

Wir entwickeln die Stadt



STADT : SALZBURG



Salzburger Mobilitätsplan

Grundlagen

con'sens
mobilitätsdesign



Bau & Umwelt
_transport

STADT.
BEWEGEN

Salzburger
Mobilitätsplan 2040



PROJEKTNAME

Salzburger Mobilitätsplan

PROJEKTNUMMER

P24514

AUFTRAGGEBER

Amt für Stadtplanung und Verkehr
Schwarzstraße 44
Postfach 63, 5020 Salzburg

AUFTRAGNEHMERIN

con.sens verkehrsplanung zt gmbh
Kaiserstraße 37/15 | 1070 Wien
studio@cvp.at | 01 9081181 | www.cvp.at
Firmenbuchzahl FN 485873 w | UID: ATU72993558

SUBAUFTRAGNEHMERIN

TU Wien, Institut für Verkehrswissenschaften
Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik
Karlsplatz 13, 1040 Wien

BEARBEITUNG

DI Michael Szeiler, MAS
DI Dr. Harald Frey
DI Johann Schneider
DI Charis Kowald

Dieser Bericht darf nur vollinhaltlich, ohne Weglassen oder Hinzufügen einzelner Seiten bzw. Textpassagen, veröffentlicht werden. Wird er auszugsweise vervielfältigt, so ist vorab die Genehmigung des Verfassers einzuholen.

Inhalt

Rahmenbedingungen	4
Europäische und nationale Zielsetzungen	5
Konzepte der Stadt Salzburg	7
Warum ein SUMP?	8
Prozess	9
Wo steht Salzburg bei der Mobilität?	10
Demografische Entwicklung und Pendelbeziehungen	11
Bevölkerung und Demographie	11
Fahrzeugverfügbarkeit	14
Pendelbeziehungen	15
Energiebilanz	19
Verkehrsmittelwahl und Mobilität in der Stadt Salzburg	21
Trends in der Salzburger Verkehrsentwicklung	28
Fußverkehr	28
Radverkehr	33
Öffentlicher Verkehr	39
Motorisierter Individualverkehr (MIV)	50
Sharing	60
Touristischer Verkehr	63
Verkehrssicherheit	64
Conclusio	68
Potenziale, Herausforderungen und Trends in der Mobilitätsentwicklung	68
Wo steht die Stadt Salzburg aktuell?	70

Rahmenbedingungen

Mit dem zentralen Ziel der Verlagerung des Verkehrs auf nachhaltige Verkehrsmittel wird von der Europäischen Union¹ die Erstellung urbaner Mobilitätspläne (SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan)² gefordert. Ein SUMP ist ein integrierter, strategischer, langfristiger Mobilitätsplan mit klaren überprüfbar Zielen, der auf eine bessere Erreichbarkeit und Lebensqualität in der Stadtregion abzielt.

Ein SUMP basiert auf den folgenden 8 Prinzipien:

- Nachhaltige Mobilität unter Betrachtung verkehrlicher Wechselwirkungen mit dem Umland planen
- Über institutionelle Zuständigkeiten hinweg zusammenarbeiten
- Bürger*innen sowie Interessensträger*innen einbeziehen
- Aktuelle und zukünftige Leistungsfähigkeit des Mobilitätssystems bewerten
- Langfristige Vision und einen klaren Umsetzungsplan definieren
- Alle Verkehrsträger*innen integriert entwickeln
- Monitoring und Evaluierung vorbereiten
- Qualität im gesamten Planungs- und Umsetzungsprozess sichern

Der Mobilitätsplan für die Stadt Salzburg stellt eine Aktualisierung des Mobilitätsleitbilds aus dem Jahr 1997 dar und ist auf den Zeithorizont 2040 ausgelegt. Bei der Erstellung dieser waren vor allem folgende Rahmenbedingungen zentral: europäische und nationale Vorgaben in Bezug auf Klimaschutz, vorhandene Konzepte für die Stadtregion Salzburg und des Landes, generelle Herausforderungen und Trends in der Verkehrs- und Stadtplanung sowie die Ausgangslage in der Stadt Salzburg.

¹ Europäische Kommission (2013): Commission helps make city journeys easier and greener (Presstext). https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_13_1255

² Rupprecht Consult (Hrsg.) (2021): Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätsplanung.

Europäische und nationale Zielsetzungen

Zentrale übergeordnete Vorgaben für den Mobilitätssektor können aus dem European Green Deal der Europäischen Kommission und dem aktuellen österreichischen Regierungsprogramm entnommen werden. Von der Europäischen Kommission wurde im Juli 2021 das Paket „Fit for 55“ vorgelegt. Zentrales Ziel ist die Reduktion der Treibhausgas-Emissionen bis 2030 um mindestens 55 % im Vergleich zum Jahr 1990³. Die österreichische Bundesregierung hat das Ziel der Klimaneutralität bis zum Jahr 2040 im Regierungsprogramm festgeschrieben⁴.

Perspektiven und Ziele für ein nachhaltigeres Verkehrssystem in Österreich stellt der Mobilitätsmasterplan 2030⁵ auf, der durch die aktuelle Bundesregierung evaluiert und aktualisiert werden soll. Die Stellschrauben *Vermeiden*, *Verlagern* und *Verbessern* wurden dabei so variiert, dass sich ein plausibler Zustand für ein nachhaltig CO₂-freies Verkehrssystem einstellt und klare Maßnahmen abgeleitet werden können. Im Personenverkehr soll das Ziel durch einen gegenüber den bisherigen Planungen und Konzepten deutlich gesteigerten Ausbau des öffentlich zugänglichen Verkehrs für alle Siedlungsräume, den massiven Ausbau und die Umwidmung von Verkehrsflächen für den Rad- und Fußverkehr sowie den ambitionierten Umstieg auf emissionsfreie Fahrzeugtechnologien erreicht werden.

Das Salzburger Landesmobilitätskonzept 2016-2025⁶ gibt verbindliche Ziele für das verkehrspolitische Handeln im Land Salzburg vor. Die Schwerpunkte *Erreichbarkeit*, *Mobilität für alle*, *Klima- und umweltfreundlicher Verkehr*, *Verkehrssicherheit* und *Effizienz im Mitteleinsatz* geben einen Rahmen für Strategien der Stadt Salzburg vor. Die Fortschreibung des Landesmobilitätskonzepts soll den im Masterplan für Klima und Energie vorgesehenen Pfad zur Reduktion der Treibhausgase bis 2030 gegenüber 2016 um 50% zu reduzieren aufgreifen.

³ BMK (o.J.): Europäischer Green Deal. https://www.bmk.gv.at/themen/klima_umwelt/eu_international/euop_greendeal.html

⁴ Regierungsprogramm der Österreichischen Bundesregierung 2025-2029 (2025).

⁵ BMK (2021): Mobilitätsmasterplan 2030.

⁶ Land Salzburg (2016): salzburg.mobil 2025. Salzburger Landesmobilitätskonzept 2016-2025.

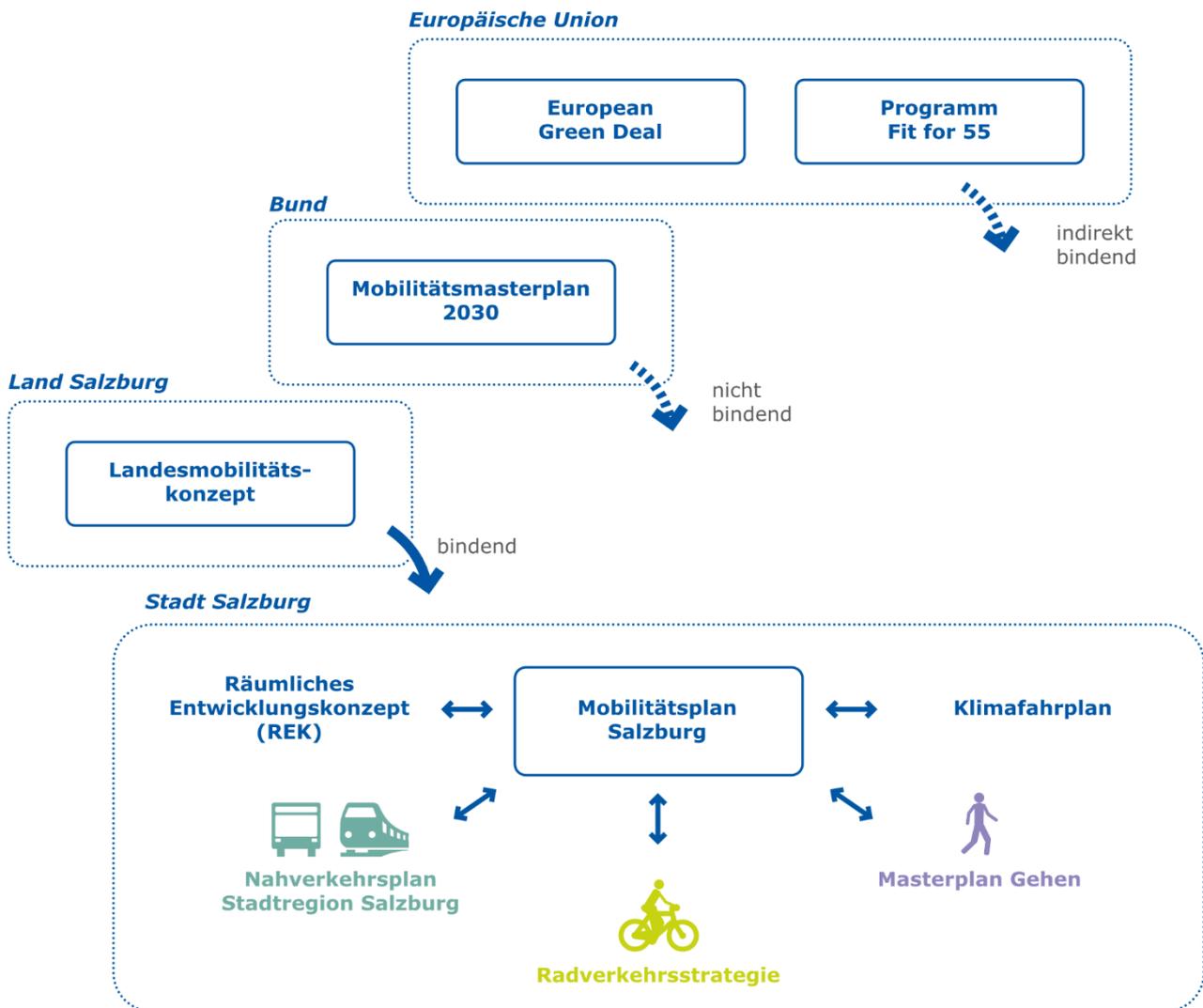


Abbildung 1: Übergeordnete Strategien und deren Auswirkung auf die Salzburger Planung

Der Mobilitätsplan der Stadt Salzburg soll auch einen wichtigen Beitrag zur Erfüllung der nachhaltigen Entwicklungsziele (Sustainable Development Goals, SDGs) der Vereinten Nationen leisten. Neben dem Aufbau einer nachhaltigen Infrastruktur (SDG 9), beeinflusst das Mobilitätssystem ein gesundes Leben für alle Menschen jeden Alters (SDG 3) und liefert einen Beitrag, Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig zu gestalten (SDG 11). Der Mobilitätsplan der Stadt Salzburg soll diese Ziele erreichen, die für den Mobilitätsbereich in den SDGs festgeschrieben sind.

Konzepte der Stadt Salzburg

Der Mobilitätsplan Salzburg wird das 1997 ausgearbeitete Mobilitätsleitbild Salzburg ersetzen. Als Grundlage bei der Erstellung des Mobilitätsplans werden relevante, vorhandene bzw. in Ausarbeitung befindliche Konzepte der Stadt und der Stadtregion Salzburg herangezogen. Mobilitätsbezogene Inhalte aus bereits vorhandenen Konzepten werden in den Mobilitätsplan berücksichtigt bzw. eingebettet. Zentral sind dabei vor allem die folgenden Konzepte:

- Räumliches Entwicklungskonzept (derzeit in Ausarbeitung)
- Klimafahrplan (derzeit in Ausarbeitung)
- Nahverkehrsplan Stadtregion Salzburg (Zeithorizont 2023 bis 2027)
- Radverkehrsstrategie (Neufassung wird 2025 veröffentlicht)
- Masterplan Gehen (Erstellung 2021)

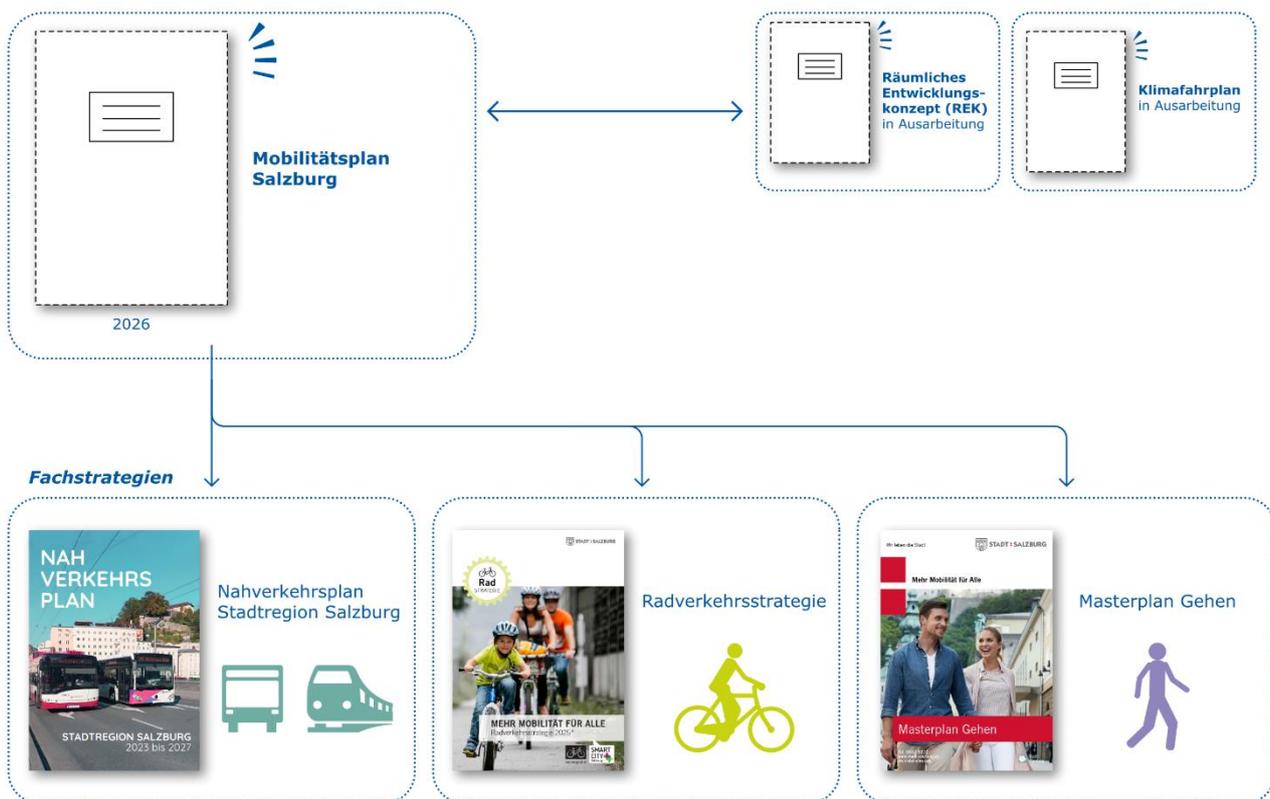


Abbildung 2: Überblick über die Strategien der Stadt Salzburg im Mobilitätsbereich

Warum ein SUMP?

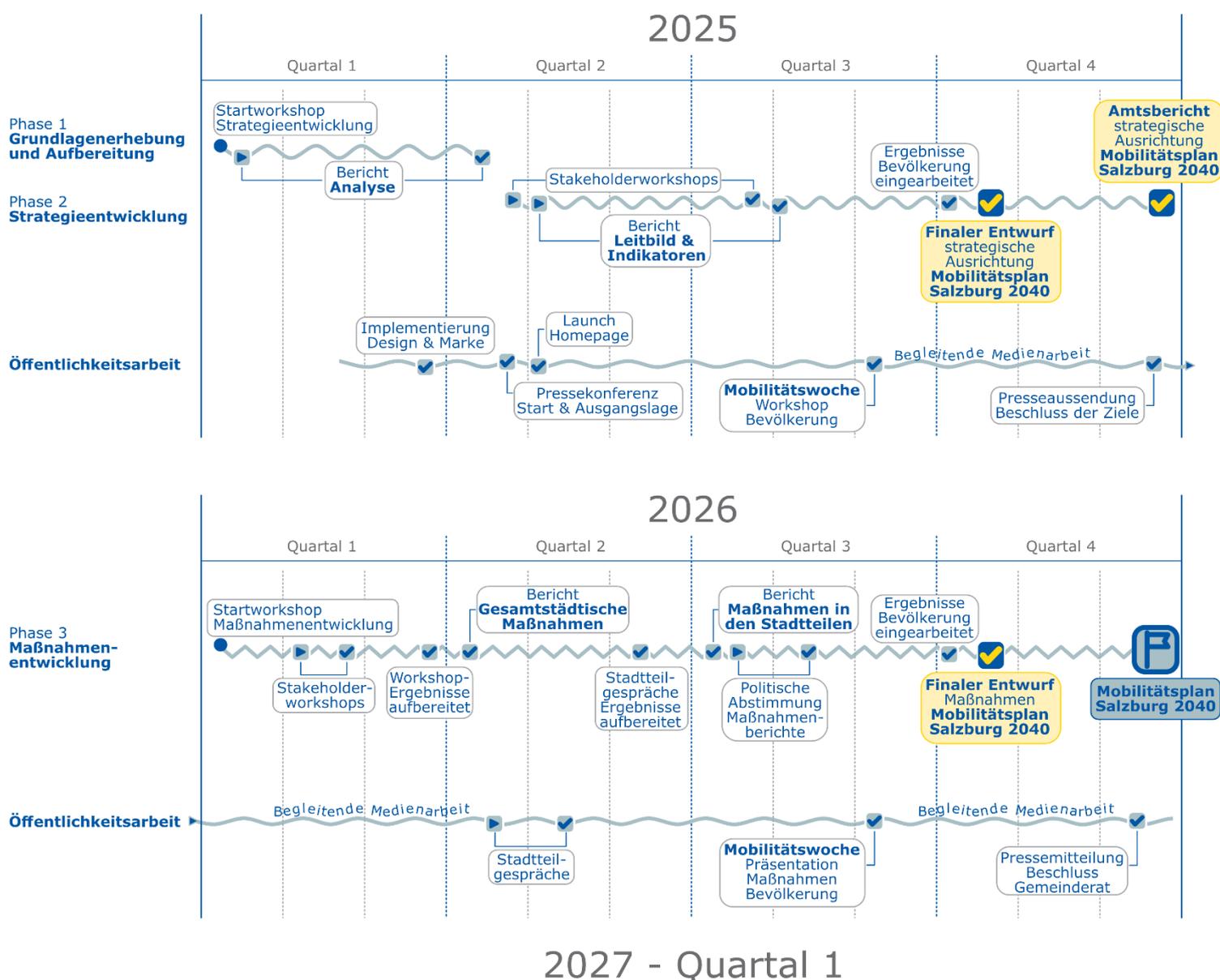
Wie alle Österreichischen Landeshauptstädte ist die Stadt Salzburg ein Knoten des von der EU-Kommission definierten Transeuropäischen Kernnetzes (TEN-T). Als TEN-T Knoten ist die Stadt Salzburg verpflichtet, bis Ende 2027 einen Sustainable Urban Mobility Plan zu erstellen. Ein SUMP wird definiert als *„ein strategischer Plan, der die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen und Unternehmen in Kommunen und deren Umgebung mit dem Ziel einer besseren Lebensqualität erfüllen soll. Er baut auf bewährten Planungsansätzen auf und berücksichtigt in besonderem Maße Zusammenarbeits-, Beteiligungs- und Evaluationsprinzipien“*⁷.

Der Mobilitätsplan Salzburg, im Zuge dessen die vorliegende Analyse erstellt wurde, wird die Voraussetzungen eines SUMP erfüllen und ist die Strategie zur Mobilitätsentwicklung der Stadt.

⁷ Rupprecht Consult (Hrsg.) (2021: S. 10): Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätsplanung.

Prozess

Der Prozess für die Erstellung des SUMP baut auf den Empfehlungen der SUMP-Guidelines auf. Mithilfe eines zirkulären Planungsprozesses und Beteiligung von Politik und der Bevölkerung sollen die Grundlagen für die künftige Mobilitätsentwicklung der Stadt Salzburg geschaffen werden.



Layoutierte Fassung Mobilitätsplan Salzburg 2040
Präsentation und Pressekonferenz Abschluss Mobilitätsplan Salzburg 2040

Wo steht Salzburg bei der Mobilität?

Die Stadt Salzburg ist die Landeshauptstadt des Landes Salzburg und mit 158.322 Einwohner*innen⁸ die viertgrößte Stadt Österreichs. Durch ihre zentrale Lage in Österreich und an der Deutschen Grenze ist die Stadt wichtige Drehscheibe für den nationalen und internationalen Verkehr. Gleichzeitig ist die Stadt durch ihre historische und kulturelle Bedeutung wichtige Tourismusdestination.

Mit einer Fläche von 66 km² ist die Stadt im Vergleich zu den anderen Landeshauptstädten besonders dicht besiedelt – nur Eisenstadt und Bregenz sind kleiner. Eine dichte Siedlungsstruktur findet man weitgehend in der Innenstadt vor, während die Stadtrand-Gebiete deutlich dünner besiedelt sind. Dennoch sind die Wege kurz: die Innenstadt ist von nahezu jedem Punkt der Stadt in unter 5 km erreichbar, was beste Voraussetzungen für eine Stadt der kurzen Wege sind. Dieses Kapitel gibt eine Übersicht über die Aspekte der Mobilität in Salzburg.

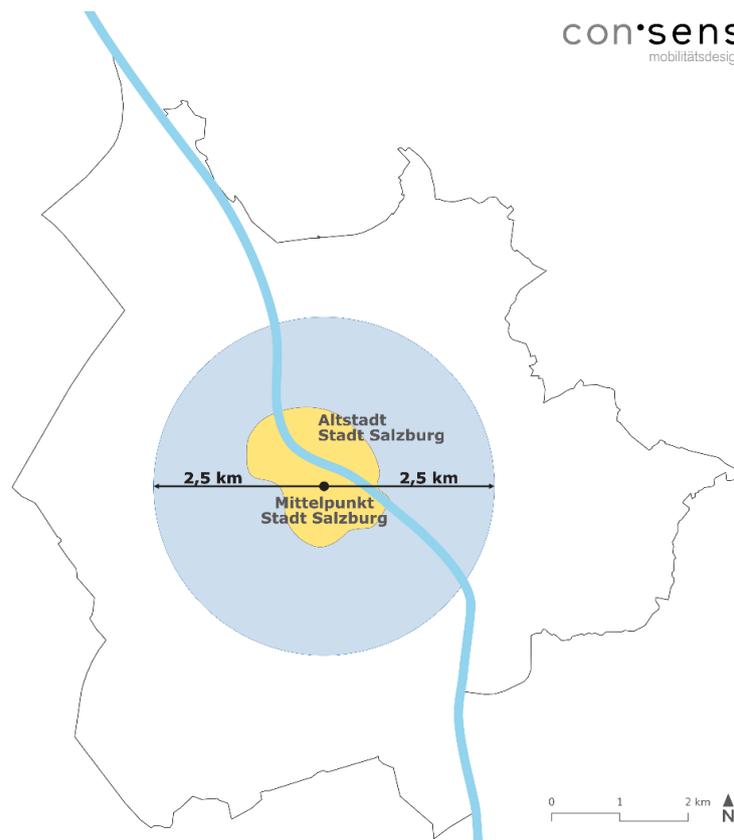


Abbildung 3: Salzburger Stadtgebiet mit Altstadt und der erreichbaren Fläche in 2,5 km Entfernung.

