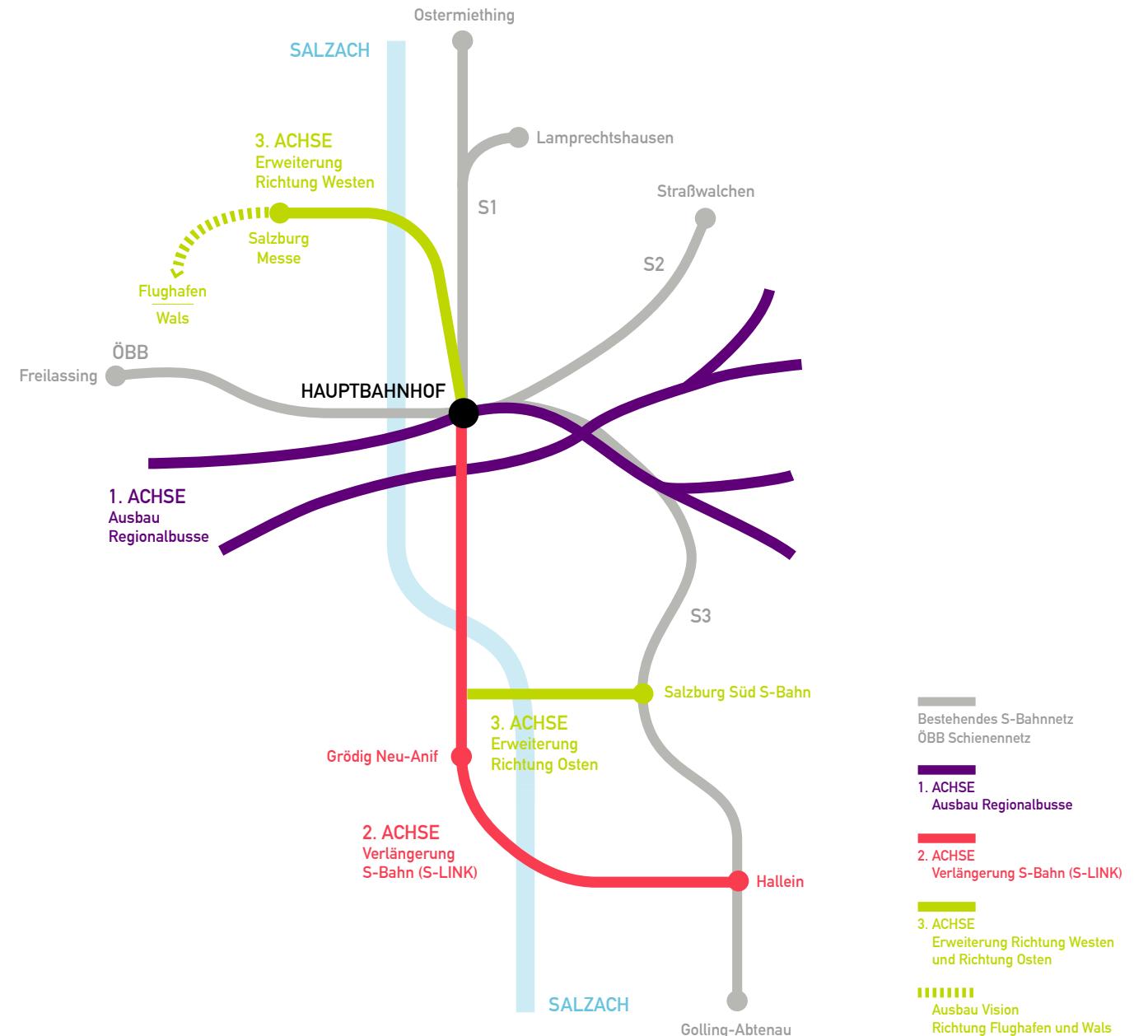
Regionalbusse können – durch die mit dem S-LINK erreichte Entflechtung der Verkehrsströme – vermehrt durch die Stadt durchgebunden werden, um eine direkte Verbindung von der Region in die Stadt möglich zu machen. Der Salzburger Hauptbahnhof wird nicht mehr nur als Start- und Endpunkt der Regionalbuslinien bedient. Die Linien queren das Stadtzentrum und enden am gegenüberliegenden Rand der Stadtgemeinde. Ergänzend zur Trassenführung des S-LINK werden so zusätzliche und starke Ost-West-/West-Ost-Achsen geschaffen.

2) S-LINK

Die erste Achse des S-LINK als Verlängerung der S-Bahn vom nördlichen Flachgau bis in den Süden nach Hallein schafft eine schnelle, zuverlässige und staufreie Verbindung für die Region und durch die Stadt Salzburg.