⁸ Stand 01.01.2025

Demografische Entwicklung und Pendelbeziehungen

Bevölkerung und Demographie

Die Stadt Salzburg steht – wie andere Städte in Mittel- und Westeuropa auch – vor der Herausforderung eines Bevölkerungswachstums. Für die Stadtregion Salzburg wird regionspezifisch bis 2050 ein Anstieg der Bevölkerungszahl von bis zu 11% prognostiziert, welches vor allem das Stadtumland betreffen wird (siehe Abbildung 4 und Abbildung 5). Das prognostizierte Bevölkerungswachstum liegt deutlich über jenem des Landes Salzburg und Gesamt-Österreich. Die Stadt Salzburg selbst soll zwar auch wachsen, jedoch weniger stark als der Österreichische Durchschnitt.

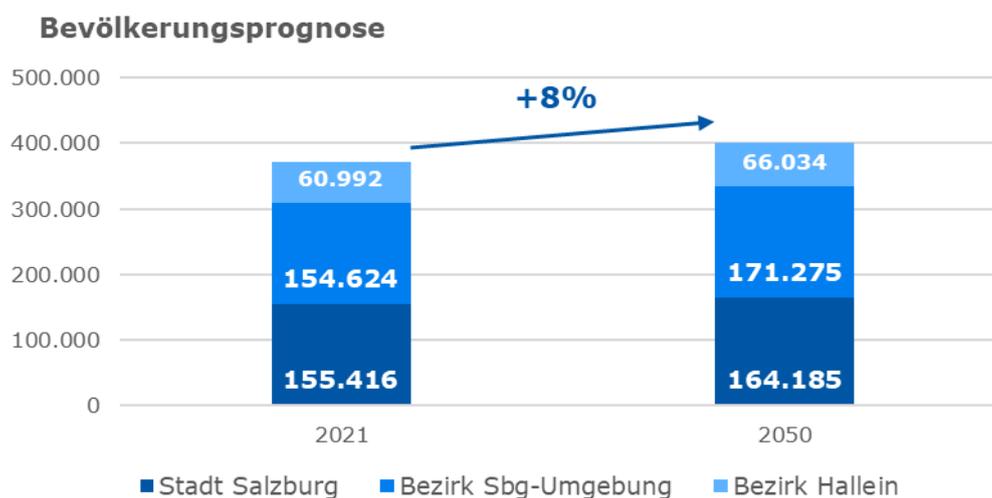


Abbildung 4: Bevölkerungsprognose in den Bezirken Salzburg-Stadt, Salzburg-Umgebung und Hallein⁹

⁹ Quelle: ÖROK (2022): ÖROK-Regionalprognosen 2021 bis 2050: Bevölkerung

Prognostizierte Veränderung der Bevölkerungszahl bis 2050 - Basisjahr 2021

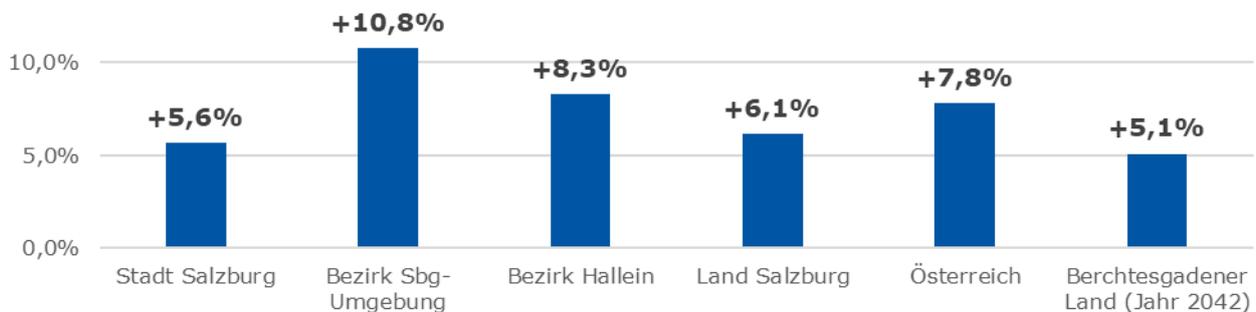


Abbildung 5: Prognostizierte Veränderung der Bevölkerungszahl bis 2050 (Landkreis Berchtesgadener Land bis 2042) – Basisjahr 2021¹⁰

Diese Entwicklung bringt Herausforderungen für die Verkehrsplanung mit sich. Die Anzahl der Wege, sowohl innerstädtisch als auch im Stadtgrenzen-Überschreitenden Verkehr, nimmt aufgrund des Bevölkerungswachstums zu. Die Kapazitäten vorhandener Verkehrsinfrastrukturen bzw. im öffentlichen Verkehr sind – mit Blick auf die gesetzten Ziele – zu adaptieren. Im dicht bebauten innerstädtischen Raum spielt das Thema der Flächeneffizienz eine zentrale Rolle. Erhöhter Verkehrsbedarf und vielfältiger werdende Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum (Forderung nach mehr Flächen für Begrünung und zum Verweilen) erfordern eine Förderung flächeneffizienter Verkehrsmittel. Personen, die Verkehrsmittel des Umweltverbunds nutzen, sind deutlich flächeneffizienter unterwegs als jene im motorisierten Individualverkehr. Durch das besonders starke Wachstum in den Salzburger Umlandgemeinden ist mit einer Zunahme der Einputler*innen nach Salzburg zu rechnen. Besonders ein konkurrenzfähiges Angebot des öffentlichen Verkehrs und eine flächeneffiziente Siedlungsentwicklung sind essenziell für eine Ökologisierung der Mobilität.

In ganz Österreich wird die Überalterung der Bevölkerung prognostiziert (siehe Abbildung 6), die in der Salzburger Stadtregion zwar deutlich weniger stark ausfallen soll als im Salzburger Landes- und im Bundesschnitt, aber dennoch Einfluss auf das soziale Zusammenleben haben wird. Ein Mobilitätsangebot für eine alternde Bevölkerung mit ausreichend Angeboten für körperlich eingeschränkte Menschen muss daher Teil der städtischen Stadtentwicklung sein.

¹⁰ Quellen: ÖROK (2022): ÖROK-Regionalprognosen 2021 bis 2050: Bevölkerung; Bayerisches Landesamt für Statistik (2024): Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2042

Prognostizierte Veränderung der Bevölkerungszahl bis 2050 nach Altersgruppen - Basisjahr 2021

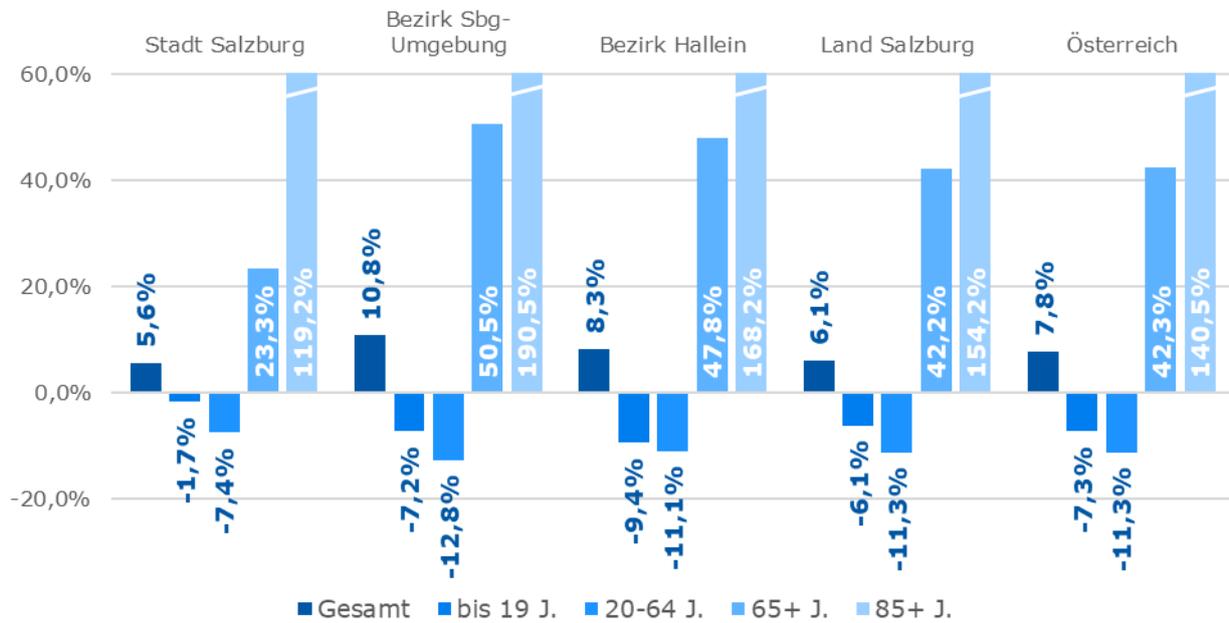


Abbildung 6: Prognostizierte Veränderung der Bevölkerungszahl bis 2050 nach Altersgruppen – Basisjahr 2021

Fahrzeugverfügbarkeit



Salzburg hat im Vergleich zu den anderen österreichischen Großstädten (80 % in Salzburg, 75 % in den Großstädten ohne Wien, 65 % in Wien¹¹) eine hohe Fahrzeugverfügbarkeit pro Haushalt. Gleichzeitig besitzen fast alle Salzburger*innen ein Fahrrad, was ein sehr hoher Wert ist. 12 % der Salzburger*innen besitzen ein E-Bike.

Im Vergleich zu den Umlandbezirken ist der Motorisierungsgrad (Pkw pro Einwohner*in) mit knapp über 50 % deutlich niedriger (Abbildung 7). Nach einem Anstieg des Motorisierungsgrades bis 2012 blieb er seither annähernd gleich.

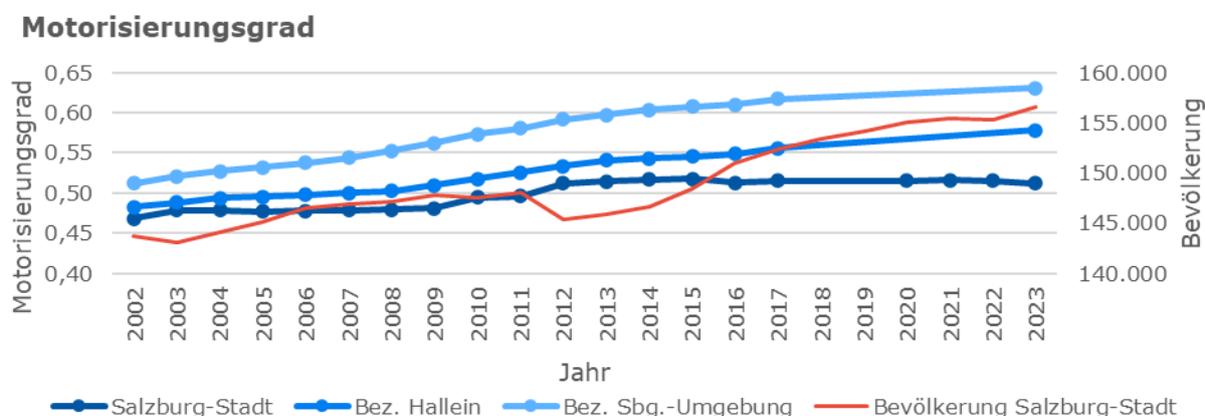


Abbildung 7: Motorisierungsgrad (Pkw pro Einwohner*in) in den Bezirken Salzburg-Stadt, Hallein und Salzburg-Umgebung sowie Bevölkerungsstand der Stadt Salzburg von 2002 bis 2023¹²

¹¹ bmvit (2016): Österreich Unterwegs 2013/2014.

¹² Quellen: Statistik Austria und Stadt Salzburg, Eigene Darstellung

Pendelbeziehungen

Die Stadt Salzburg hatte bei einer Bevölkerung von 156.227 im Jahr 2022 bei den Erwerbspendler*innen 54.289 Einpendler*innen, 23.736 Auspendler*innen (beides ohne Auslandspendler*innen) und 52.997 Binnenpendler*innen.

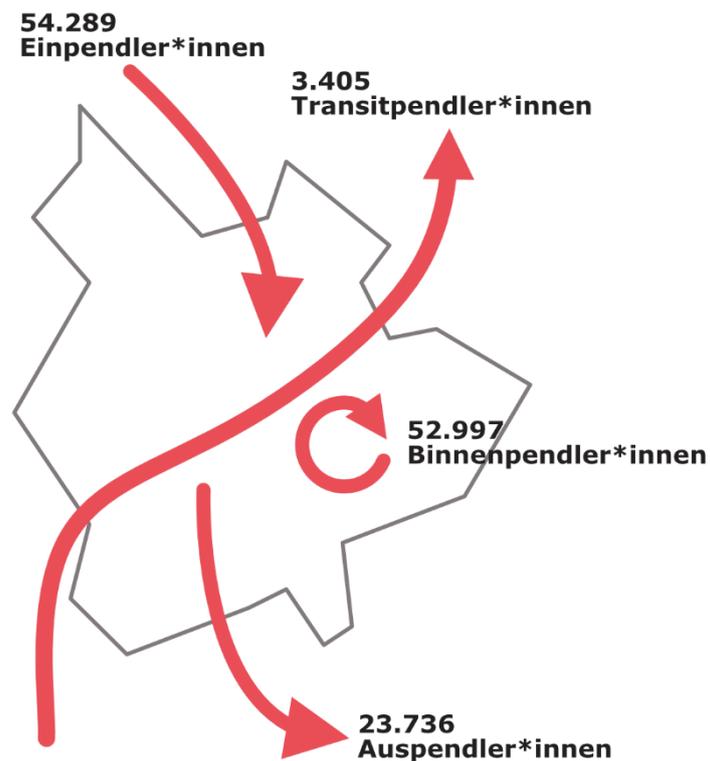


Abbildung 8: Übersicht über die Pendler*innenzahlen in der Stadt Salzburg.¹³

¹³ Quelle: Statistik Austria, Datenstand 31.10.2022, Eigene Darstellung 2025

Ein- und Auspendler*innen der Stadt Salzburg

In Abbildung 9 sind alle Gemeinden dargestellt, in denen mindestens 500 Personen von bzw. nach Salzburg pendeln (Erwerbsspendler*innen). Von den 54.289 Einpendler*innen nach Salzburg kommt etwa ein Viertel aus diesen Gemeinden. Die meisten Personen, die außerhalb der Stadt Salzburg wohnen und in der Stadt arbeiten, kommen aus den Gemeinden Wals-Siezenheim und Hallein. Von den 23.736 Auspendler*innen pendelt etwa ein Drittel in jene Gemeinden im Stadtumland mit einer Anhäufung größerer Betriebe. Spitzenreiter ist die Gemeinde Wals-Siezenheim, in der etwa 20% der Auspendler*innen arbeiten. Nicht dargestellt sind jene Pendler*innen des Bayerischen Auslands (siehe Abschnitt Auslandsspendler*innen).

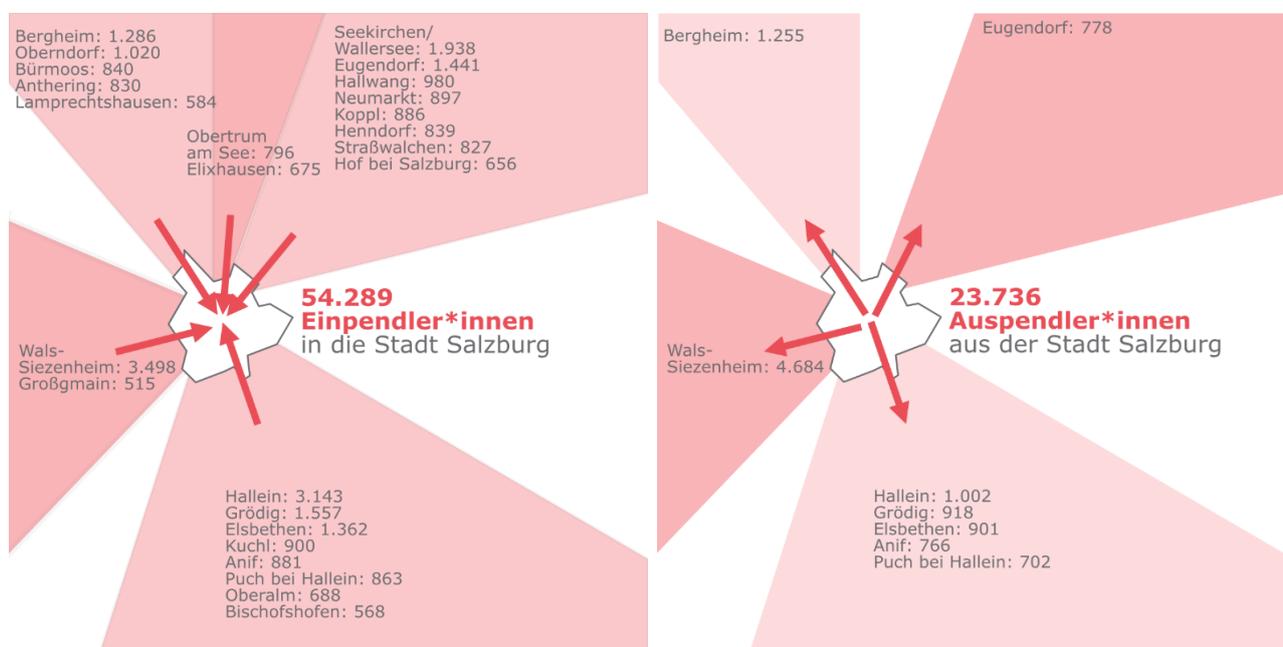


Abbildung 9: Ein- und Auspendler*innen der Stadt Salzburg im Jahr 2022

Transitpendler*innen durch Salzburg

Die Stadt Salzburg ist auch ein Korridor für Transitpendler*innen, die nördlich bzw. südlich von Salzburg wohnen und durch die Stadt auf die andere Seite fahren. Die Transitpendelzahlen sind im Vergleich zu den anderen Pendler*innen sehr gering. Im Jahr 2014 pendelten 1.706 Erwerbstätige aus Gemeinden nördlich von Salzburg in Gemeinden Südlich von Salzburg und 1.699 Erwerbstätige in die umgekehrte Richtung (siehe Abbildung 10).

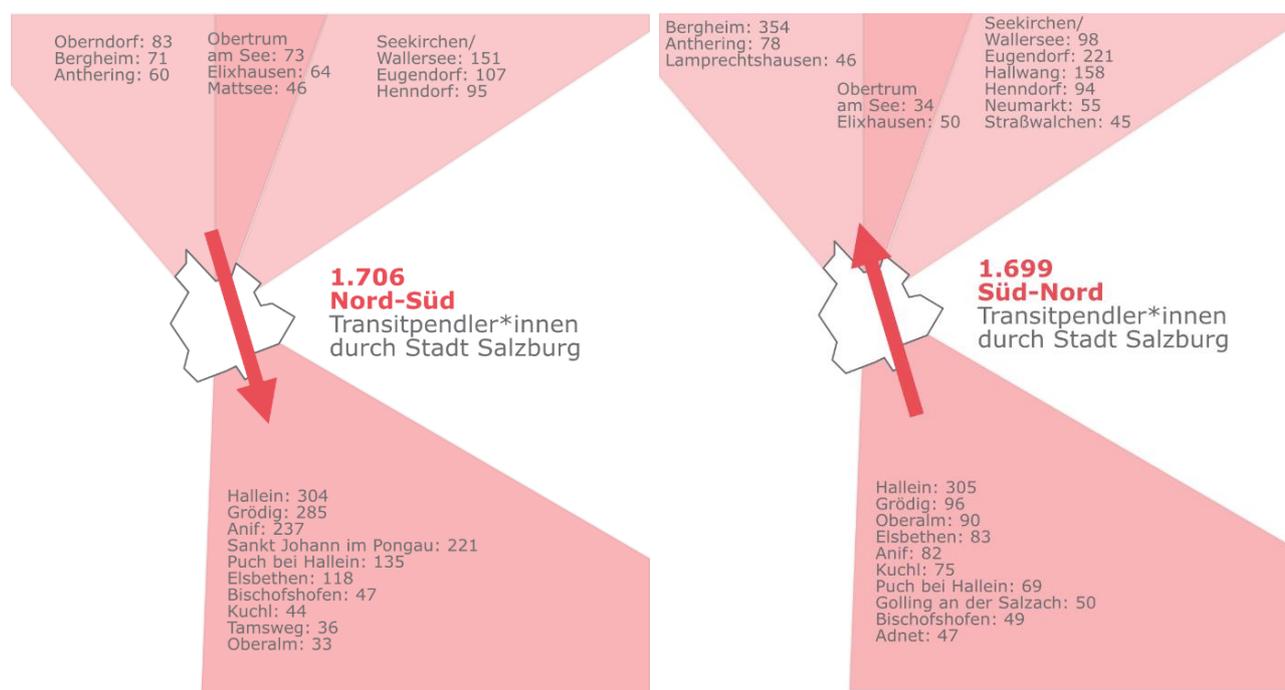


Abbildung 10: Transitpendler*innen durch Salzburg nach Korridor (Datenstand: 2014)

Auslandspendler*innen

Salzburg grenzt direkt an Deutschland, wo die Stadt Freilassing direkt an das Salzburger Stadtgebiet anschließt. Der Großraum Salzburg erstreckt sich daher auch auf die deutschen Umlandgemeinden und ist verkehrlich eng mit der Nachbarregion verwoben. Mehrere Straßenübergänge und eine für Grenzregionen ungewöhnliche Qualität der Verbindungen des öffentlichen Verkehrs erleichtern das grenzüberschreitende Pendeln.

Die grenzüberschreitenden Pendler*innenzahlen werden durch die österreichische und deutsche Statistik nicht genau genug erfasst, um Aussagen auf Stadtebene für Salzburg zu machen. Eine grenzüberschreitende Erfassung statistischer Daten wäre erforderlich, um Pendelbeziehungen für die Gesamtregion beschreiben zu können.

Planerisches Fazit

- Salzburg wird bis 2040 weiterwachsen. Das Umland wächst stärker als die Stadt, damit ist mit einer Zunahme des stadtgrenzenüberschreitenden Ausbildungs- und Erwerbspendelverkehrs zu rechnen.
- Transitpendler*innen spielen eine untergeordnete Rolle, die meisten stadtgrenzenüberschreitenden Pendler*innen wollen nach Salzburg oder von Salzburg in die umliegenden Gemeinden.
- Die meisten Pendler*innen pendeln von/nach Gemeinden, die von Salzburg aus sehr gut mit dem Öffentlichen Verkehr angebunden sind. Damit hat Salzburg sehr gute Voraussetzungen für eine Verlagerung des Pendelverkehrs vom Pkw auf den Öffentlichen Verkehr.
- Bayern ist betreffend die Pendelbeziehungen ein „blinder Fleck“. Die grenzüberschreitende Datenlage ist schlecht und sollte verbessert werden, da Salzburg eng mit dem Bayrischen Umland vernetzt ist.

Energiebilanz

Der Endenergieverbrauch der Stadt Salzburg betrug 2.572 GWh im Jahr 2023 und teilte sich zu 36 % auf den Sektor Haushalte, zu 41% auf den Sektor Gewerbe und zu 23 % auf den Sektor Verkehr auf. Im Vergleich zu den Werten der Vorjahre war der Endenergieverbrauch rückläufig. Im Vergleich zum Jahr 2022 war ein leichter Verbrauchsrückgang von 5 % zu verzeichnen.

Endenergieverbrauch nach Sektoren im Jahr 2023

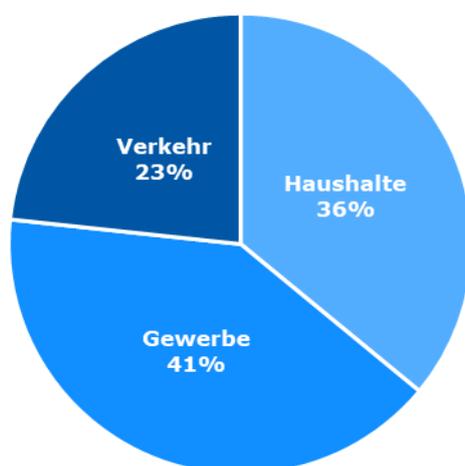


Abbildung 11: Endenergieverbrauch nach Sektoren im Jahr 2023¹⁴

Endenergieverbrauch nach Sektoren

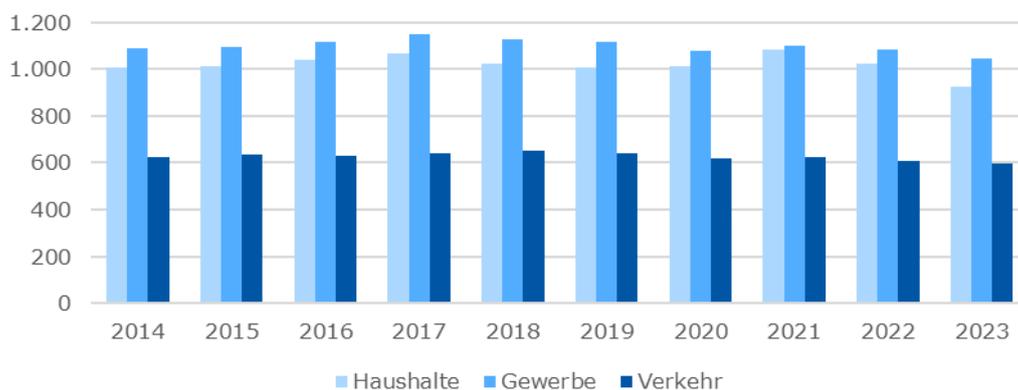


Abbildung 12: Endenergieverbrauch pro Jahr, aufgeteilt nach Verbrauchssektoren¹⁴

¹⁴ Quelle: Stadtgemeinde Salzburg (2025): Energiebilanz 2023, Eigene Darstellung

Basierend auf der Zielsetzung der österreichischen Bundesregierung „Klimaneutralität bis zum Jahr 2024“ und den aktuellen Treibhausgasemissionen wird in der Salzburger Energiebilanz 2023 ein Reduktionspfad dargestellt. Beginnend mit dem Referenzjahr 2019 wurde der Reduktionspfad in den Jahren 2020 bis 2023 überschritten. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit einer noch stärkeren Reduktion der Emissionen in den folgenden Jahren.

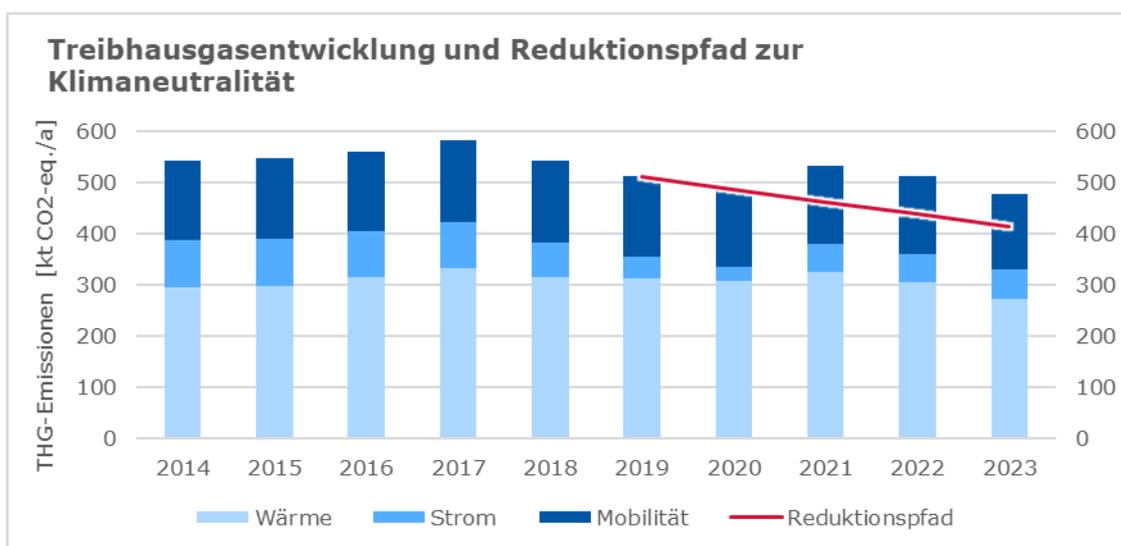


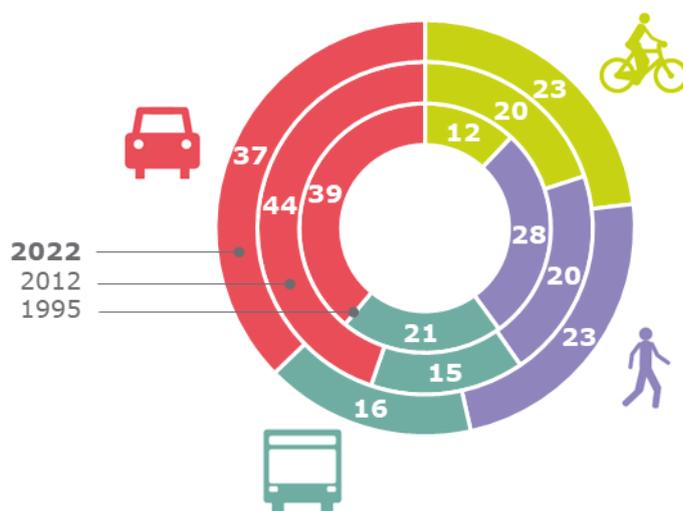
Abbildung 13: Treibhausgasentwicklung inklusive Absenkprognose 2024, Eigene Darstellung¹⁵

¹⁵ Quelle: Stadtgemeinde Salzburg (2025): Energiebilanz 2023, Eigene Darstellung

Verkehrsmittelwahl und Mobilität in der Stadt Salzburg

Die Erfassung des Modal Split erfolgt alle 10 Jahre im Zuge der Mobilitätserhebung für das Land Salzburg. Die Verkehrsmittelwahl der Salzburger Stadtbevölkerung hat sich zwischen 2012 und 2022 leicht zugunsten des Umweltverbunds geändert. Der Anteil des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) sank von 44% auf 37%, jener des Umweltverbunds stieg von 55% auf 62%, was vor allem zugunsten des Rad- und Fußverkehrs geschah. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs ist nahezu gleichgeblieben.

Modal Split Stadt Salzburg



*Abbildung 14: Modal Split der Wege der Salzburger Wohnbevölkerung;
Vergleich der Jahre 1995, 2012 und 2022¹⁶*

Der Vergleich des Modal Split zwischen 1995 und 2022 in Abbildung 15 zeigt unterschiedliche Trends bei den Verkehrsträgern. Der Anteil des Fußverkehrs ist bis 2018 zurückgegangen und stieg bis 2022 wieder an. Der Anteil des MIV zeigt eine entgegengesetzte Entwicklung und stieg bis 2004 an, stagnierte bis 2018 und sank dann wieder. Der Anteil des Radverkehrs war beständig im Steigen, von 12 % im Jahr 1995 auf 23 % im Jahr 2022. Der Anteil des ÖV war 1995 deutlich höher als jetzt und ist seit 2004 annähernd gleichbleibend.

¹⁶ Quelle: Land Salzburg (2023): Verkehrserhebung Salzburg 2022; Eigene Darstellung ohne Sonstiges

Entwicklung des Modal Split der Stadt Salzburg

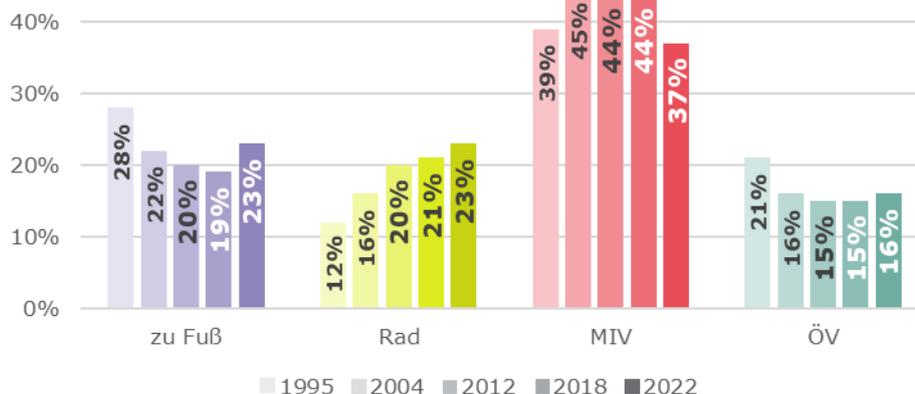


Abbildung 15: Entwicklung des Modal Split der Stadt Salzburg von 1995 bis 2022¹⁷

Im Vergleich mit der Stadtregion und dem Land Salzburg hat die Stadt Salzburg – wie im Vergleich zwischen städtischen und ländlichen Regionen erwartbar ist – einen deutlich höheren Anteil im Umweltverbund. Die Umlandbezirke Hallein und Salzburg-Umgebung haben hingegen einen für das Land Salzburg überdurchschnittlich hohen Anteil an Wegen mit dem Pkw.

Modal Split in Stadt und Land Salzburg

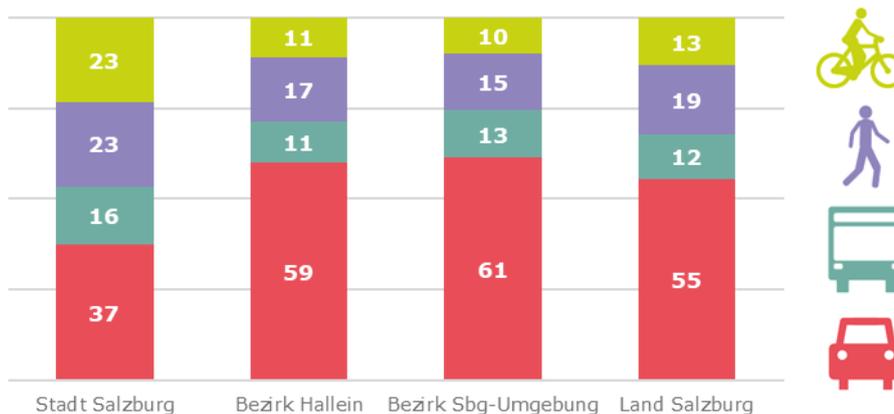


Abbildung 16: Modal Split der Bevölkerung in den Bezirken Salzburg-Stadt, Hallein, Salzburg-Umgebung und im Land Salzburg (ohne Kategorie Sonstiges)¹⁸

¹⁷ Quellen: Herry Consult (2018); Land Salzburg (2023): Verkehrserhebung Salzburg 2022; Eigene Darstellung ohne Kategorie *Sonstiges*

¹⁸ Quelle: Land Salzburg (2023): Verkehrserhebung Salzburg 2022; Eigene Darstellung ohne Kategorie *Sonstiges*

Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden. vergleicht den Modal Split der Stadt Salzburg mit Städten ähnlicher Größe und Struktur. Innsbruck ist etwas kleiner als Salzburg und hat einen deutlich niedrigeren MIV-Anteil bei deutlich mehr Wegen mit dem Fahrrad. In Linz ist der gegenteilige Effekt zu beobachten. Hier dominiert der MIV im Modal Split, während der Anteil des Radverkehrs sehr gering ist. Bern in der Schweiz und Freiburg in Deutschland haben eine ähnliche Struktur wie Salzburg und zeigen, in welche Richtung sich der Modal Split in Salzburg bewegen kann. Zu Fuß und mit dem Fahrrad werden hier deutlich über die Hälfte der Wege zurückgelegt, während lediglich für ein Viertel der Wege das Auto genutzt wird. Trotz eines sehr gut ausgebauten Öffentlichen Verkehrs wird er in allen Städten für nicht mehr als 20% der Wege genutzt. Dies lässt sich mit den kurzen Wegen in mittelgroßen Städten erklären, wodurch die Wege von Tür zu Tür zu Fuß und mit dem Fahrrad oft deutlich schneller sind als mit Bus oder Straßenbahn.

Modal Split im Städtevergleich

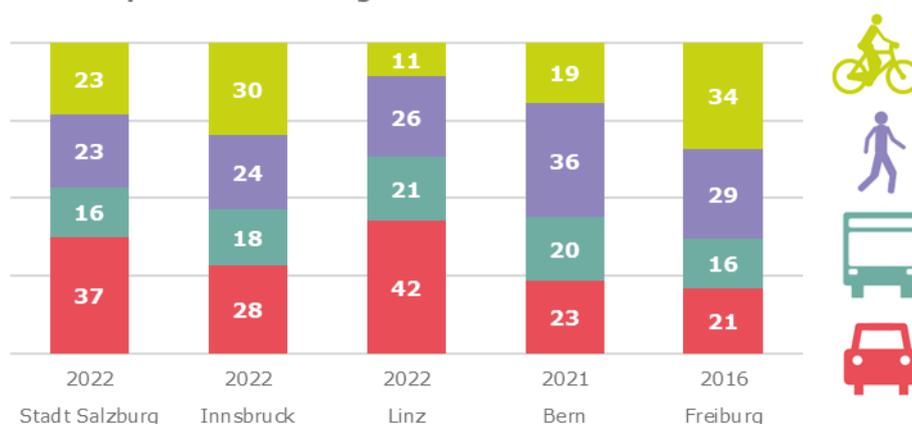


Abbildung 17: Städtevergleich im Modal Split mit Städten ähnlicher Größe wie Salzburg¹⁹

Abbildung 18 und Abbildung 19 beleuchten den Wegezweck „Arbeit“ näher, da der Arbeitspendelverkehr in Städten einen erheblichen Anteil am Verkehr ausmacht. Es handelt sich hierbei um beruflich bedingte Einpendler:innen in die Stadt Salzburg. Der MIV-Anteil ist auf Korridoren, die mit der Bahn erschlossen sind; etwas geringer, als auf Korridoren ohne Bahnanbindung (53 vs. 61 Prozent). Insgesamt ist der MIV-Anteil beim Arbeitspendelverkehr rückgängig, zugunsten

¹⁹ Quellen: Mobilitätserhebung Salzburg 2022; Mobilitätserhebung Tirol 2022; Stadt Graz; Verkehrserhebung Oberösterreich 2022; Städtekonzferenz Mobilität (2023): Städtevergleich Mobilität 2021; Klimamobilitätsplan Freiburg 2030; Eigene Darstellung

vom öffentlichen Verkehr sowie vom Radverkehr. Fahrgemeinschaften spielen nach wie vor eine untergeordnete Rolle in der beruflichen Mobilität. Der öffentliche Verkehr gewinnt deutlich an Bedeutung im Arbeitspendelverkehr und ist bis 2022 auf 30 bzw. 28 Prozent angestiegen.

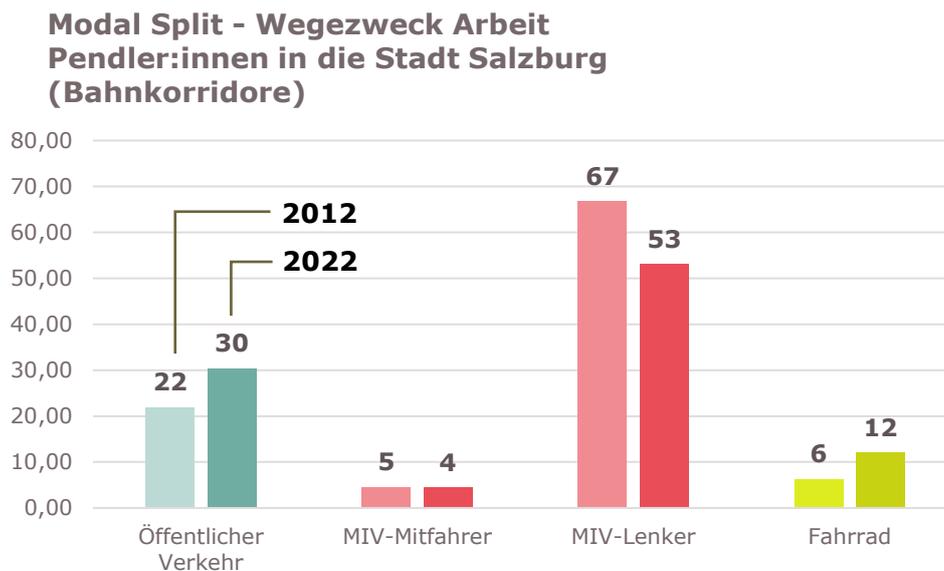


Abbildung 18: Modal Split beim Wegezweck „Arbeit“ auf Bahnkorridoren²⁰

²⁰ Quelle: Land Salzburg (2023): Verkehrserhebung Salzburg 2022; Eigene Darstellung

Modal Split - Wegezweck Arbeit Pendler:innen in die Stadt Salzburg (Straßenkorridore)

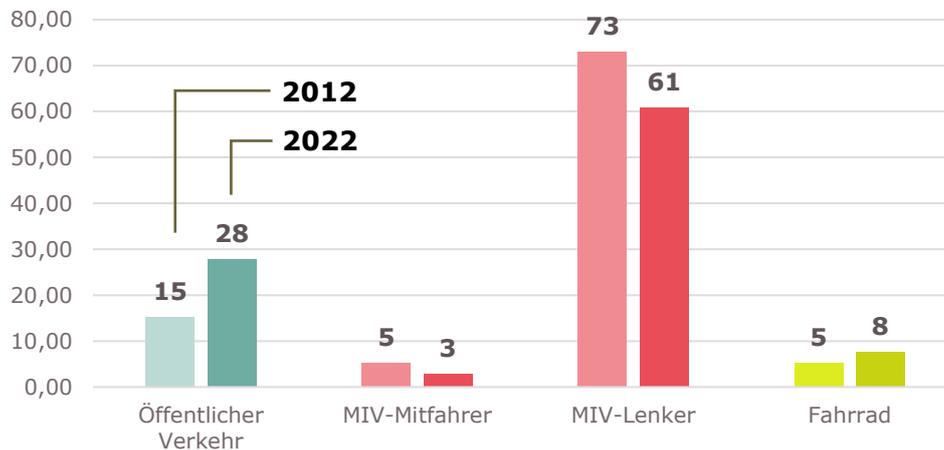


Abbildung 19: Modal Split beim Wegezweck "Arbeit" auf Straßenkorridoren²¹

In Abbildung 20 sind die Wegelängen der Salzburger Bevölkerung dargestellt. 71 % der Wege sind weniger als 5 km lang, 40 % der Wege sind unter 2,5 km lang. Damit haben drei Viertel der Wege eine Distanz, die in optimaler Distanz für die Aktive Mobilität liegen. Lediglich 12% der Wege sind länger als 10 km.

²¹ Quelle: Land Salzburg (2023): Verkehrserhebung Salzburg 2022; Eigene Darstellung

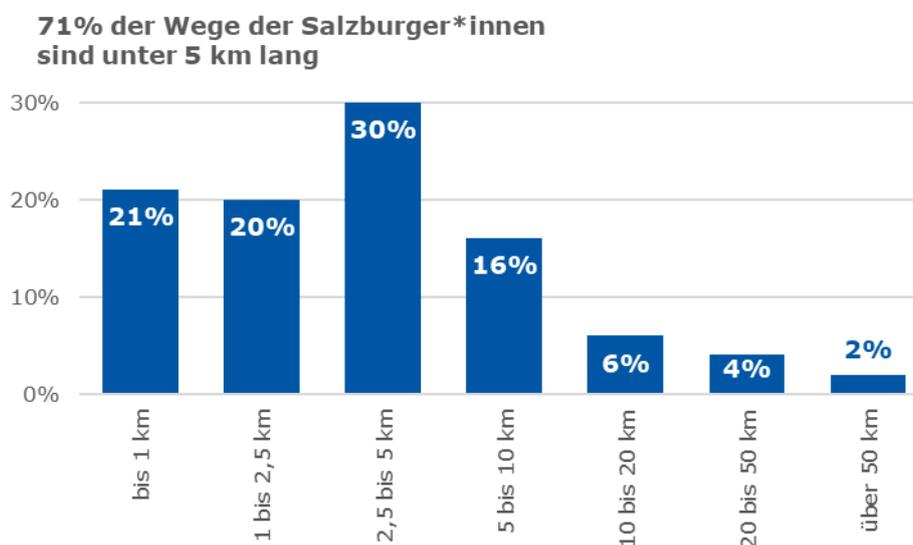


Abbildung 20: Verteilung der Wegelängen der Salzburger Bevölkerung²²

Die Verkehrserhebung des Landes Salzburg (2022) gibt noch detailliertere Einblicke in die Salzburger Mobilität. Zugunsten der Übersichtlichkeit wird an dieser Stelle auf die Studie für vertiefende Informationen verwiesen.

Planerisches Fazit

- Die Verkehrsmittelwahl der Salzburger*innen liegt im Vergleich mit anderen Städten dieser Größe im Durchschnitt. Mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs und der Radverkehrsinfrastruktur kann eine weitere Verschiebung zugunsten des Umweltverbunds erfolgen.
- Der Vergleich mit anderen Städten in der Größe von Salzburg zeigt, dass größere Zuwächse des Anteils am Umweltverbund vor allem im Fuß- und Radverkehr möglich sind. Der Öffentliche Verkehr hat zwar eine wichtige Rolle im innerstädtischen Verkehrssystem, kann seine Stärken aber vorwiegend im Regionalverkehr ausspielen.
- Spürbare Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbunds erfordern Maßnahmen auf zwei Ebenen: reine „Pull“-Maßnahmen, also der Ausbau und die Attraktivierung des Angebots, reichen nicht aus, um große Verlagerungen der Verkehrsmittelwahl zu bewirken. Es bedarf jedenfalls auch „Push“-Maßnahmen, also Einschränkungen des Angebots für den Kfz-Verkehr, beispielsweise durch Reduktion der Straßenkapazitäten

²² Quelle: Land Salzburg (2023): Verkehrserhebung Salzburg 2022; Eigene Darstellung

und eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung. Ein Ausbau des Angebots für den Umweltverbund kann teilweise nur zulasten des Kfz-Verkehrs erfolgen, da das Platzangebot in den städtischen Straßenräumen beschränkt ist.

- Bern und Freiburg haben eine sehr ähnliche Struktur wie Salzburg und zeigen, wohin sich Salzburg entwickeln könnte.

Trends in der Salzburger Verkehrsentwicklung

Fußverkehr

In der Salzburger Innenstadt herrschen aufgrund hoher Dichte und kurzer Wege gute Bedingungen für das zu Fuß gehen. Die Altstadt selbst ist weitgehend Fußgängerzone. Abseits der Altstadt gibt es zahlreiche Fußwege, die das zu Fuß gehen auch auf längere Distanz attraktiv machen. Im Masterplan Gehen wird ein besonderer Fokus auf die Verbindung zwischen den Stadtteilzentren und den Bahnhöfen gelegt.