3) Ausbau S-Bahn (Lokalbahn)

Zum Gesamtkonzept gehört auch der Ausbau der Nord-Süd-Achse in Phase 2, die bis zum Fahrplan 2028/2029 fertiggestellt sein soll. Dieser ermöglicht einen durchgehenden 15-Minuten-Takt zwischen Bürmoos und Salzburg mit allen Haltestellen sowie einen weitergehenden 30-Minuten-Takt nach Lamprechtshausen sowie Ostermiething. Die Phase 3 bezieht sich auf den Zielfahrplan 2030+, welcher einen 15-Minuten-Takt bis Salzburg Messe ermöglicht (relevant für den S-LINK). Ebenso sind in den aktuellen und geplanten Baumaßnahmen dringend notwendige Sanierungen der Bahnstrecke enthalten.





© Neumayr Leo

4) Zuverlässige ÖV-Achsen

Durch (bauliche) Infrastrukturmaßnahmen, Telematik und ÖV-Priorisierung werden schnelle und staufreie ÖV-Achsen durch die Stadt geschaffen. Die verkürzten Fahrzeiten ermöglichen zudem einen wesentlich wirtschaftlicheren Einsatz der vorhandenen Kapazitäten an Bussen und Fahrpersonal. Durch die Verlagerung des Pendlerverkehrs auf den ÖV wird der Individualverkehr in der Stadt reduziert.

5) Erste und Letzte Meile

Die Erste und Letzte Meile in den Umlandgemeinden und der Stadt Salzburg werden durch Angebote wie Mikro-ÖV und/oder Bikeshaaring bedient. Gute und sichere Erreichbarkeit der Haltestellen mit kurzen Umsteigewegen hat Priorität. Tariflich werden diese Angebote in das KlimaTicket integriert, da sie als erweitertes Angebot des öffentlichen Verkehrs im Bundesland Salzburg zu sehen sind.

6) Verkehrsberuhigung

Eine gezielte Verkehrsberuhigung – unter Berücksichtigung der Anrainerverkehre – an verschiedenen Punkten in der Stadt dient auch der Priorisierung des Umweltverbundes (Bus, Bahn, Fuß- und Fahrradverkehr).

7) Reisebus-Terminals raus aus der Stadt

Mit der Verlegung der Reisebus-Terminals aus der Paris-Lodron-Straße sowie aus Nonntal hin zur Messe und nach Salzburg-Süd wird die Anzahl der Reisebusse in der Salzburger Innenstadt drastisch verringert. Durch die optimale Anbindung dieser Terminals an den öffentlichen Verkehr (in erster Linie an den S-LINK und die Messebahn) können Tagestourist:innen schnell und staufrei in die Altstadt gelangen.

8) P&R- und B&R-Anlagen

Durch außerhalb der Stadt Salzburg gelegene Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen wird dem innerstädtischen Zielverkehr bereits im Außenbereich der Stadt ein Umstieg auf den öffentlichen Verkehr ermöglicht, sodass die innerstädtischen Verkehrswege von privaten Fahrzeugen entlastet werden.

9) Haltestellenoffensive

Attraktive und besser gelegene Haltestellen erhöhen die Aufenthaltsqualität an wichtigen Umsteigepunkten. Sichere und gebündelte Wege verkürzen zudem die Umsteigezeiten und erleichtern den schnellen und barrierefreien Zugang zu den Verkehrsmitteln.

Unser Versprechen für die Verkehrsplanung

Die Planungen für den zukünftigen öffentlichen Verkehr im Zentralraum Salzburg bauen auf folgenden Prämissen auf:

- Neue Stadt-Umland-Verbindungslinien
- Direktverbindungen zum anderen Ende der Stadt
- Abgestimmte Fahrpläne
- Expressbusse bei Fernstrecken
- Integration von Vorort- und Stadtbussen
- Verlässliche Busfahrzeiten
- Gute Zugänglichkeit & Barrierefreiheit
- Hin- & Rückfahrten auf gleichen Wegen
- Direkte & logische Linienführung



© Neumayr Leo

Ausbau des ÖV im Zentralraum Salzburg

Bahnnetz

Das Salzburger Bahnnetz bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der Region. Die S-Bahnen mit regelmäßigen Taktzeiten sorgen für zuverlässige Verbindungen und sind besonders für Pendler:innen attraktiv.