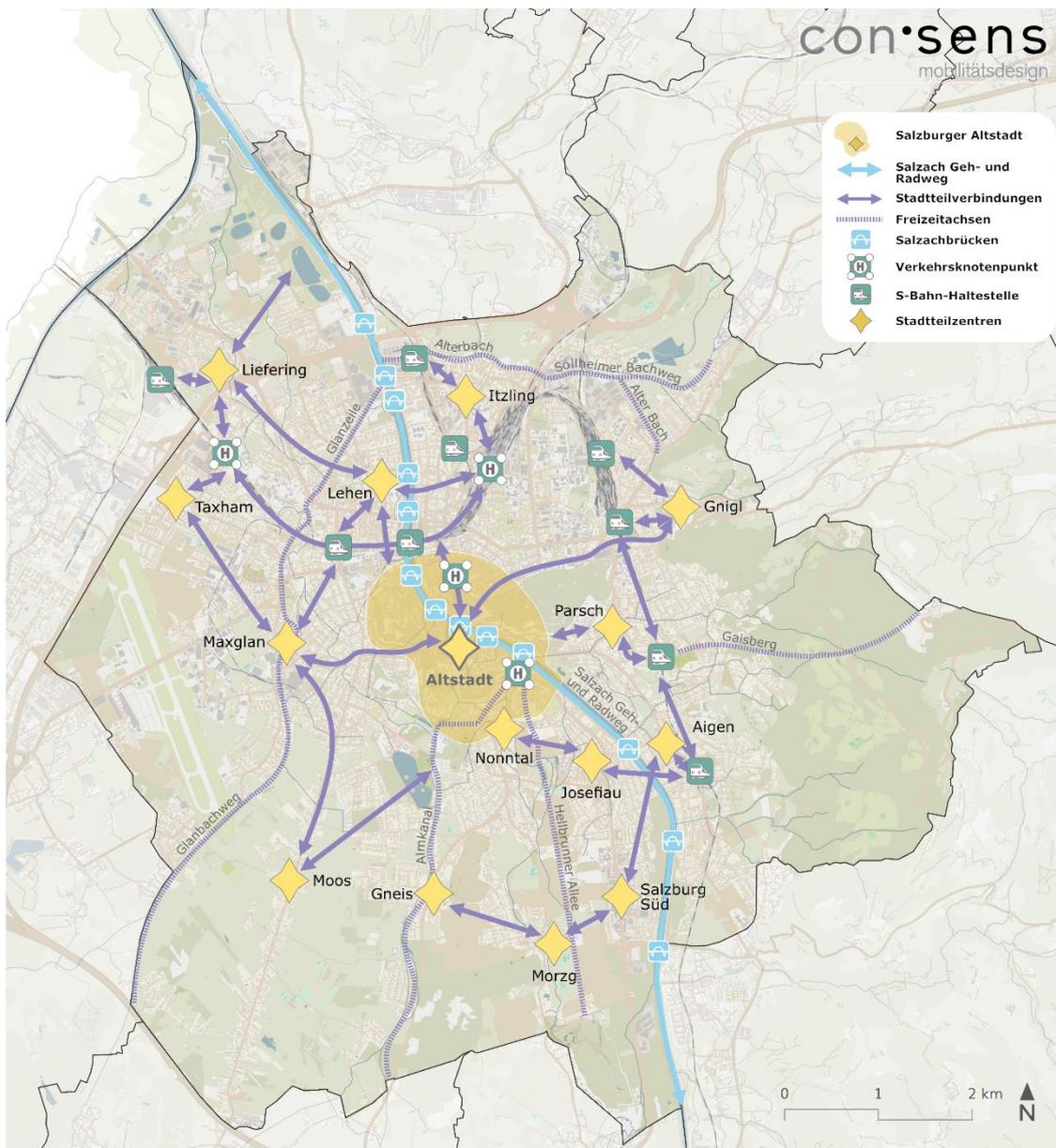


Abbildung 21: Wichtige Ziele und Korridore im Salzburger Fußwegenetz

Barrieren durch Gewässer und die Eisenbahn spielen eine große Rolle bei den möglichen Verbindungen zu Fuß und können Wege deutlich verlängern. Die Stadtberge verleihen der Stadt einen einzigartigen Charakter, haben aber im Sinne der Mobilität eine Barrierewirkung. Insbesondere der Mönchsberg, der Kapuzinerberg sowie der Gaisberg verlängern Wege innerhalb der Stadt. Auch die Autobahn im Norden des Stadtgebietes ist eine lange, harte Barriere, die nur wenige Querungsmöglichkeiten bietet. In Richtung Westen liegt darüber hinaus noch der Flughafen Salzburg, der in seiner Ausdehnung ebenfalls die Durchlässigkeit erschwert.

Wie Barrieren überwunden werden können, zeigt der Umgang mit der Salzach. 13 Brücken verbinden die beiden Seiten der Salzach und bieten Querungsmöglichkeiten in regelmäßigem Abstand. Acht dieser Brücken können nur durch den Fuß- und Radverkehr zu benützt werden, die restlichen fünf Brücken auch von Kfz. Abbildung 22 stellt die Querungen über die Salzach und die Fußverkehrsstärken dar. Die meisten Querungen gibt es in der Altstadt sowie am Pioniersteg. Für den Fuß- und Radverkehr stellt der Fluss besonders im Zentrum kein großes Hindernis dar. Für den öffentlichen Verkehr wäre die Ertüchtigung mancher Fuß- und Radbrücken, insbesondere im Norden und Süden, jedoch wünschenswert, um bessere und direktere Anbindungen zu ermöglichen.

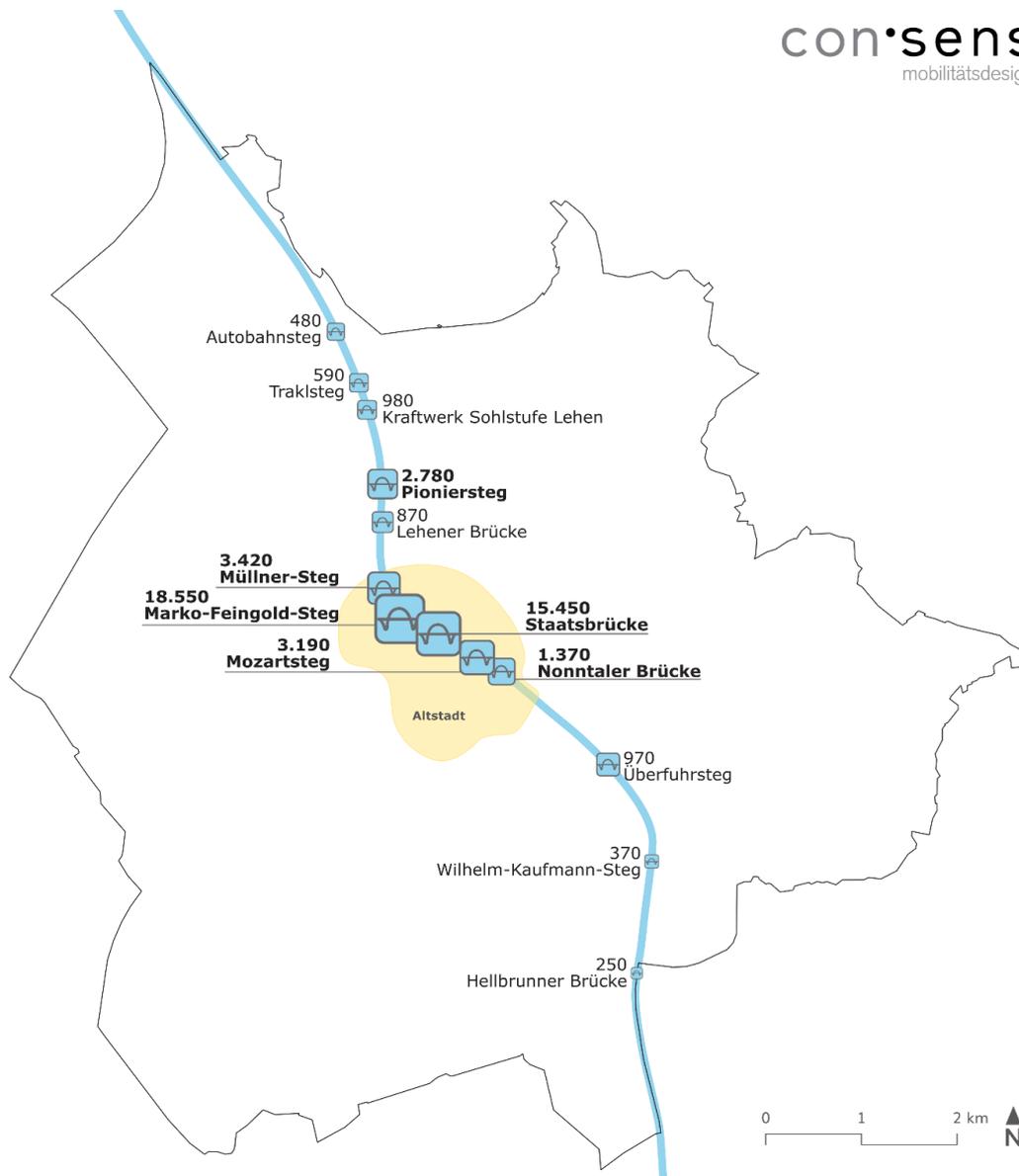


Abbildung 22: Querungen von zu Fuß Gehenden über die Salzach zwischen 7 und 19 Uhr²³

²³ Datenquelle: Stadt Salzburg (2021): Masterplan Gehen. Zählungen im Auftrag der Stadt Salzburg.

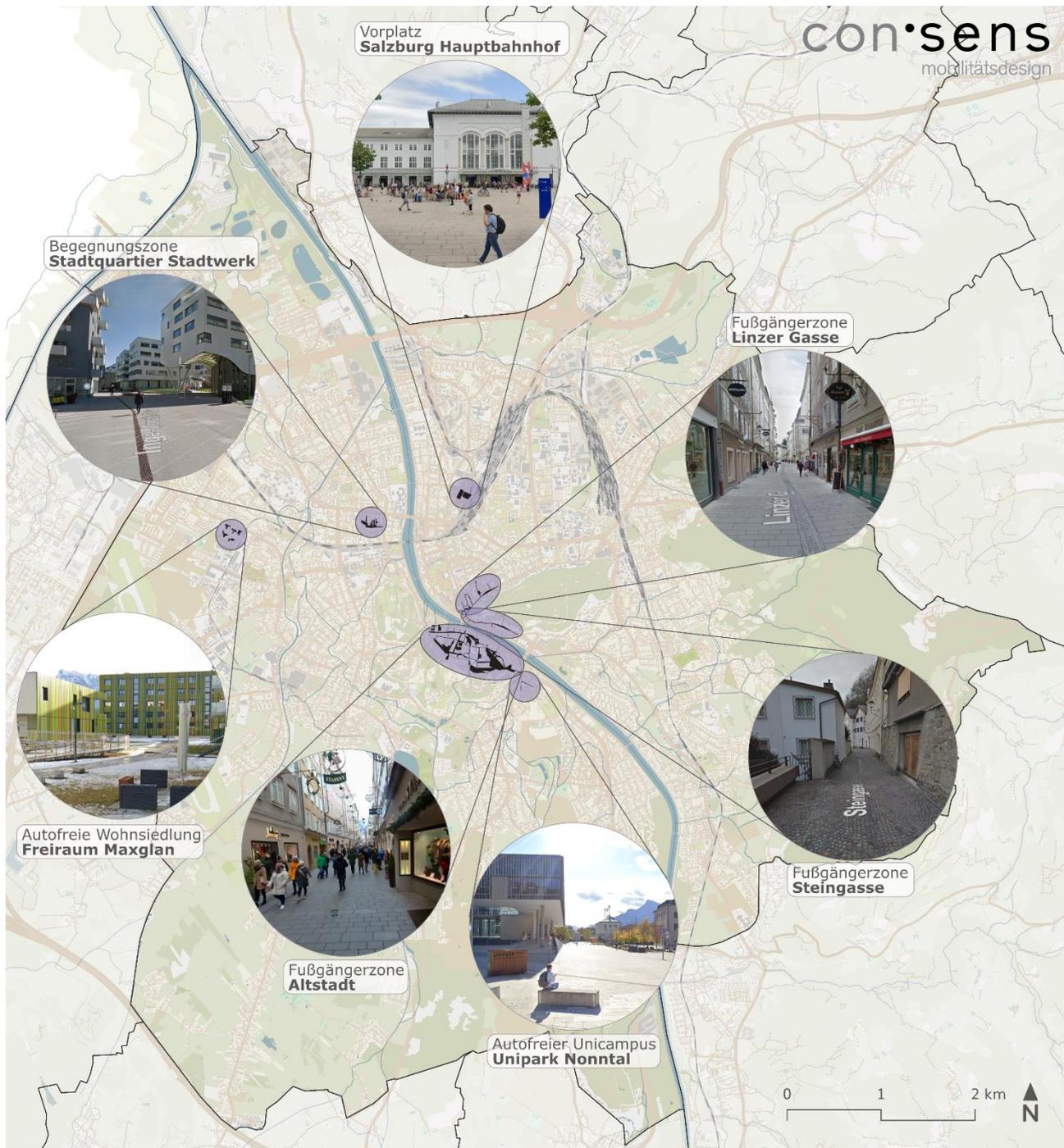


Abbildung 23: Ausgewählte Bereiche in Salzburg, die besonders attraktiv für Fußgänger*innen sind

In Abbildung 23 sind Bereiche in Salzburg dargestellt, die ein besonders attraktives Umfeld zum Aufenthalt und zu Fuß gehen bieten. Neben den Fußgängerzonen in der Innenstadt haben einige Wohnsiedlungen ein attraktives öffentliches Umfeld geschaffen.

Planerisches Fazit

- Menschen, die zu Fuß gehen, sind besonders auf ein attraktives Umfeld und direkte Wege angewiesen. Die wahrgenommene Distanz erhöht sich deutlich bei unattraktiven Wegen und Umwegen. In vielen Bereichen der Stadt Salzburg sind hier sehr gute Bedingungen vorhanden, es gibt jedoch noch Verbesserungspotenzial.
- Die Altstadt hat unter anderem durch den Tourismus ein sehr hohes Fußverkehrsaufkommen und ist bereits jetzt größtenteils Fußgängerzone. Die Attraktivität des Öffentlichen Raumes und der Platz für Fußgänger*innen im Stadtzentrum sollten weiter ausgebaut werden.
- Besonders die Verbindungen zwischen den Stadtteilen und zu Bahnhöfen haben besondere Relevanz. Auch die Stadtteile selbst, die teilweise die Struktur der ehemaligen Ortskerne behalten haben, sollten ein attraktives Umfeld bieten.
- Mit dem Geh- und Radweg an der Salzach und den Wegen entlang der Bäche und Kanäle hat Salzburg ein Netz an attraktiven Freizeitwegen, die die ganze Stadt durchziehen.
- Nur 5 von 13 Brücken über die Salzach sind für den Kfz-Verkehr nutzbar. Das gibt dem Rad- und Fußverkehr einen starken Wettbewerbsvorteil.
- Dennoch hat Salzburg mit den Eisenbahnlinien und der Salzach einige Barrieren, die durch zusätzliche Querungen abgebaut werden sollten.

Radverkehr

In der Radverkehrsstrategie hat sich die Stadt Salzburg unter anderem die Ziele gesetzt, den Radverkehrsanteil bis 2030 auf 30% anzuheben, bis 2030 alle wesentlichen Lücken im Rad-Hauptnetz zu schließen und den Radverkehr künftig bei allen städtischen Planungsprojekten proaktiv mitzudenken. Das soll vor allem auf dem engmaschigen Rad-Hauptnetz geschehen, auf dem die Radverkehrsinfrastruktur beständig ausgebaut werden soll.

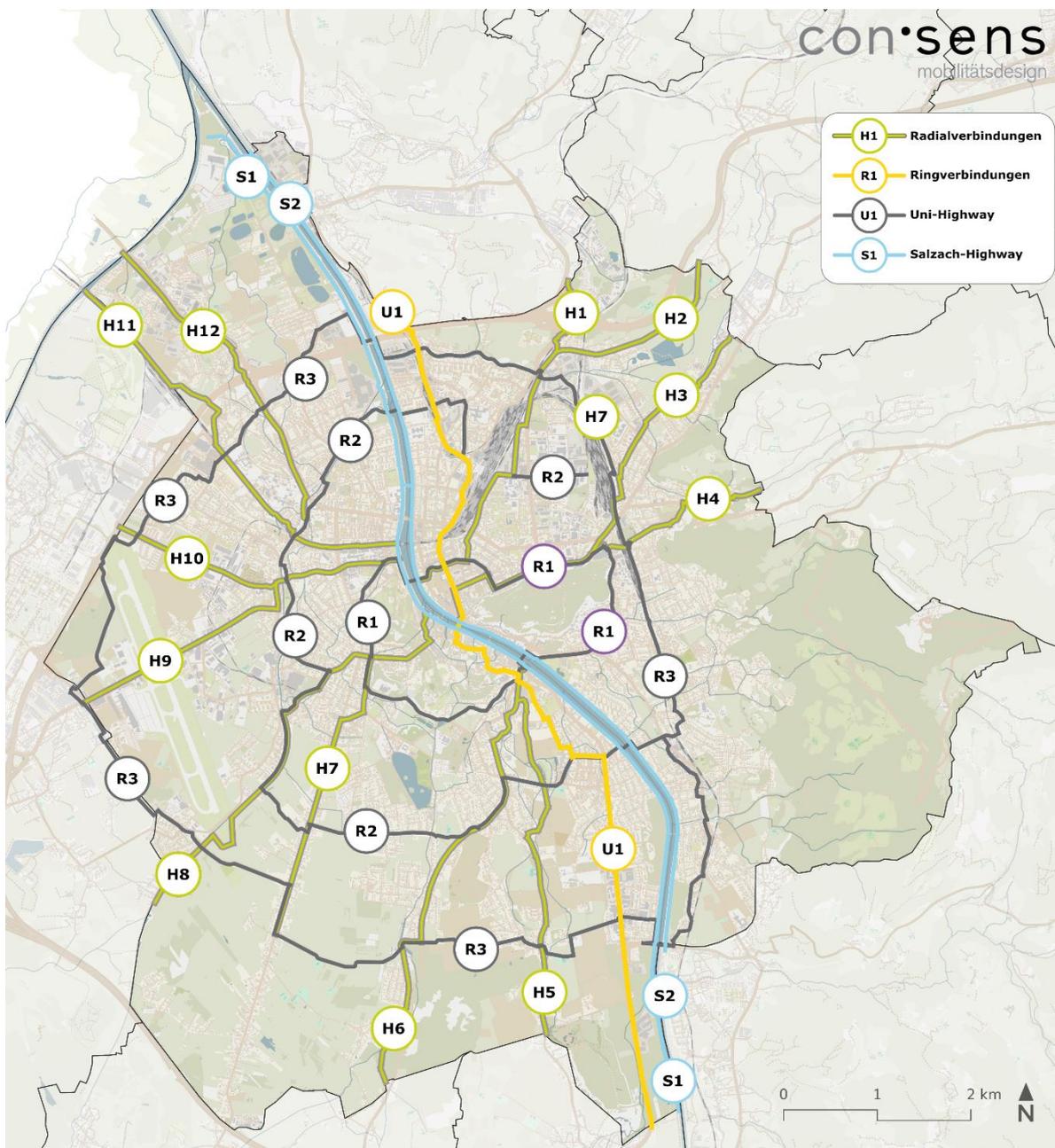


Abbildung 24: Salzburger Rad-Hauptnetz

Salzburg galt aufgrund des hohen Radverkehrsaufkommens längere Zeit als die „Fahrradhauptstadt“ Österreichs, musste dieses Label in der öffentlichen Wahrnehmung aufgrund der langsamen Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur allerdings abgeben²⁴. Abbildung 25 zeigt die Entwicklung der Radverkehrszahlen an 24 der 26 Salzburger Radverkehrszählstellen zwischen 2021 und 2024²⁵. Während zwischen 2021 und 2022 ein leichter Anstieg der Zahlen zu verzeichnen war, stagnieren die Radverkehrszahlen seither.

Da die meisten Zählstellen erst 2021 errichtet wurden, ist eine weiter rückreichende Betrachtung der Radverkehrsentwicklung nicht möglich.

Radverkehr an den Zählstellen in Salzburg

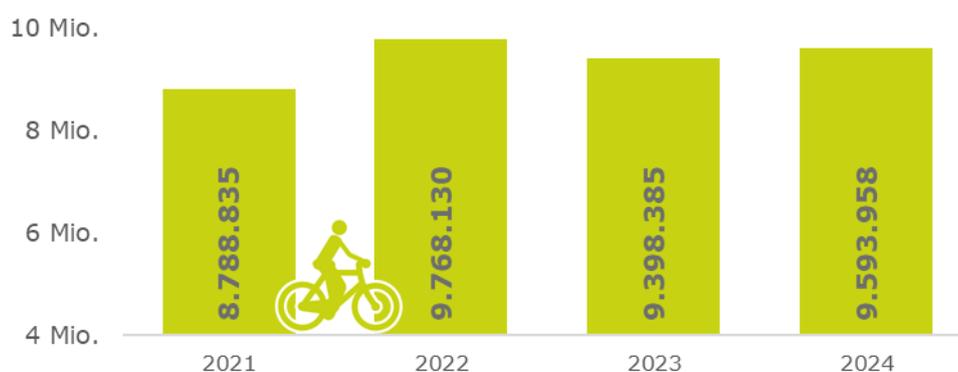


Abbildung 25: Radverkehrszahlen an 24 der 26 Zählstellen in Salzburg absolut in den Jahren 2021 bis 2024²⁵

Die meistfrequentierten Radverkehrszählstellen befinden sich an zentralen Stellen im Radverkehrsnetz. Die stärksten Radverkehrszahlen haben die Zählstellen an den Salzachradwegen in der Altstadt, die für den Alltags- und Freizeitradverkehr eine wichtige Verbindungsfunktion haben. Hier ist eine Stagnierung der Radverkehrszahlen feststellbar. Aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse in diesem Bereich ist das Radverkehrspotenzial ohne Verbreiterung der Infrastruktur bereits ausgeschöpft.

²⁴ U.a. Die Presse (2024): Warum Salzburg nicht mehr die Fahrrad-Hauptstadt Österreichs ist. <https://www.diepresse.com/18152464/warum-salzburg-nicht-mehr-die-fahrrad-hauptstadt-oesterreichs-ist>

²⁵ Die Zählstellen Kurpark und Wilhelm-Kaufmann-Steg wurden aufgrund unplausibler Daten nicht für die Auswertung herangezogen.

Radverkehr an den meistfrequentierten Zählstellen in Salzburg

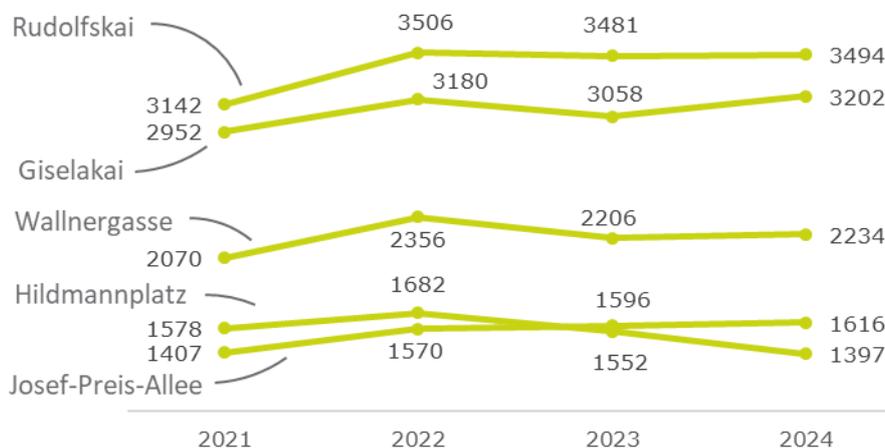


Abbildung 26: Durchschnittlicher täglicher Radverkehr an den meistfrequentierten Zählstellen in Salzburg (ohne Zählstellen Kurpark und Wilhelm-Kaufmann-Steg aufgrund unplausibler Daten)

Die auf niedrigem Niveau stagnierenden Radverkehrszahlen an Haupttrouten mit wichtiger Netzfunktion (Abbildung 27) verdeutlicht die fehlende Infrastruktur auf Teilen des Radhauptnetzes. Mit der Errichtung von Radinfrastruktur – zum Beispiel durch Umnutzung von bestehender Kfz-Infrastruktur – könnte noch deutlich mehr Potenzial in den Radverkehrszahlen ausgeschöpft werden.