S-LINK: Die neue Schnellbahnverbindung

- Verlängerung der S-Bahn durch S-LINK über einen Innere Stadttunnel bis nach Hallein
- Effiziente Verbindung zwischen dem Flachgau, der Stadt Salzburg und dem Tennengau
- Integration bestehender Bus- und Bahnlinien
- Schaffung eines engmaschigen Verkehrsnetzes mit kurzen Intervallen

Mit 42.000 täglichen Fahrten entlastet der S-LINK die Straßen um etwa 136.000 PKW-Kilometer pro Tag (lt. Studie der ZIS+P Verkehrsplanung). Das entspricht **einer Strecke von circa drei Umkreisungen der Erde!**

Die Verknüpfung des S-LINK mit dem ÖBB-Netz und die Einbindung der Messebahn erhöht die Zahl auf 119.000 öffentliche Fahrten pro Tag, davon 91.000 mit dem S-LINK, und spart täglich 219.000 PKW-Kilometer ein – **eine Strecke von circa fünf Umkreisungen der Erde!**

Vorteile des S-LINK

- **Stau-Unabhängigkeit:** Unterirdische Trassenführung vermeidet Verkehrsbehinderungen
- **Pünktlichkeit:** Verlässliche Fahrpläne durch Unabhängigkeit vom Straßenverkehr
- **Rückgewinn von Lebensraum:** Sinnvoller genutzte Flächen an der Oberfläche (z. B. Begrünung, verkehrsberuhigte Zonen, ...)
- **Massive CO₂-Reduktion:** Drastische Einsparung von gefahrenen PKW-km pro Tag
- **Nachhaltige Verbindung von Stadt und Land:** Effizientere ÖV-Verbindungen in Stadt und Umland
- **Gezielte Verkehrsberuhigung:** Priorisierung des Umweltverbundes (Bus, Bahn, Fuß- und Fahrradverkehr) und dadurch Entlastung der Straßen
- **Sicherheit:** Barrierefreier und sicherer Zugang zu den Haltestellen (z. B. mit Kinderwagen, Rollstuhl, Fahrrad oder zu Fuß)
- **Kapazität:** Möglichkeit zur Erhöhung der Zuglänge und -kapazität bei Bedarf



© Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbh



© Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbh

Regionalbusnetz

Mit der Erweiterung des S-Bahn-Netzes durch den S-LINK werden auch die Regionalbusse als „Expresslinien“ neu organisiert, um die Region effizient mit der Stadt zu verbinden.

Das bestehende Regionalbusnetz besteht derzeit aus Hauptachsen in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung, ergänzt durch sekundäre und Zubringerlinien. Ein großer Pendlerstrom kommt aus dem Süden entlang der Hallein-Salzburg-Achse. Die Bahn zeigt deutliche Fahrzeitvorteile auf bestimmten Strecken, während die Fahrzeitgewinne auf anderen Strecken weniger ausgeprägt sind.

Struktur des Regionalbusnetzes:

- Hauptachsen in Nord-Süd und Ost-West Richtung bilden das Rückgrat.
- Ergänzende Zubringerachsen führen entlang der Einfallstraßen ins Zentrum.
- Die Hauptpendelrouten werden durch kombinierte Angebote von Bahn und Bus bedient.

Zukünftige Entwicklungen:

- Kurz- bis mittelfristig werden Hauptlinien durch Expressbusse verbessert.
- Langfristig kann eine trassenbasierte Ausbreitung vom S-LINK in die Region erfolgen.

Stadtbusnetz

Das bestehende Stadtbusnetz hat eine gute Abdeckung der Hauptachsen, jedoch Verbesserungsbedarf in Bezug auf Takt und Struktur.

Verbesserung des Stadtbusnetzes:

- Dichtes Intervall von mindestens 10 Minuten auf den Hauptlinien
- Verbesserung der Linienführung über die Achse Sterneckstraße – St. Julien-Straße
- Schaffung einer leistungsfähigen Infrastruktur auf den wichtigsten Korridoren

Hürden und Lösungsansatz:

- Einbahnregime im Bereich Rudolfskai/Giselakai erschwert die örtliche Abdeckung des öffentlichen Verkehrs in der Altstadt.
- Stadtauswärts wird nur der zentrale Bereich südlich der Salzach erreicht; das Wohngebiet nördlich der Salzach ist nur in eine Richtung erschlossen.
- Busse werden durch häufige Querungen der Staatsbrücke und Karolinenbrücke sowie durch starke MIV-Belastungen an den Knotenpunkten behindert.

Durch eine Änderung der Einbahnregelung wird eine ÖV-Busspur in beide Richtungen am Rudolfskai mit einem zentralen Umsteigepunkt (zwischen Staatsbrücke und Mozartsteg) geschaffen.