Viel Potenzial durch mehr Radinfrastruktur

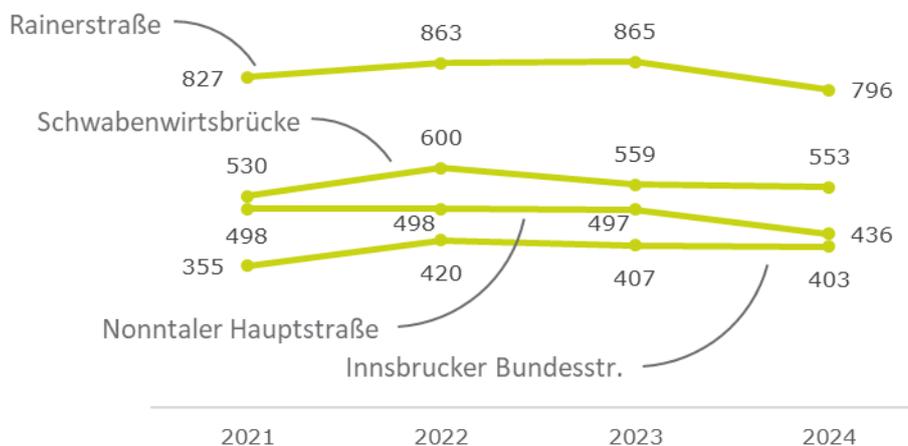


Abbildung 27: Durchschnittlicher täglicher Verkehr an ausgewählten verkehrsschwachen Radhaupttrouten ohne ausreichend Radinfrastruktur

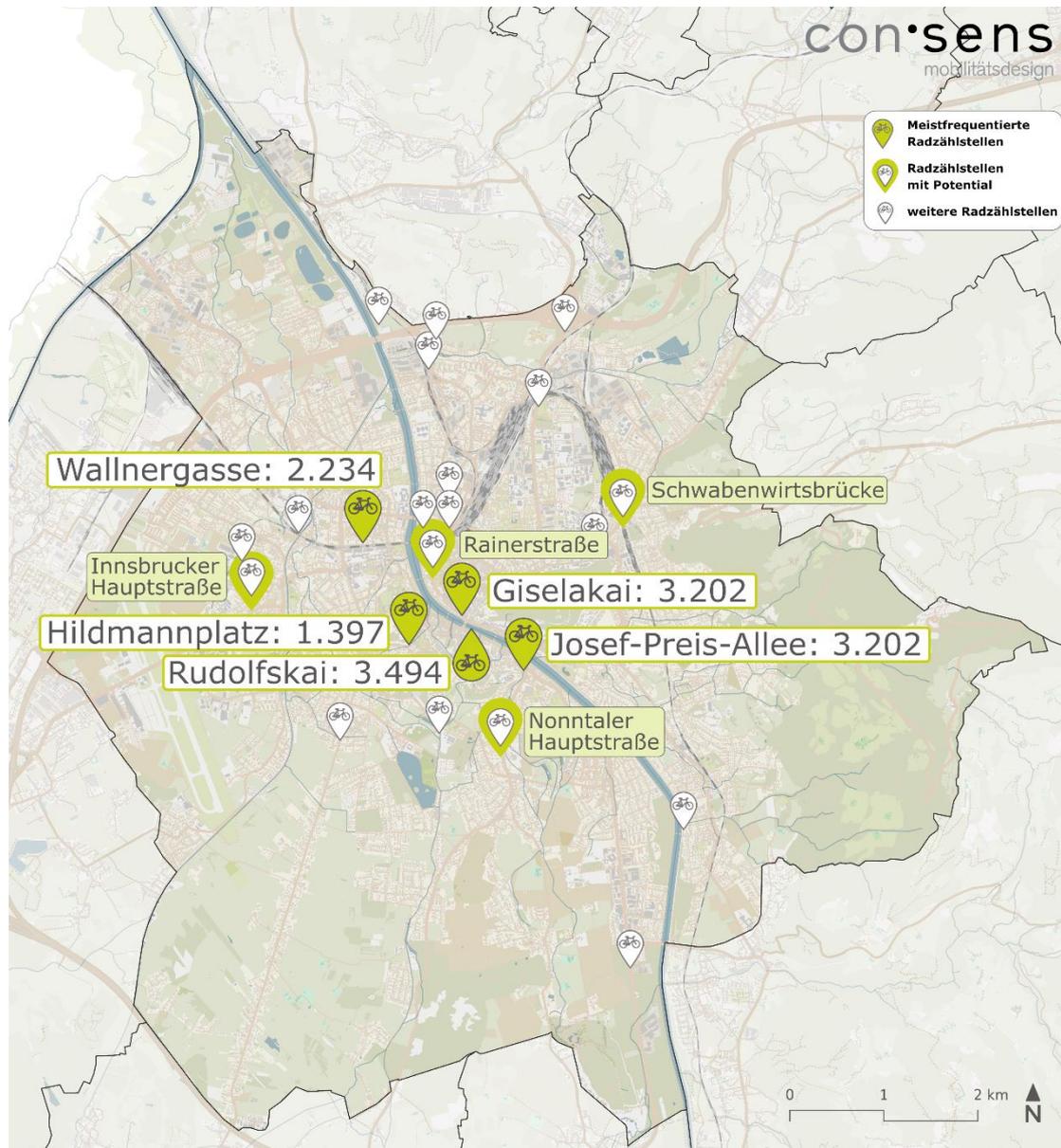


Abbildung 28: Verortung der Radverkehrszählstellen in Salzburg

Beim Fahrradparken zeigte die Stadt Salzburg in den letzten Jahren Ambitionen für ein attraktives Angebot. Neben zahlreichen Abstellbügel im Straßenraum wurden in den letzten 20 Jahren 531 versperrbare Radboxen im öffentlichen Raum vorwiegend an Knoten des Öffentlichen Verkehrs errichtet. Die Radboxen können gemietet werden und bieten so eine witterungsgeschützte und diebstahlsichere Abstellmöglichkeit. Das Angebot wird sehr gut genutzt, weshalb es Wartelisten für Abstellplätze gibt.

Alle S-Bahnstationen sind mit ausreichend attraktiven Radabstellmöglichkeiten ausgestattet, am Hauptbahnhof gibt es zusätzlich zwei große Fahrradgaragen. Am Rudolfskai wurde mit Unterstützung der Stadt eine öffentliche Radgarage im Keller eines privaten Wohnhauses errichtet.

Ein Nachholbedarf wird im Abstellen von Fahrrädern für Tagestourist*innen gesehen. Sichere Abstellmöglichkeiten für hochpreisige Fahrräder würden die Attraktivität für touristischen Radverkehr erhöhen.

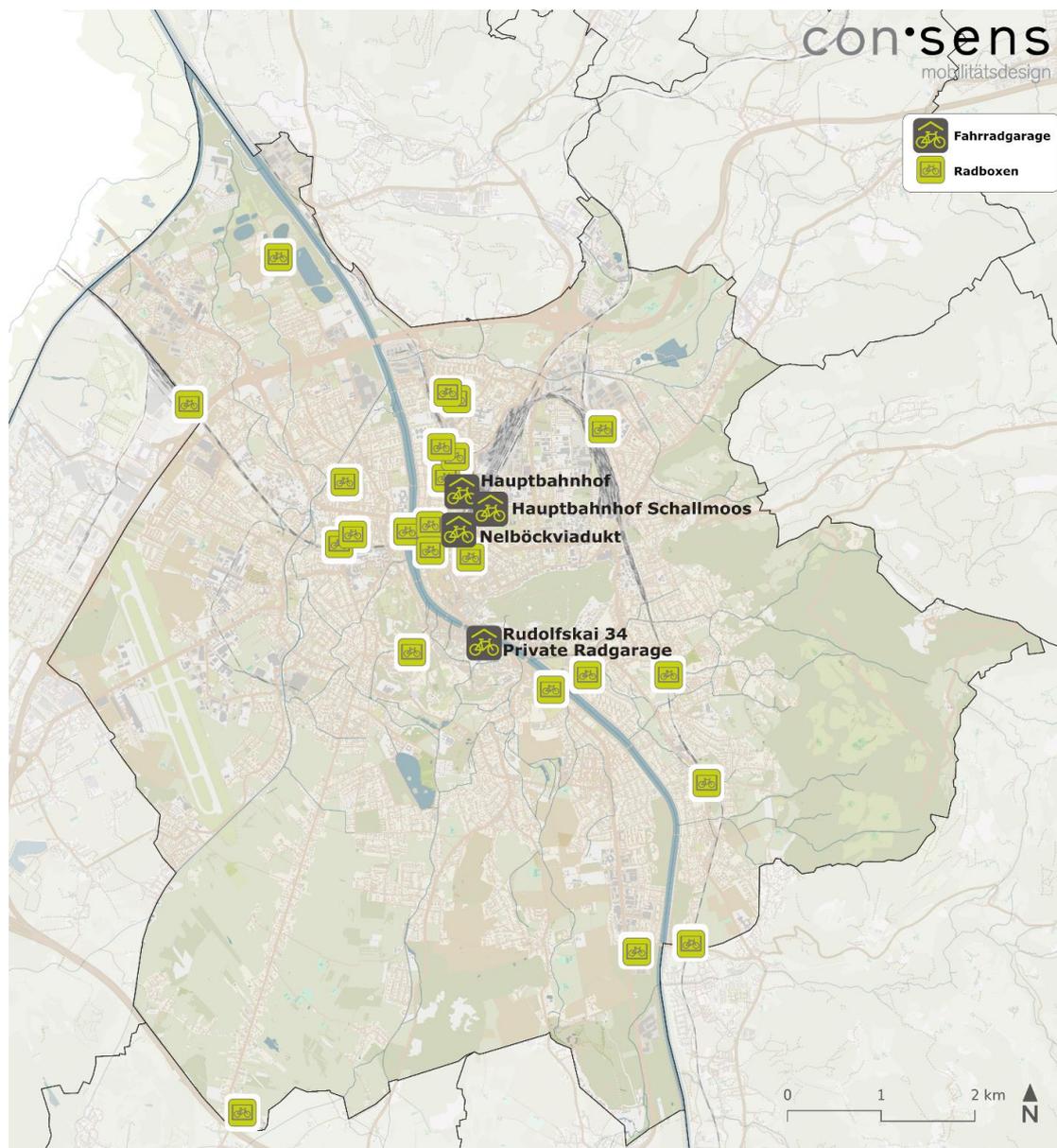


Abbildung 29: Verortung der Radgaragen und Radboxen

Planerisches Fazit

- Kurze Wege und wenig Steigungen bieten sehr gute Voraussetzungen für das Fahrrad in Salzburg. Es wird bereits von sehr vielen Menschen als Alltagsverkehrsmittel genutzt.
- Während der Radverkehrsanteil am Modal Split zwischen 2012 und 2022 deutlich gestiegen ist, sind die absoluten Radverkehrszahlen an den Zählstellen stagnierend. Dies ist einerseits auf überlastete Radwege zurückzuführen, die oftmals zu schmal für das hohe Radverkehrsaufkommen sind und das Radfahren damit unattraktiver machen. Andererseits schritt der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur in den letzten Jahren nur sehr langsam voran. Das führt beispielsweise zu sehr niedrigen Radverkehrszahlen an manchen Routen ohne sichere Infrastruktur, die eigentlich eine große Netzwirkung hätten.
- Salzburg ist in der Nutzung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel einer der Spitzenreiter der österreichischen Landeshauptstädte. Aufgrund von fehlender Infrastruktur kann der Radverkehr sein volles Potenzial jedoch noch nicht ausschöpfen.

Öffentlicher Verkehr

Der Öffentliche Verkehr innerhalb der Stadt Salzburg stützt sich auf vier Hauptverkehrsmittel:

- Die Bahn im Regional- und Fernverkehr mit Haltestellen im Stadtgebiet und im direkten Umland
- Die S-Bahn (ÖBB und Salzburger Lokalbahn)
- Regionalbusse
- Stadtbusse (O-Bus und Autobus)

Der Salzburger Hauptbahnhof ist regionale Drehscheibe für den Öffentlichen Verkehr und bietet Regionalverbindungen innerhalb der Stadt, in das gesamte Bundesland Salzburg und das angrenzende Bayern sowie nationale und internationale Fernverkehrsverbindungen. Er ist Endpunkt der meisten Regionalbuslinien und zentraler Umsteigepunkt im Salzburger S-Bahnnetz.

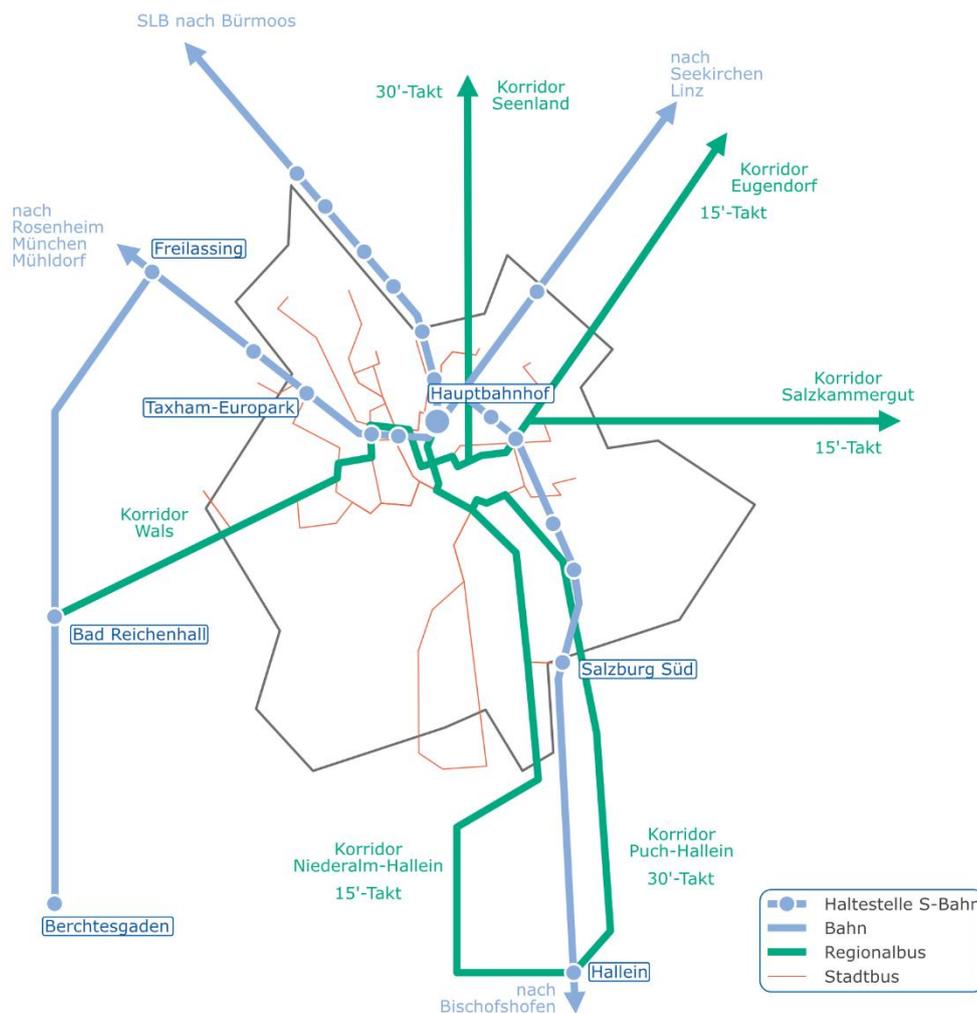


Abbildung 30: Hauptachsen des öffentlichen Verkehrs in der Stadtregion Salzburg

Die Züge des Regional- und Fernverkehrs haben wesentliche Funktionen für Verbindungen in das Salzburger Umland, fahren aber auch einige Haltestellen im Stadtgebiet an, womit sie auch Funktionen des Stadtverkehrs erfüllen. Neben dem Salzburger Hauptbahnhof sind das Salzburg Süd, Salzburg Mülln-Altstadt und Salzburg Taxham Europark.

Die S-Bahn verbindet die Stadt Salzburg mit den Umlandregionen in Richtung Freilassing, Wallersee, Bischofshofen und Oberndorf und wird von den ÖBB und der Salzburger Lokalbahn (SLB) betrieben. Die Stationsdichte im S-Bahnnetz wurde in den letzten Jahrzehnten deutlich ausgebaut und hat im Salzburger Stadtgebiet eine sehr hohe Dichte. Eine weitere Station ist langfristig an der Westbahn im Bereich Grüner Wald geplant, um den Nord-Osten Salzburgs besser zu erschließen.

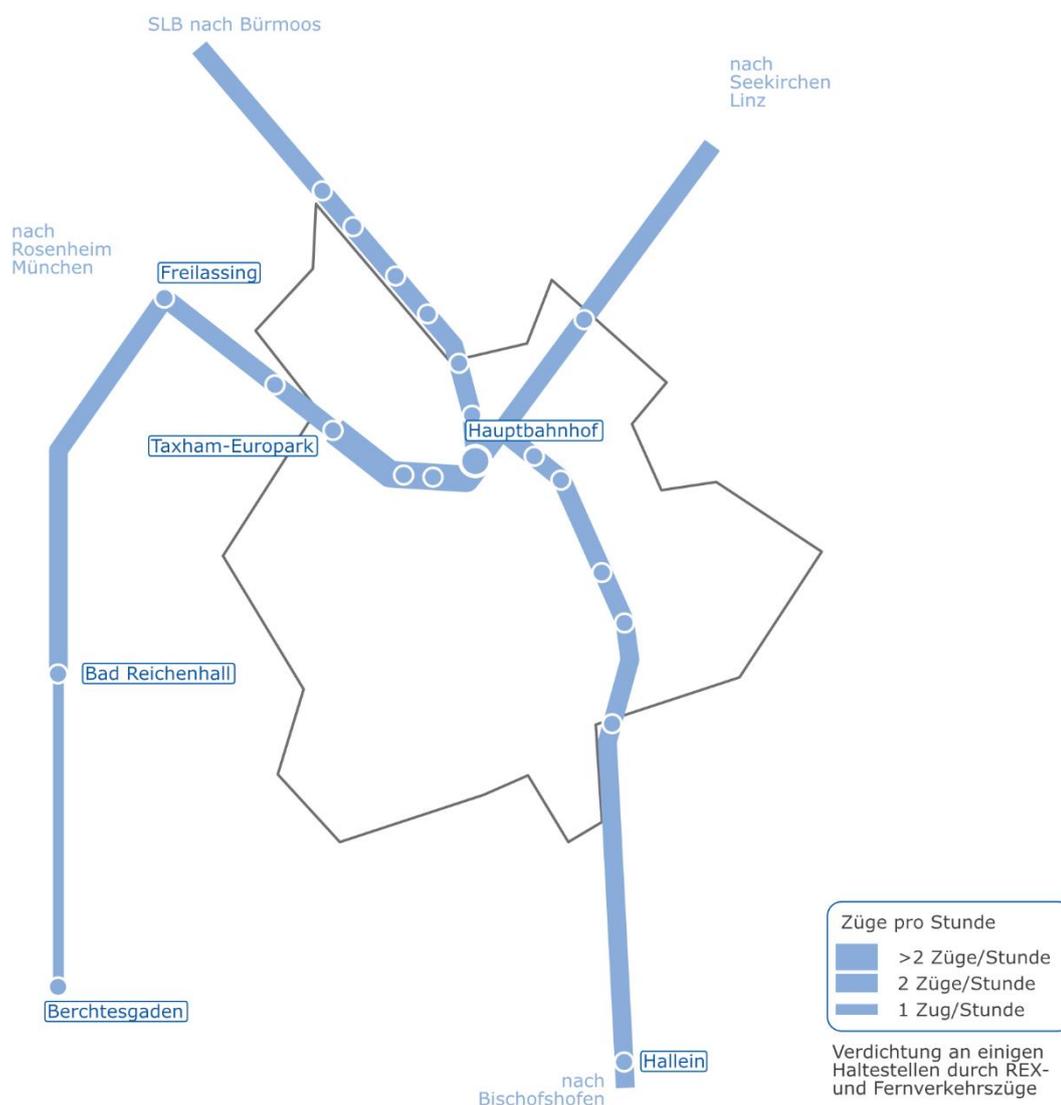


Abbildung 31: Anzahl der Züge pro Stunde im S-Bahnnetz an Wochentagen

Der Hauptbahnhof ist wichtigster Umsteigepunkt im Salzburger Regionalverkehr und meistfrequentierter Bahnhof im Land Salzburg. Weitere wichtige Stationen sind Taxham-Europark und Mülln-Altstadt, die ebenfalls Spitzenreiter im Land Salzburg sind.

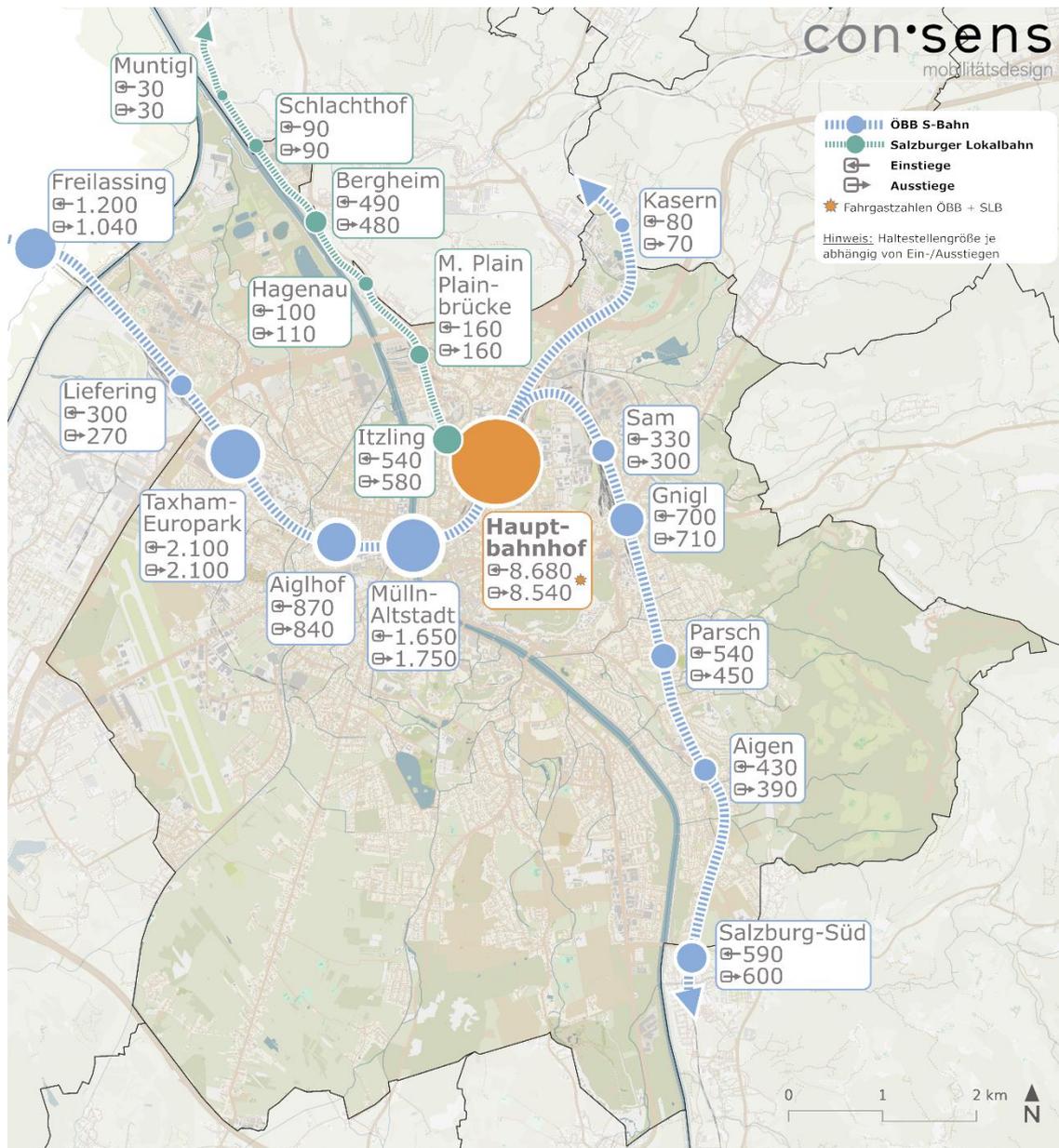


Abbildung 32: Ein- und Aussteiger*innen der S-Bahn an den Stationen in Salzburg²⁶

²⁶ Gezählt wurden nur die Linien S1, S2, S3, LEX 11, R21, REX 21, sowie die Lokalbahn. An den Stationen Hauptbahnhof, Freilassing, Taxham-Europark und Salzburg Süd halten noch zahlreiche weitere Regional- und Fernverkehrslinien. Datenquelle: Salzburger Verkehrsverbund.

Der Salzburger Hauptbahnhof ist ebenfalls wichtigster Regionalbusknoten im Bundesland Salzburg. Von hier aus gibt es Busverbindungen ins gesamte Bundesland sowie angrenzende Gebiete in Bayern (Deutschland). Fahrgaststärkste Korridore sind jene in Richtung Eugendorf und Wallersee, ins Salzkammergut nach Bad Ischl und in Richtung Hallein. Die meisten Buslinien fahren in einem 60- oder 30 Minuten Takt, der durch Linienüberlagerungen auf bis zu 15 Minuten verdichtet wird. Der Regionalbusverkehr in das Umland bietet damit eine hohe Qualität.

Für den Innerstädtischen Verkehr sind die Regionalbusse eine wichtige Ergänzung zu den Stadtbussen. Durch eine Beschleunigung der Regionalbuslinien mit weniger Haltestellen im Stadtgebiet könnten sie die Funktion von Expressverbindungen einnehmen.

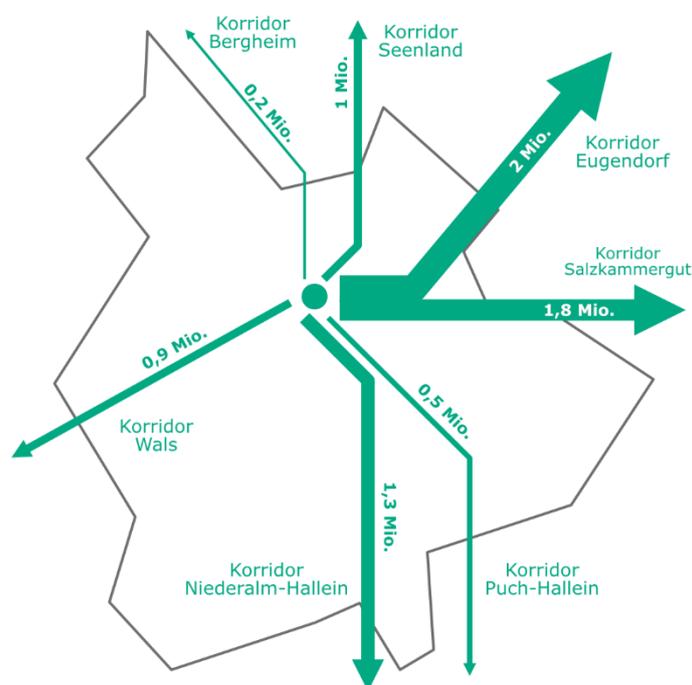


Abbildung 33: Fahrgastzahlen an den Regionalbuskorridoren in Salzburg²⁷

Abbildung 34 und Abbildung 35 zeigen die Entwicklung der Fahrgastzahlen der Regionalbuslinien von 2021 bis 2024. Nach einem Einbruch infolge der COVID-19-Pandemie 2020 stiegen die Fahrgastzahlen wieder deutlich an. Das ist einerseits auf den generellen Anstieg in der Mobilität nach COVID-19, andererseits durch eine starke Ausweitung des Busangebots Ende 2021 zu erklären. Die geringe Steigerung zwischen 2023 und 2024 lässt auf eine Erholung der Fahrgastzahlen schließen, die ohne Angebotserweiterungen nicht mehr stark steigen werden. Die Fahrgastzahlen am Korridor Salzkammergut sind überdurchschnittlich stark gestiegen, was auf eine intensive

²⁷ Datenquelle: Salzburger Verkehrsverbund.

Angebotserweiterung im Jahr 2021 und eine deutliche Zunahme der Fahrgäste im Freizeitverkehr insbesondere in den Sommermonaten zurückzuführen ist.

Jährliche Fahrgastzahlen auf den Regionalbuslinien-Korridoren von Salzburg in das Umland

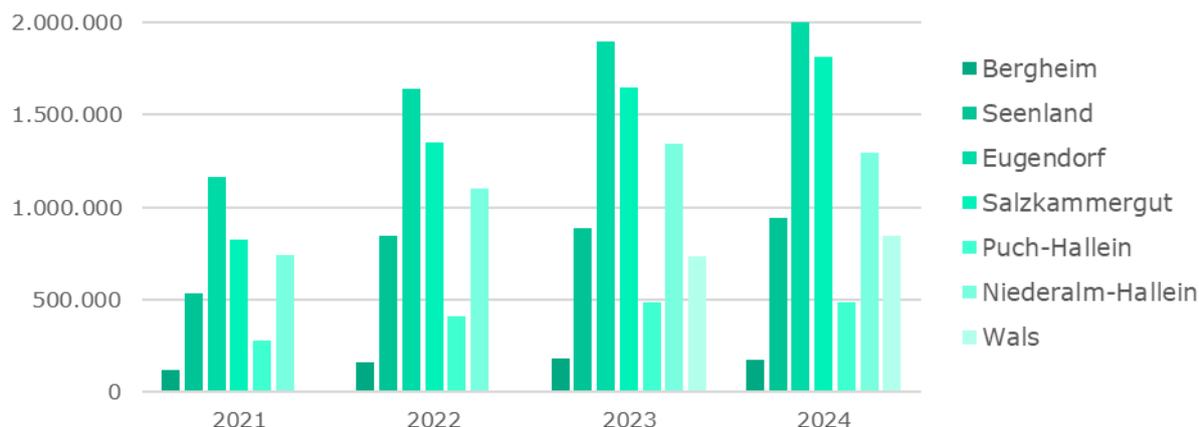


Abbildung 34: Fahrgastzahlen auf den Regionalbus-Korridoren von Salzburg in das Umland (Fahrgastzahlen im gesamten Linienverlauf)²⁸

Jährliche Fahrgastzahlen auf den Regionalbuslinien-Korridoren von Salzburg in das Umland

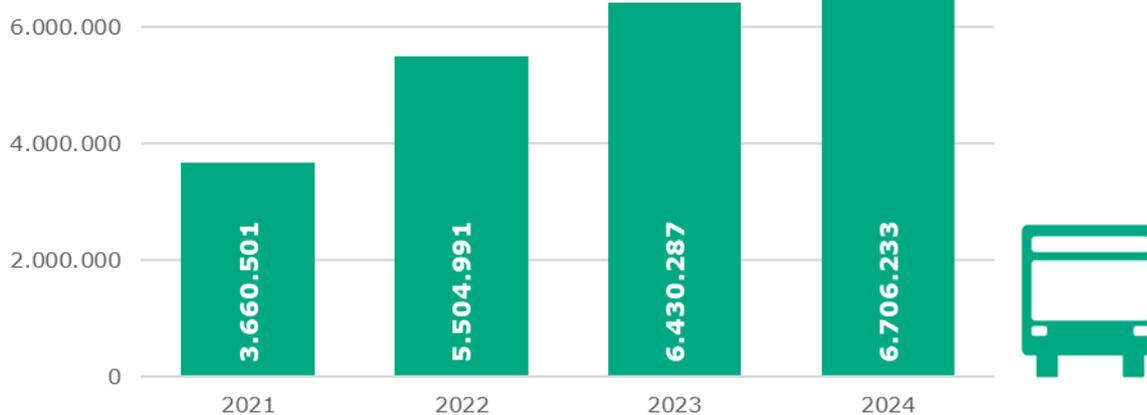


Abbildung 35: Entwicklung der Fahrgastzahlen der Regionalbuslinien von 2021 bis 2024 (ohne Korridor Wals, da hier Daten erst ab 2023 vorhanden sind)²⁸

²⁸ Datenquelle: Salzburger Verkehrsverbund.

Die Stadtbusse bilden das Rückgrat für den Stadtverkehr in Salzburg. Der Großteil des Stadtbusverkehrs (Linien 1 bis 10, 12 und 14) wird mit O-Bussen durch die Salzburg Linien betrieben, die eines der größten O-Busnetze Mittel- und Westeuropas betreiben. Die anderen Linien (Linien 11, 17 bis 36) werden mit konventionell betriebenen Bussen durch Albus Salzburg betrieben. Wichtige Umsteigeknoten im Busnetz sind die Haltestellen Hauptbahnhof, Mirabellplatz und Ferdinand-Hansch-Platz.

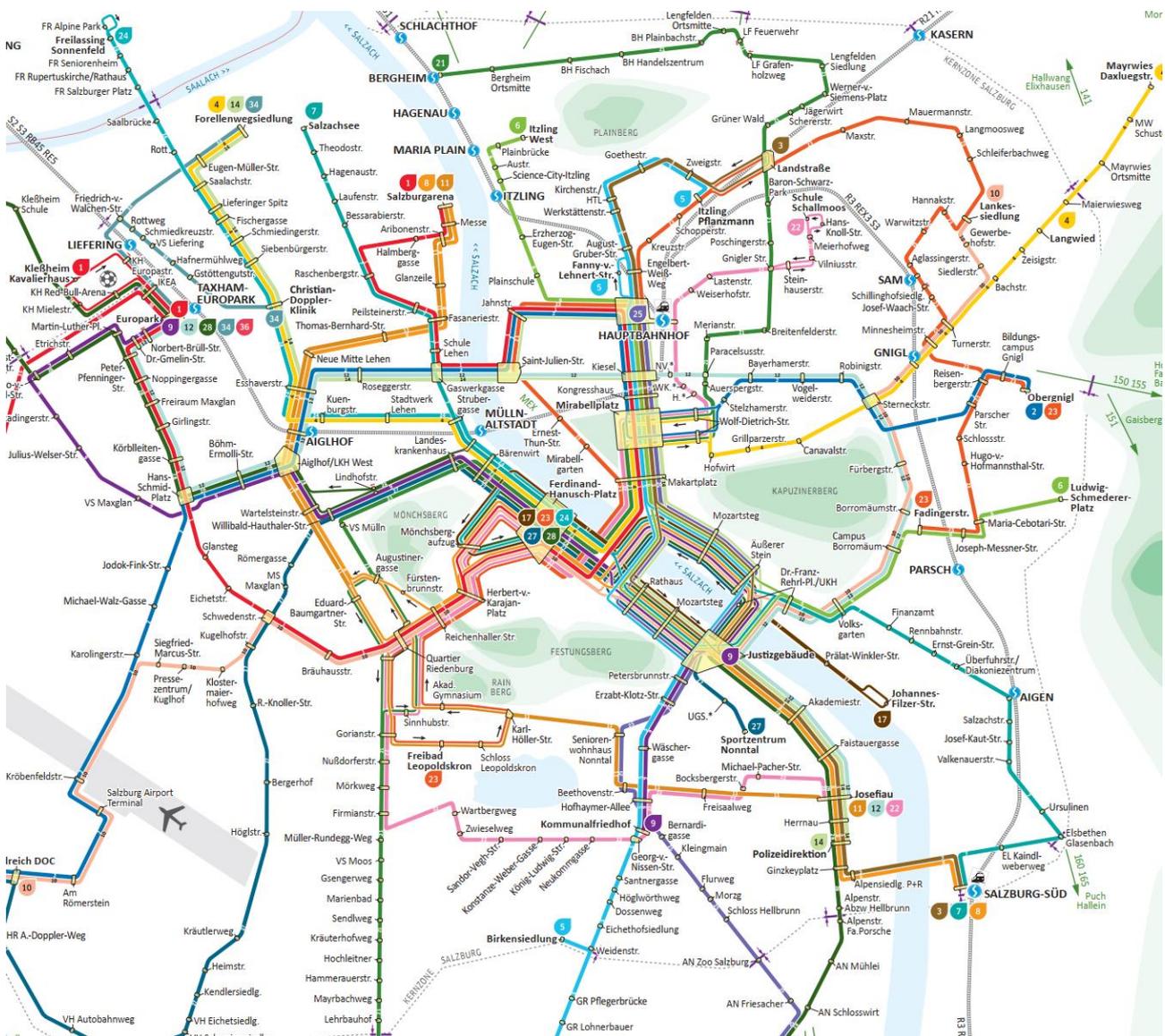


Abbildung 36: Ausschnitt aus dem Liniennetzplan des Salzburger Verkehrsverbunds²⁹

²⁹ Quelle: Salzburger Verkehrsverbund (2025): Öffentlicher Personennahverkehr Stadt Salzburg – Innerstädtischer Busverkehr. Datenstand: 17.02.2025.

Auf den meisten Linienkorridoren überlagern sich mehrere Stadtbus- und Regionalbuslinien, wodurch die Taktfrequenzen auf diesen Abschnitten verringert werden. Zwischen Altstadt und Hauptbahnhof („Korridor Rainerstraße“ in Abbildung 37) überlagern sich dadurch bis zu 22 Linien.

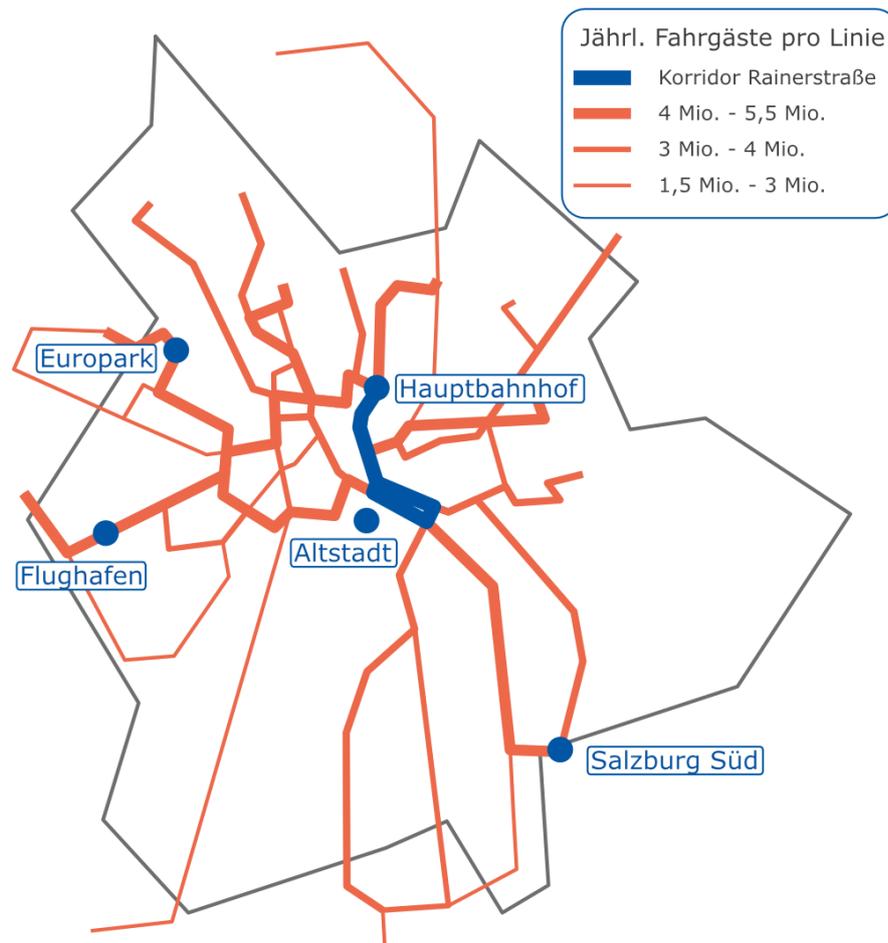


Abbildung 37: Buslinien nach Fahrgastfrequenz; überlagernde Buskorridore sind nicht dargestellt³⁰

Die Fahrgastzahlen im Stadtbusverkehr waren bis 2019 konstant und erlebten mit der COVID-19-Pandemie 2020 einen starken Einbruch auf zwei Drittel. Es folgte eine deutliche Einschränkung des Fahrplanangebots im Jahr 2022 aufgrund von Personalmangel und Krankenständen im O-Busbetrieb, wodurch sich die Fahrgastzahlen nur in geringem Maß erholten. Die Verdichtung der O-Buslinien im Herbst 2024 und Frühjahr 2025, die Verlängerung der Linien 12 und 22 sowie die Einführung der Linie 17 lassen eine deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen erwarten.

³⁰ Datenquelle: Salzburg Linien Verkehrsbetriebe (SLV).

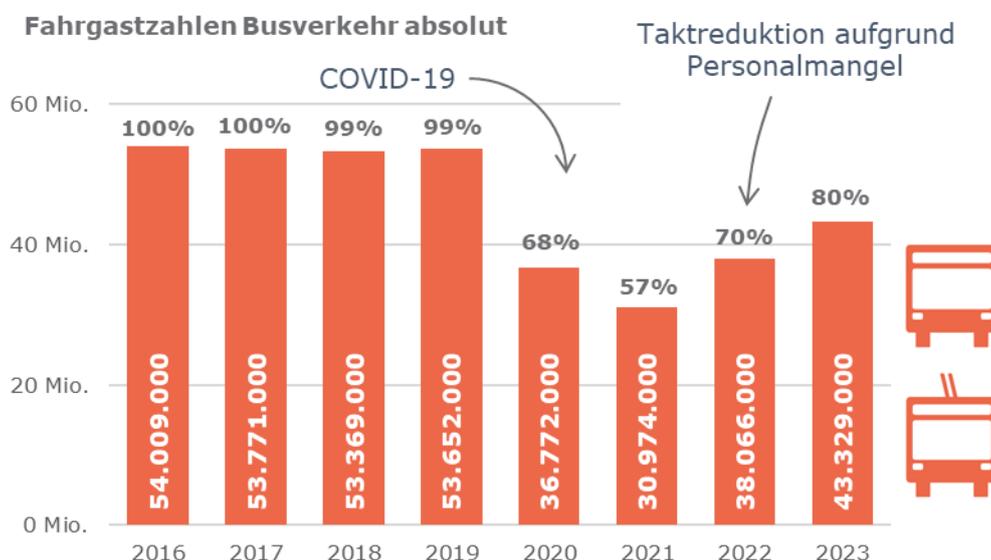


Abbildung 38: Fahrgastzahlen der Stadtbuse in Salzburg von 2016 bis 2023; Prozentwerte nach Basis des Jahres 2016³¹

Der Großteil des Linienbetriebs und des Fahrgastaufkommens entfällt in Salzburg auf die 12 O-Buslinien. Sie befahren die wichtigsten Korridore und bieten auch Verbindungen in die Nachbargemeinden. Die 11 Buslinien haben eine ergänzende Funktion und geringere Fahrgastzahlen.

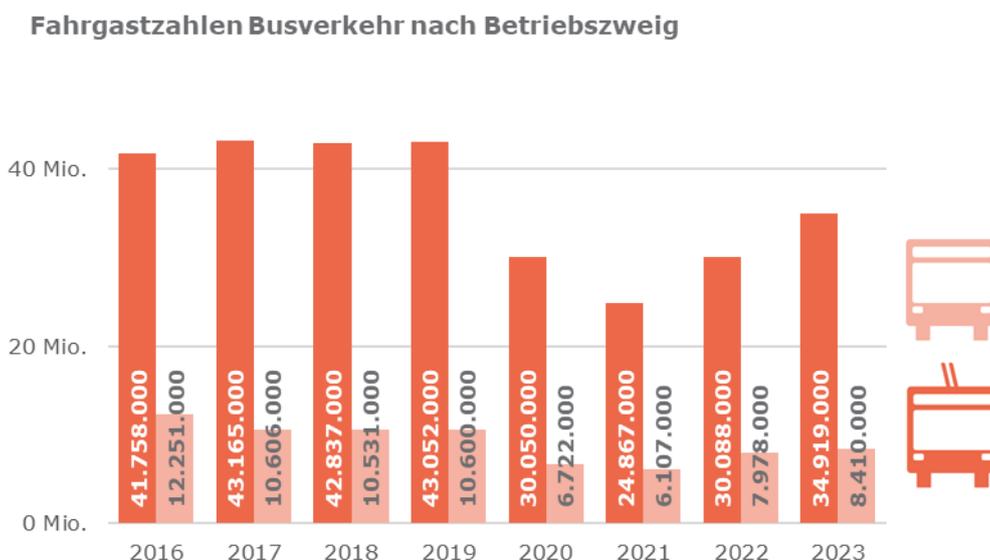


Abbildung 39: Fahrgastzahlen der Stadtbuse nach Betriebszweig (O-Bus und Bus) von 2016 bis 2023³¹

³¹ Datenquelle: Salzburg Linien Verkehrsbetriebe (SLV).