Ausbau von Fuß- und Radwegen

Die unterirdische Verkehrsführung des S-Link ermöglicht den Ausbau und die Verbesserung der oberirdischen Fuß- und Radwege.

Effiziente Mobilität durch zentrale Umsteigeknoten

Zur optimalen Verknüpfung der verschiedenen öffentlichen Verkehrsmittel werden im Zentralraum Salzburg zentrale Umsteigeknoten ausgebaut. Die wichtigsten sind:

Salzburg Hauptbahnhof

Der Hauptbahnhof ist der wichtigste Verkehrsknoten im Westen Österreichs, verbindet Fern- und Nahverkehrslinien und ist ein zentraler Umsteigepunkt für den ÖV. Mit dem S-LINK wird er auch regional zu einem bedeutenden Umsteigeknoten. Weitere Gleisabgänge in Richtung Gabelsbergerstraße sind in Planung.

Mirabellplatz

Hier entsteht ein wichtiger Umsteigepunkt zwischen der S-Bahn (S-LINK), Regionalbussen und Stadtbussen. Durch neue Busdurchbindungen können Fahrgäste flexibler zwischen Hauptbahnhof und Mirabellplatz wählen.

S-Bahn-Station Gnigl

Bedient von der S3 und verschiedenen Stadt- sowie Regionalbussen, bietet dieser Knoten Umstiegsoptionen zwischen Bus und Bahn.

S-Bahn-Station Aiglhof

Hier halten die S2, S3 und Regionalzüge. Der neu geschaffene Cityring, bestehend aus den Linien 11 und 12 fahren diese Station direkt an, was Aiglhof zu einem wichtigen Umsteigepunkt macht. Die Ausbaupläne des LKH werden die Bedeutung der Station weiter erhöhen.

S-Bahn-Station Taxham Europapark

Nach dem Hauptbahnhof ist diese Station die zweitfrequentierteste in Salzburg. Sie wird von den S2, S3, Regionalzügen und O-Bussen angefahren. Neue Busdurchbindungen aus dem Osten werden ebenfalls hier enden.

Hans-Schmid-Platz

Obwohl ohne Bahnanbindung, ist dieser Knotenpunkt wichtig für die Verknüpfung der Regionalbusse der West-Ost-Achse mit den Stadtbuslinien.

Knoten Salzburg Süd

Die P&R-Anlage Salzburg Süd wird durch die Anbindung an den S-LINK zu einem bedeutenden Umsteigepunkt für Regionalbusse und Stadtverkehr.

Das neue Mobilitätskonzept im Überblick

Der S-LINK ist das Herzstück des ÖV-Mobilitätskonzeptes für den Zentralraum Salzburg. Alle Maßnahmen basieren auf dieser starken Nord-Süd-Achse und werden optimal auf den S-LINK abgestimmt.

Mehr Platz für Fuß- und Radverkehr

Unterirdische Verkehrsführung: Der S-LINK verläuft größtenteils unterirdisch, wodurch die oberirdischen Flächen für Fuß- und Radverkehr genutzt werden können.

Neue P&R- und B&R-Plätze: An den Haltestellen des S-LINK entstehen neue P&R- und B&R-Plätze, wie etwa 2.000 Plätze am Mozartplatz und 200 am Mirabellplatz.

Innovative Stadtraumgestaltung: Die freiwerdenden Flächen bieten neue Möglichkeiten für eine attraktive Stadtgestaltung.

Grünflächen: Im Sinne des Schwammstadtprinzips wird mehr Raum für Grün- und Aufenthaltsflächen geschaffen, um die Überhitzung der Stadt zu reduzieren.



© Neumayr Leo

Einsparungen durch den S-LINK

Weniger Stauzeiten: Salzburger verlieren jährlich 52 Stunden im Stau – diese Zeit kann durch den S-LINK reduziert werden.

Geringere Gesundheitskosten: Durch weniger Verkehr und bessere Luftqualität sinken die Gesundheitskosten.

Reduktion der Klimakosten: Weniger Emissionen bedeuten geringere Kosten für den Klimaschutz.

Wegfall von EU-Strafzahlungen: Durch die Einhaltung von Umweltstandards entfallen mögliche Strafzahlungen.

Erhöhung der Bruttowertschöpfung: Die wirtschaftlichen Vorteile durch den S-LINK übersteigen die Investitionskosten. [vgl. Economica: Studie „Volkswirtschaftliche Effekte der Investitionen in die Verlängerung der Lokalbahn (S-Link)“, Januar 2023]



Mehr Informationen unter:
www.mobilitaetsloesung.at