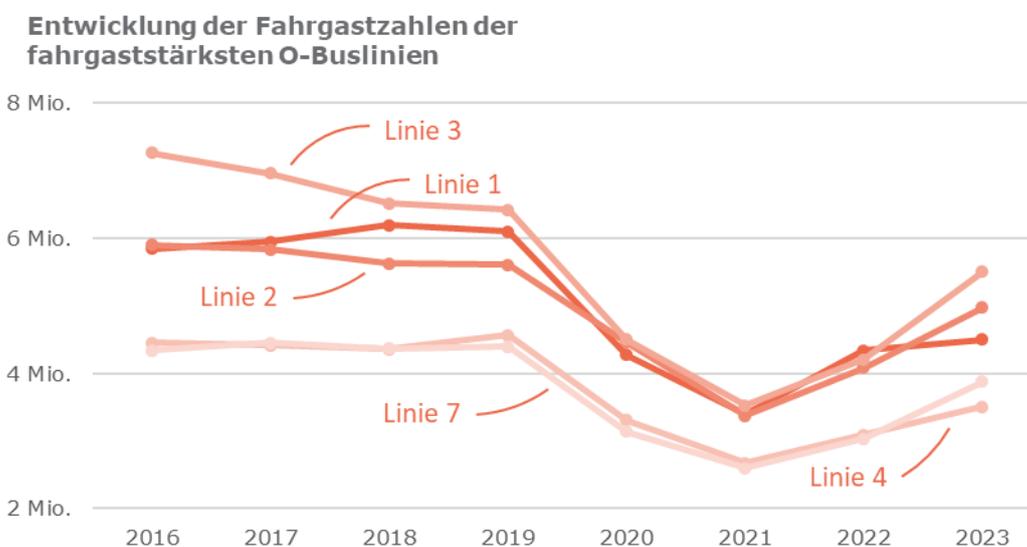


Abbildung 40: Entwicklung der Fahrgastzahlen der fahrgaststärksten O-Buslinien von 2016 bis 2023³²

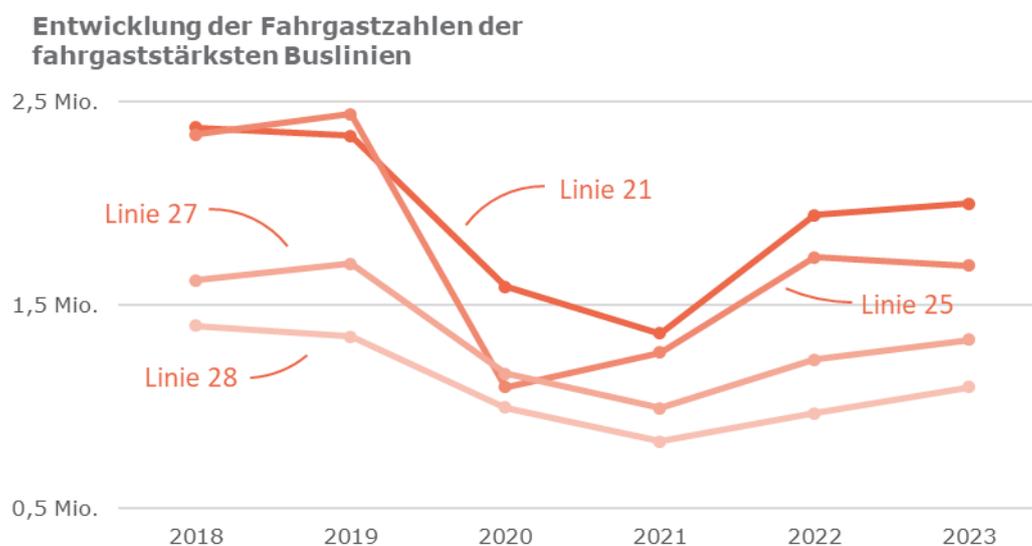


Abbildung 41: Entwicklung der Fahrgastzahlen der fahrgaststärksten Buslinien von 2016 bis 2023³²

³² Datenquelle: Salzburg Linien Verkehrsbetriebe (SLV).

Planerisches Fazit

- Das Bahnnetz ist sehr gut ausgebaut: Sehr viele Bahnstationen befinden sich im Stadtgebiet und weisen einen dichten Takt auf. Eine sehr gute Anbindung besteht in das Salzburger Umland mit der S-Bahn und Regionalzügen. Auch die regionalen, grenzüberschreitenden Verbindungen nach Deutschland sind im Vergleich zu anderen Grenzregionen sehr gut.
- Der öffentliche Verkehr ist zentral für die Mobilität in der Stadt und sichert als Basismobilität insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen den Zugang zu Arbeit, Bildung, Gesundheitsversorgung und sozialer Teilhabe. Durch barrierefreie Gestaltung von Fahrzeugen und Infrastruktur wird eine gleichberechtigte Nutzung ermöglicht. Gleichzeitig trägt der öffentliche Verkehr zur Entlastung des Straßenraums, zur Emissionsreduktion und zur Erhöhung der städtischen Lebensqualität bei. Eine Priorisierung, Ausbau und Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs ist daher eine wichtige Stellschraube für die Mobilität der Zukunft.
- Durch fehlende Tangentialverbindungen ist die Verbindung zwischen den Stadtteilen mit dem öffentlichen Verkehr umwegbehaftet. In den meisten Fällen ist ein Umstieg im Zentrum erforderlich.
- Das Regionalbusnetz ist ebenfalls sehr gut ausgebaut und die Fahrgastzahlen sind nach COVID-19 deutlich stärker gestiegen als die des Stadtverkehrs – auch aufgrund einer deutlichen Ausweitung des Angebotes. Das regionale Busangebot ist sehr gut mit 2 bis 4 Bussen pro Stunde auf allen Korridoren in den Verkehrsspitzen.
- Das Stadtbusnetz ist sehr dicht, litt in der Vergangenheit allerdings an der COVID-19-Pandemie und der Reduktion im Angebot aufgrund von Fahrpersonal-mangel. Seit 2024 wird der Busverkehr wieder verdichtet, was einen Anstieg der Fahrgastzahlen erwarten lässt. In den Hauptverkehrszeiten stehen die Busse auf Hauptverkehrsstraßen und im Stadtzentrum oft im Stau, wenn es keine eigenen Busfahrstreifen gibt.
- Stadt- und Regionalbuslinien überlagern sich im Stadtgebiet und schaffen dadurch auf den wichtigsten Korridoren ein dichtes Angebot.
- Der Korridor nach Salzburg Süd entlang der Alpenstraße hat innerstädtisch das höchste Angebot und die größten Fahrgastzahlen. Der Regionalbuskorridor in Richtung Hallein über Niederalm ist einer der fahrgaststärksten. Das wäre auch der geplante Korridor für den S-Link (Verlängerung der Salzburger Lokalbahn von Salzburg nach Hallein) gewesen, der 2024 in einer Volksbefragung von der Bevölkerung abgelehnt wurde. Während das Busangebot in diesem Korridor in den vergangenen Jahren insgesamt verdichtet wurde, hat es sich abseits der Hauptachsen verschlechtert (beispielsweise Rif). Ein Ausbau dieses

Korridors im öffentlichen Verkehr mit Betrachtung aller Siedlungsgebiete erscheint sinnvoll.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Straßennetz

Das Salzburger Straßennetz ist folgenden Straßenerhaltern zugeteilt:

- ASFINAG, zuständig für die Autobahnen
- Land Salzburg, zuständig für die Landesstraßen B und L
- Stadt Salzburg, zuständig für die Gemeindestraßen

Diese Zuteilung hat großen Einfluss auf die Möglichkeiten in der Straßengestaltung und die Komplexität von Straßenprojekten. Während Gemeindestraßen alleinig in Kompetenz der Stadt liegen, muss bei Landesstraßen B und L die Landesstraßenverwaltung hinzugezogen werden.

Die Aufteilung des Straßennetzes nach Straßenerhalter*in hat nicht unbedingt Einfluss auf die tatsächliche Netzfunktion der Straßen. Abbildung 43 zeigt die Einteilung des Salzburger Straßennetz nach Netzfunktion (Functional Road Class – FRC). Es zeigt sich, dass einige Landesstraßen L dieselbe Netzfunktion haben wie einige Gemeindestraßen. Die Landesstraßen B decken die wesentlichen Hauptverbindungen in das Umland und durch die Stadt ab, während die Autobahnen A1 und A10 einen halben Ring um das Stadtgebiet schließen. Auffällig ist die hohe Dichte an Gemeindeverbindungen im Stadtzentrum, die viel (Durchzugs-)Kfz-Verkehr durch die Stadt leiten.

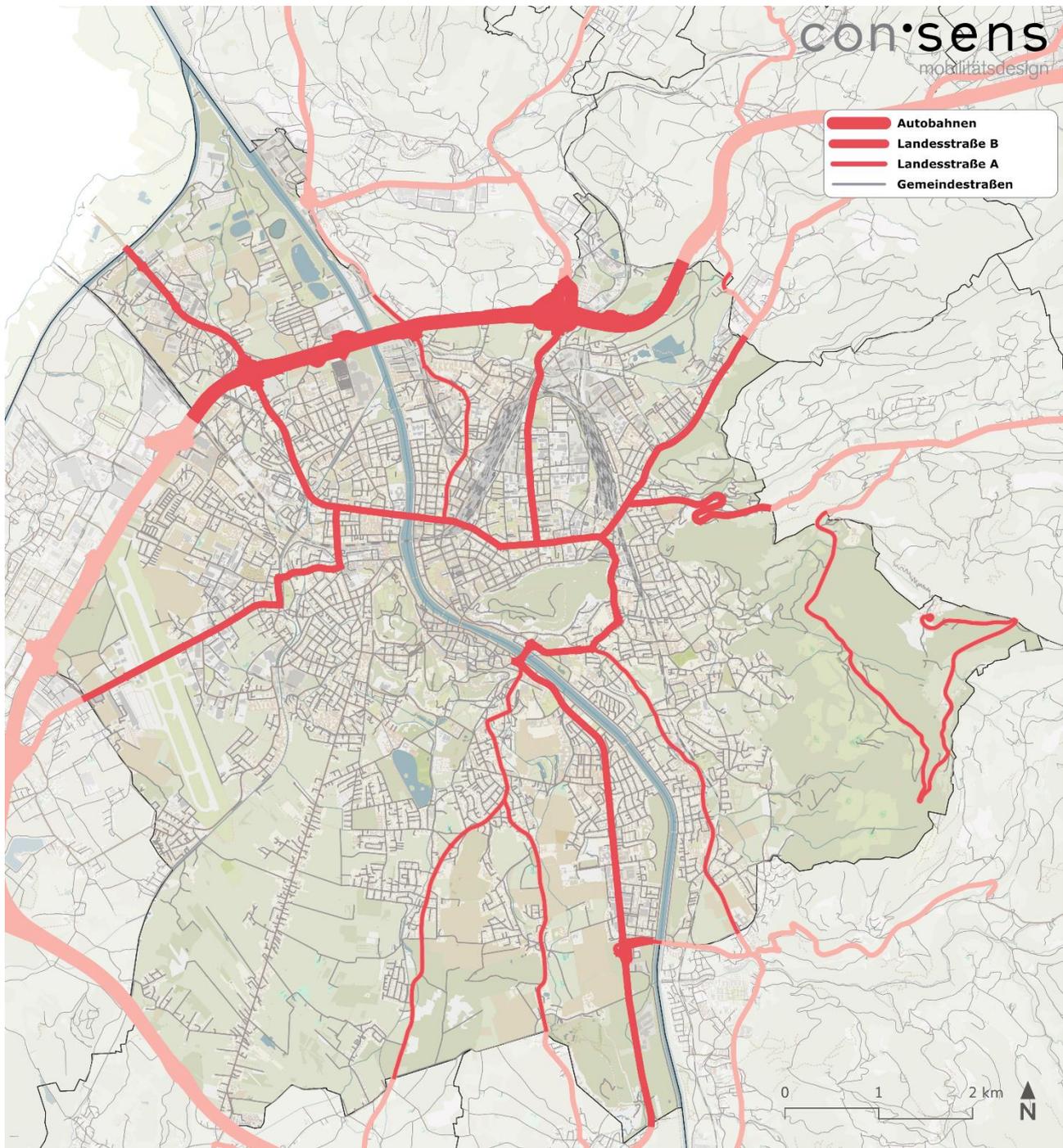


Abbildung 42: Straßennetz in Salzburg nach Zuständigkeiten

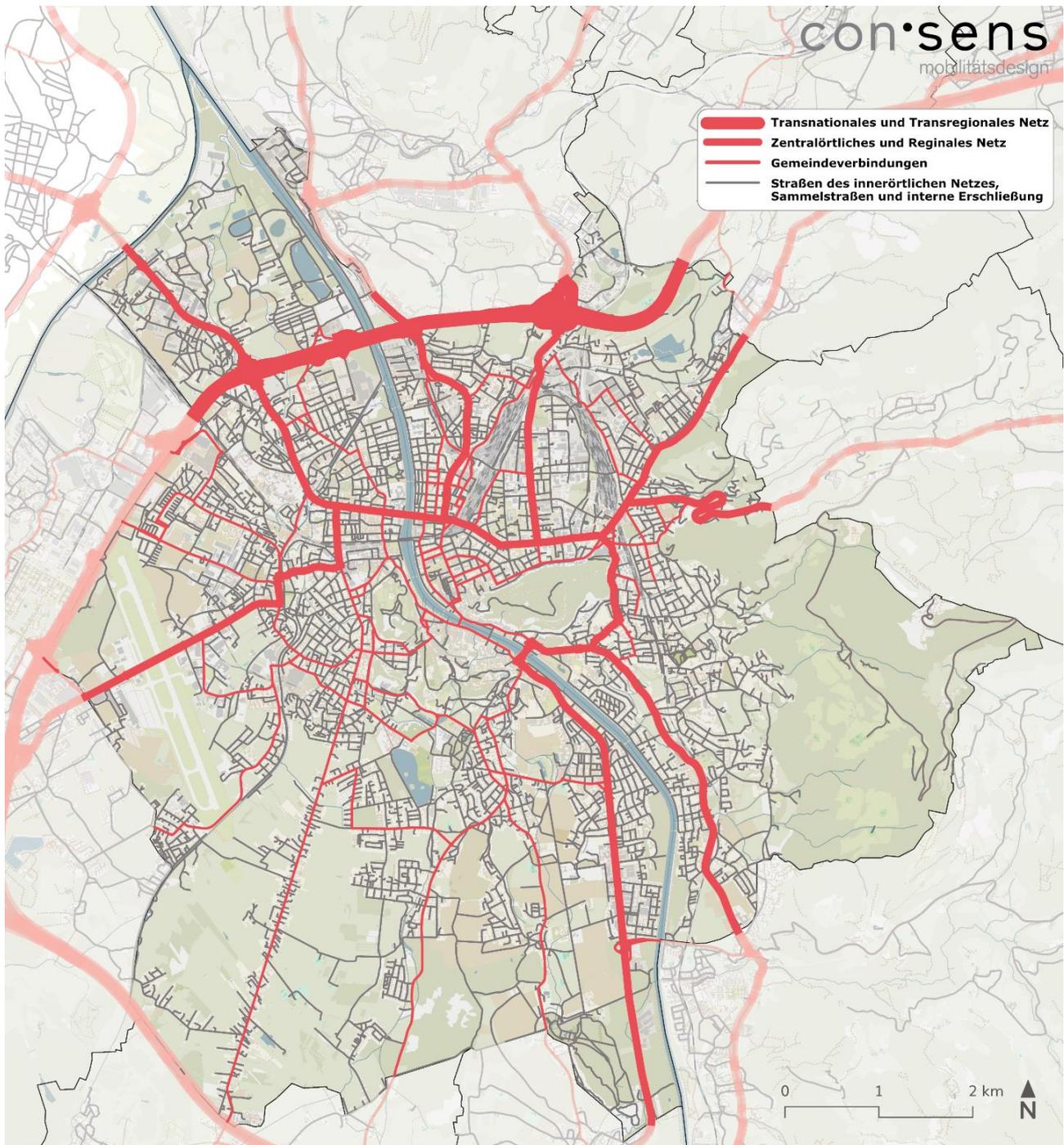


Abbildung 43: Straßennetz in Salzburg nach Netzfunktion (Functional Road Class)³³

³³ Datenquelle: ÖV DAT - Österreichisches Institut für Verkehrsdateninfrastruktur.

Auf über 90% des Salzburger Straßennetzes gilt Tempo 30 oder niedriger als höchstzulässige Geschwindigkeit. Ausgenommen davon sind die Landesstraßen sowie für den Kfz-Verkehr wichtige Gemeindestraßen, auf denen Großteils Tempo 50, teilweise aber auch Tempo 40 gilt. Für einen großen Teil der Stadt sind Tempo 30 Zonen verordnet. In allen anderen Gebieten sind die Geschwindigkeitsbeschränkungen straßenweise verordnet.

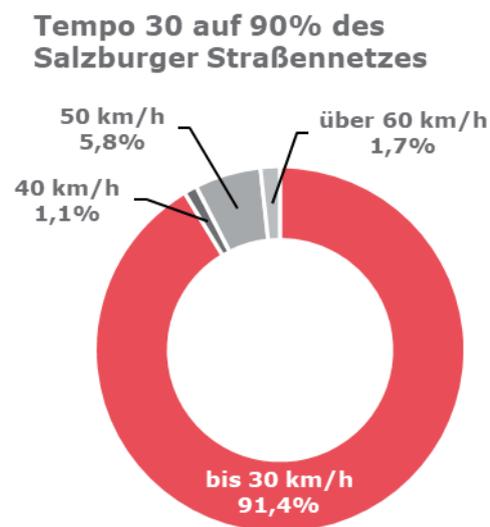


Abbildung 44: Verteilung des Straßennetzes nach höchstzulässiger Geschwindigkeit³⁴

³⁴ Datenquelle: OpenStreetMap, Eigene Darstellung

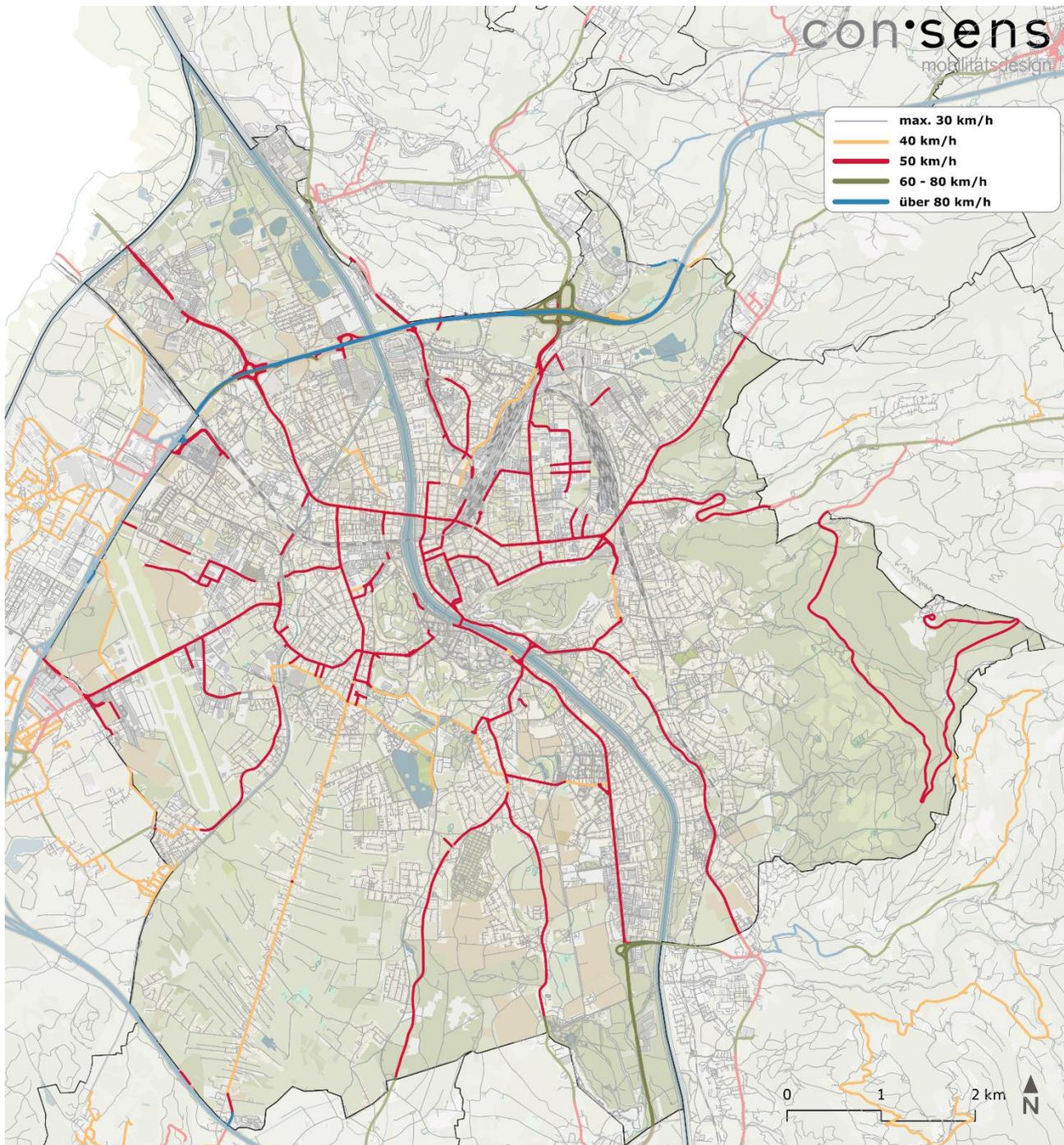


Abbildung 45: Geschwindigkeitsbegrenzungen im Salzburger Straßennetz³⁵

³⁵ Datenquelle: OpenStreetMap, Eigene Darstellung

Entwicklung des Verkehrsaufkommens

Die folgenden Diagramme zeigen die Veränderungen der Kfz-Verkehrsstärken an den Verkehrszählstellen in Salzburg. Alle Daten haben einen starken Einbruch des Kfz-Verkehrs mit der COVID-19-Pandemie im Jahr 2020. Während das Verkehrsaufkommen auf den Autobahnen wieder auf demselben Wert liegt wie 2016, ist das Verkehrsaufkommen im übrigen Straßennetz seit 2020 deutlich geringer gestiegen und führt den absteigenden Trend der Jahre 2016 bis 2019 fort. Insgesamt hat das Verkehrsaufkommen zwischen 2016 und 2023 um 8% abgenommen. Die stärkste Reduktion wurde auf den Gemeindestraßen gemessen, während die Verkehrszahlen auf den Landesstraßen wieder stärker ansteigen.

Kfz-Verkehr an den Zählstellen in Salzburg in 7 Jahren um 8 Prozent gesunken

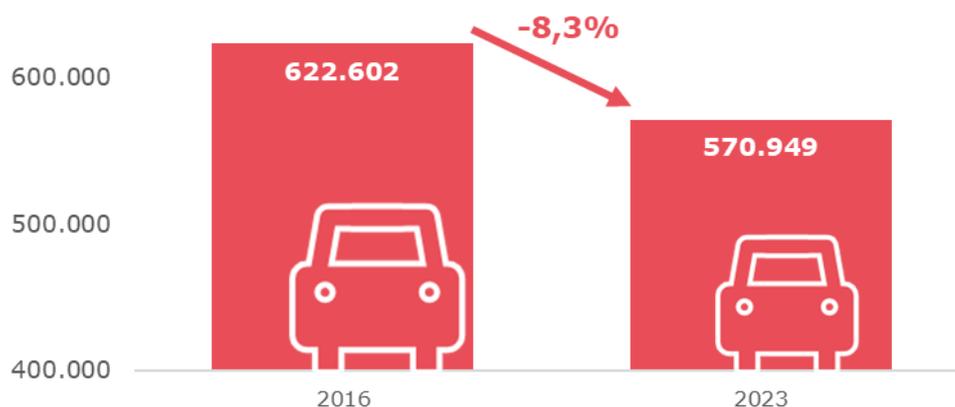


Abbildung 46: Reduktion des Kfz-Verkehrs in Salzburg um 8,3% zwischen 2016 und 2023³⁶

³⁶ Summierte durchschnittliche täglicher Verkehrsmenge (DTV) aller Salzburger Zählstellen; Fehlende Werte interpoliert.

**Veränderung des Kfz-Verkehrs
an den Zählstellen in Salzburg (ohne Autobahn)**

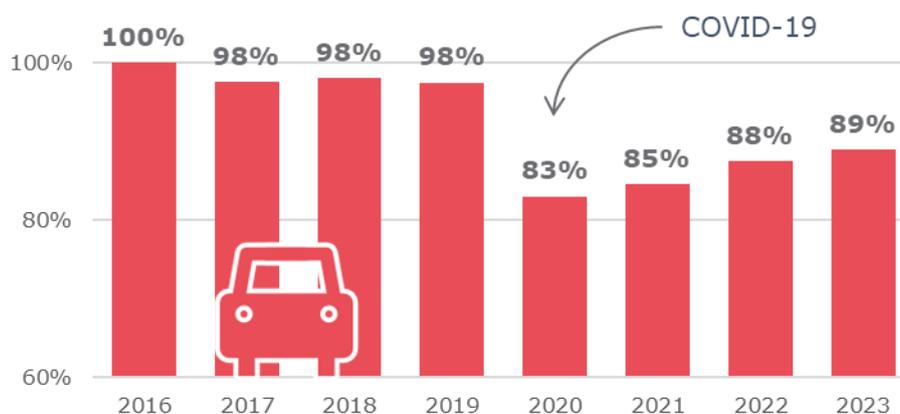


Abbildung 47: Veränderung des Kfz-Verkehrs an den Zählstellen in Salzburg (ohne Autobahn)³⁷

**Veränderung des Kfz-Verkehrs
an den Zählstellen auf der A1**

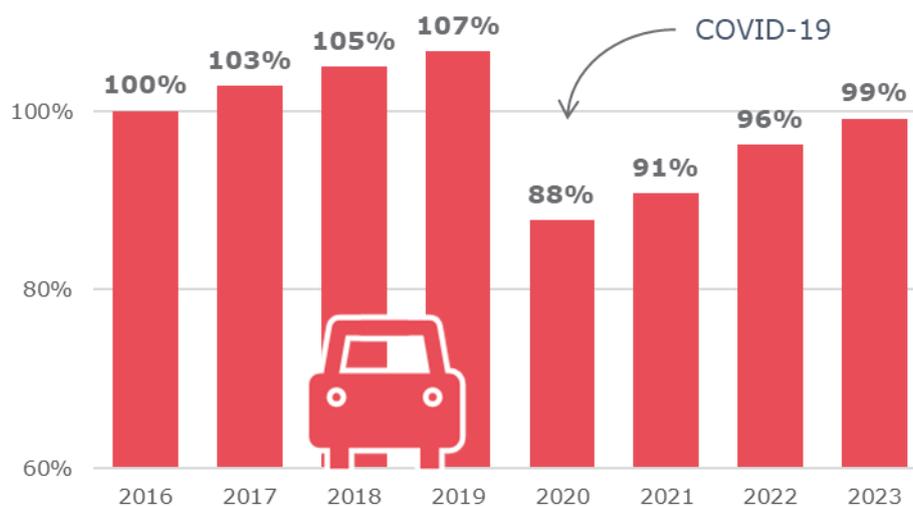


Abbildung 48: Veränderung des Kfz-Verkehrs an den Zählstellen auf der A1 im Stadtgebiet³⁸

³⁷ Fehlende Werte interpoliert.

³⁸ Datenquelle: ASFINAG.

Veränderung des Kfz-Verkehrs an den Zählstellen der Landesstraßen in Salzburg

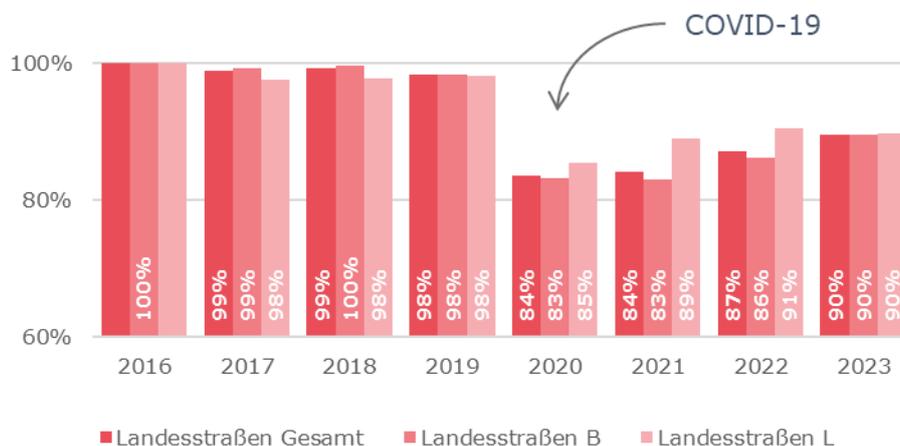


Abbildung 49: Veränderung des Kfz-Verkehrs an den Zählstellen der Landesstraßen in Salzburg³⁹

Veränderung des Kfz-Verkehrs an den Zählstellen der Gemeindestraßen in Salzburg

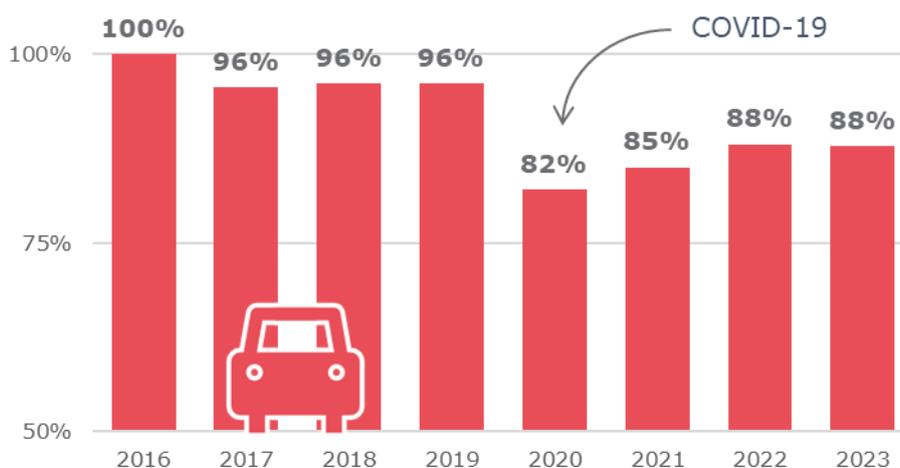


Abbildung 50: Veränderung des Kfz-Verkehrs an den Zählstellen der Gemeindestraßen in Salzburg

³⁹ Fehlende Werte interpoliert.

Ruhender Verkehr

Für größere Teile des Stadtgebiets von Salzburg wurden Kurzparkzonen verordnet, die in den inneren Zonen gebührenpflichtig und in den äußeren Zonen kostenlos sind. Bewohner*innen, Dienstnehmer*innen und Unternehmer*innen in diesen Zonen können ein kostenpflichtiges „Parkpickerl“ beantragen, mit dem sie ihr Fahrzeug innerhalb ihrer Zone unbegrenzt abstellen können. Für das Parken auf Landesstraßen fallen zusätzliche Gebühren an.

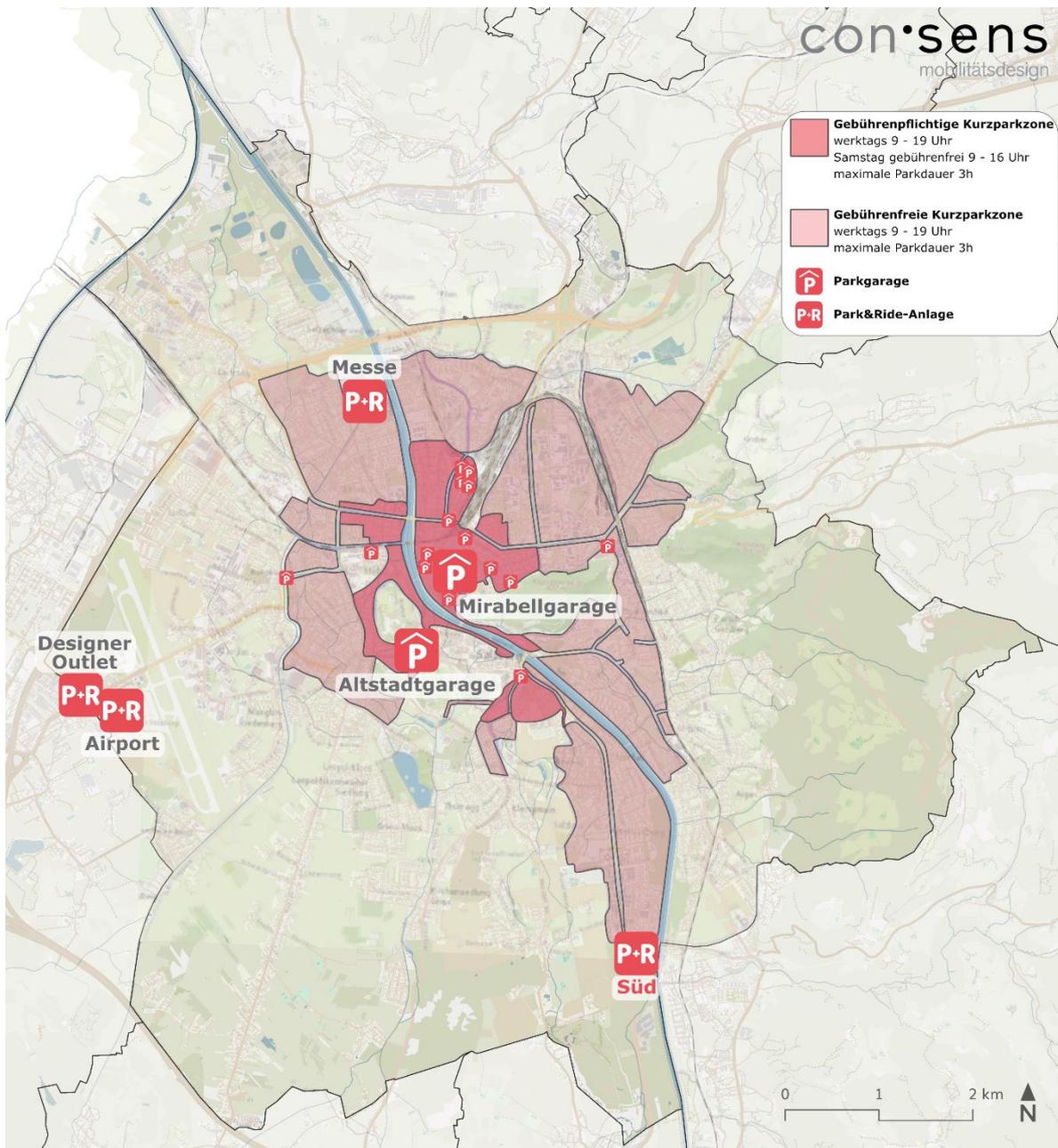


Abbildung 51: Kurzparkzonen, Park&Ride-Anlagen und Parkgaragen in der Stadt Salzburg

Zusätzlich zu den Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum stehen rund um die Altstadt zahlreiche Parkhäuser und Tiefgaragen zur Verfügung. Die wichtigsten Garagen in der Altstadt sind die Mirabellgarage mit 180 Stellplätzen und die Altstadtgaragen im Kapuzinerberg mit insgesamt 1.300 Stellplätzen.

Besucher*innen wird von der Stadt das Parken an den vier Park & Ride Parkplätzen am Stadtrand mit über 4.000 Stellplätzen und die Weiterreise mit dem Bus empfohlen, wofür ein Kombiticket für die Parkgebühren und zur Nutzung des Öffentlichen Verkehrs für mehrere Personen angeboten wird. Der Altstadt-Shuttle pendelt zwischen P+R Messe und der Altstadt und verstärkt den O-Bus. Ein frühzeitiges Informieren über Abstellmöglichkeiten am Stadtrand (Leitsystem) und günstige Tarife sind wichtig, um sowohl Arbeitspendler:innen als auch Tagesgäste und Tourist:innen von der Einfahrt in die Stadt abzuhalten. Für das Parken in der Innenstadt gibt sich sehr unterschiedliche Preismodelle, die je nach Garage und im öffentlichen Raum stark variieren. Eine ganzheitliche Preisgestaltung mit lenkendem Effekt hätte großes Potenzial, Tagesgäste von der Einfahrt in die Innenstadt mit dem Pkw abzuhalten.

Zusätzlich gibt es an zahlreichen Bus- und Bahnhaltstellen kleinere Park & Ride Anlagen, die aber nur eine sehr begrenzte Kapazität haben. Im Umland und besonders in jenen Gemeinden, die eine starke Pendelbeziehung in die Stadt Salzburg aufweisen, ist das verstärkte Ausbauen von Park & Ride Anlagen und guten Takten im öffentlichen Verkehr von großer Bedeutung. Die Arbeitspendelwege zeigen, dass immer noch ein Großteil der Pendler:innen mit dem Pkw nach Salzburg fährt. Dies ist einerseits auf Zeitvorteile zurückzuführen, andererseits auch auf unterdimensionierte Park & Ride Anlagen.

Eine Herausforderung stellen große Firmenparkplätze im Stadtgebiet dar. Diese ziehen viel Kfz-Verkehr in die Stadt hinein, der schwer zu beeinflussen ist. Hier kann jedoch mit Beratung der Firmen rund um betriebliches Mobilitätsmanagement aufgeklärt und alternative Möglichkeiten aufgezeigt werden. Dieses Mobilitätsmanagement zielt darauf ab, dass Firmen die nachhaltige Mobilität ihrer Mitarbeiter*innen fördern, indem beispielsweise sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Dusch- und Umziehmöglichkeiten, Carsharing oder ein Ticket für den öffentlichen Verkehr bereitgestellt werden.

Planerisches Fazit

- Der Kfz-Verkehr geht im langfristigen Trend auf den meisten Straßen leicht zurück. Lediglich auf der Autobahn steigen die Verkehrszahlen. Es lässt sich schlussfolgern, dass das Kfz-Verkehrsaufkommen in den letzten Jahren sinkt. Im Landes- und Gemeindestraßennetz hat sich das Kfz-Verkehrsaufkommen in den letzten Jahren deutlich reduziert und führt einen absteigenden Trend fort. Diese Entwicklung geschieht, obwohl in den letzten

Jahren kaum etwas an der Kapazität des Straßennetzes verändert wurde, was auf einen generellen Abwärtstrend in der Nutzung des privaten Pkw in der Stadt schließen lässt.

- Die Aufteilung des Straßennetzes in Landes- und Gemeindestraßen erscheint in Salzburg passend. Lediglich die hochrangigen Straßenverbindungen sind Landesstraßen.
- Sehr viele Gemeindestraßen in Salzburg haben eine übergeordnete Funktion. Eine stärkere Bündelung des Kfz-Verkehrs auf wenige hochrangige Straßen erscheint sinnvoll, um die Verkehrsbelastung der Bevölkerung zu mindern und mehr Platz für den Umweltverbund zu schaffen.
- Ein großer Teil der Stadt Salzburg ist bereits Kurzparkzone. In anderen Städten zeigt sich, dass eine flächendeckende Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung großen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl hat. Auch in Salzburg erscheint eine Ausweitung sinnvoll.
- In der Innenstadt sind in den Tiefgaragen sehr viele Stellplätze vorhanden. Diese sind vorwiegend für Kurzzeitparker nutzbar. Eine verstärkte Nutzung durch Bewohner*innen böte die Chance, Stellplätze im öffentlichen Raum anderen Nutzungen zuzuführen.
- Große Firmenparkplätzen ziehen Kfz-Verkehr in die Stadt. Alternative Angebote zu schaffen im Sinne des Betrieblichen Mobilitätsmanagements erscheint zielführend.

Sharing

Bike-Sharing

Die Stadt Salzburg hat 2022 ein Lastenrad-Verleihsystem eingeführt. Zehn Fahrräder sind online buchbar und an den Bewohnerservice-Stellen kostenlos rund um die Uhr ausleihbar. Mit diesem Angebot gilt die Stadt Salzburg als Vorreiter der Österreichischen Städten in Sachen Lastenrad-Sharing.

Mit dem S-Bike will die Stadt Salzburg in mehreren Stufen ab 2026 ein Radverleih-System einführen, das die erste und letzte Meile abdecken und den öffentlichen Verkehr nachhaltig ergänzen sollen. Im Endausbau werden ca. 100 Stationen über das gesamte Stadtgebiet verteilt sein, zusätzlich ist die Einbindung von Umlandgemeinden angedacht. Die ca. 1.000 Fahrräder werden komplett als E-Bikes ausgestattet.

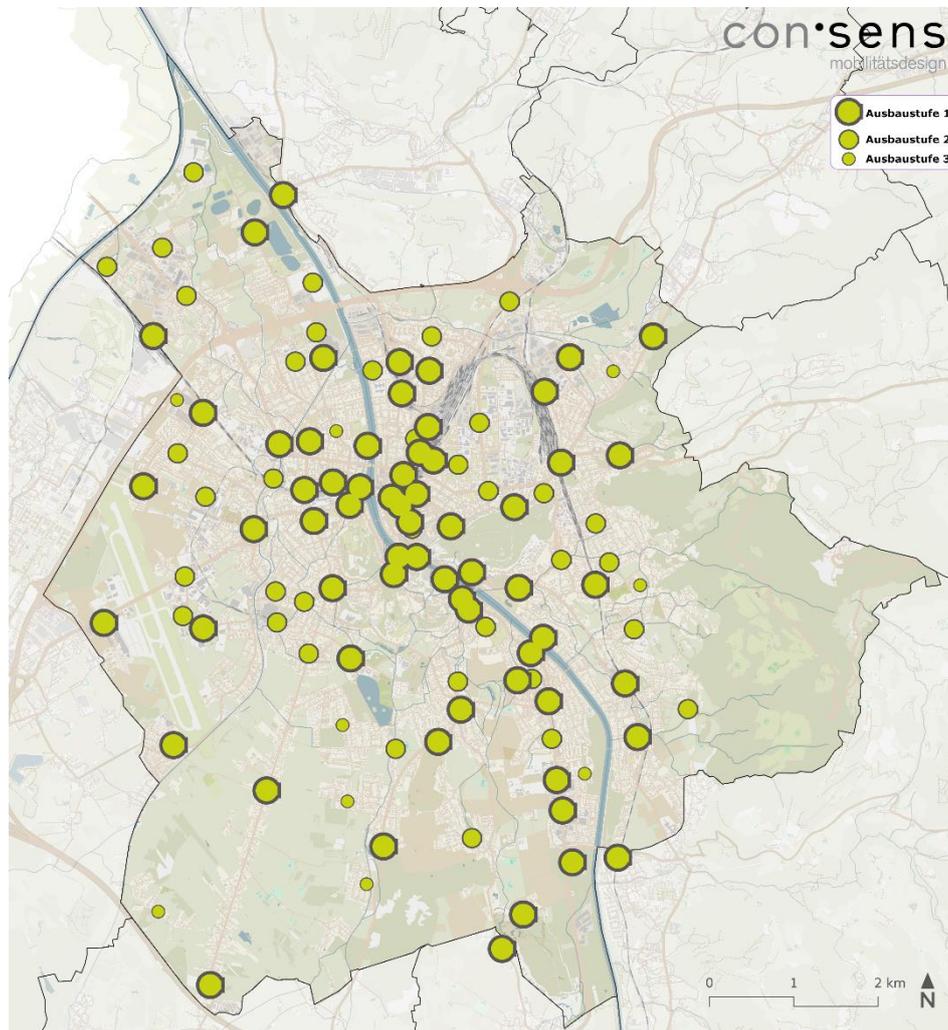


Abbildung 52: Geplante S-Bike Stationen

Car-Sharing

In Salzburg gibt es drei Car-Sharing-Standorte für die allgemeine Nutzung. Das größte Angebot gibt es am Hauptbahnhof mit dem ÖBB-eigenen Angebot Rail&Drive. Die zwei anderen Standorte befinden sich am Mobility Point in der Wohnanlage Friedrich-Inhauser-Straße und am Freiraum Gneis in der Santnergasse.

Paketboxen

Paketboxen sind ein wichtiger Beitrag in der City-Logistik zur Vermeidung von zusätzlichen Fahrten von Paketdiensten. Hier können Pakete deponiert werden und von den Empfänger*innen rund um die Uhr abgeholt werden. Bevorzugt werden solche Paketstationen bei großen Wohnanlagen und an Umsteigeknoten des öffentlichen Verkehrs aufgestellt. Mit myflexbox betreibt ein Tochterunternehmen der Salzburg AG ein etabliertes System an betreiberoffenen

Paketstationen. 38 Standorte sind über die Stadt Salzburg verteilt und bieten damit ein gutes Angebot, das noch weiter ausgebaut werden kann.

Hinweis zur City-Logistik: diese Thematik wird im Salzburger Mobilitätsplan nicht näher beleuchtet, weil zu diesem Thema ein eigener „SULP“ (Sustainable Urban Logistic Plan) ausgearbeitet wird.

Planerisches Fazit

Salzburg hat bereits ein Basisangebot an Sharing-Möglichkeiten. Mit dem S-Bike wird ein stadtweites neues Angebot geschaffen. Zusätzlich werden folgende Maßnahmen empfohlen:

- Etablierung von Sharing Angeboten mit integrierten Benutzerplattform nach dem „Mobility as a Service“ Prinzip
- Aufbau eines flächendeckenden stationsbasierten E-Carsharing (derzeit in Bearbeitung)
- Weitere Mobility Points (bei Wohnanlagen) nach Vorbild Inhauserstraße
- ÖV-Hubs zu multimodalen Knoten ausbauen

Touristischer Verkehr

Mit nahezu 2 Mio. Nächtigungen jährlich ist Salzburg nach Wien Österreichs meistbesuchte Stadt. Die Gäste bringen der Stadt viele Einnahmen, führen allerdings auch zu einer deutlichen Erhöhung des Verkehrsaufkommens. Eine starke Konzentration der Tourist*innenströme an einzelnen Hot-Spots insbesondere im Sommer führt teilweise auch zu Problemen, die durch die Bevölkerung wahrgenommen werden.

Mobilitätsabgabe

2025 wurde im Land Salzburg eine Mobilitätsabgabe eingeführt. Übernachtungsgäste zahlen 0,50 Euro pro Übernachtung (ab 2027 wird dieser Betrag auf 1,10 Euro erhöht) und erhalten das Guest Mobility Ticket, mit dem sie den Öffentlichen Verkehr im gesamten Land Salzburg ohne weitere Kosten nutzen können. Erfahrungen aus anderen Regionen zeigen, dass ein solches Modell großen Einfluss auf die Mobilitätswahl der Gäste am Urlaubsort zugunsten des öffentlichen Verkehrs hat.

Reisebusse

Jährlich fahren 24.300 Reisebusse in die Stadt Salzburg, die auf die Buserminals Nonntal und Paris-Lodron-Straße gelenkt werden und dort ihre Fahrgäste aussteigen lassen können. Als Parkplatz für die Busse dient der Park & Ride Salzburg-Süd. In der Altstadt selbst gilt eine Fahrverbotszone für Busse. Die Reisebusse in der Innenstadt wurden aufgrund der großen Menge bereits mehrfach öffentlich und politisch als Problem wahrgenommen und diskutiert. Eine Verlagerung des Parkplatzes an der Paris-Lodron-Straße an den Stadtrand ist angedacht.

*Linienbusverkehr und Tourist*innen*

Die Statistik der Regionalbuslinien zeigen, dass die Fahrgastzahlen am Korridor in Richtung Salzkammergut überdurchschnittlich stark ansteigen. Das ist zum Teil auf die steigende Nutzung dieser Linien durch Urlauber*innen und Tagesausflügler*innen zurückzuführen. In den Sommermonaten führt das teilweise zu einer starken Überlastung dieser Buslinien, wodurch Pendler*innen an Zwischenhalten oft nicht mehr zusteigen können. Der Verkehrsverbund arbeitet derzeit ein Konzept aus, wie mit diesem Problem umgegangen werden kann.

Nähere Details zur Tourismusstrategie für die Stadt Salzburg sind der „Vision Salzburg 2040 – Visitor Economy Strategie für Qualitätstourismus“ zu entnehmen.

Planerisches Fazit

- Der Tourismus ist in Salzburg wichtiger Wirtschaftsfaktor und aus der Stadt nicht wegzu-denken. Eine verträgliche Abwicklung der Tourist*innenströme ist daher sehr wichtig.

- Die Stadt Salzburg hat mit dem Tourismuskonzept bereits eine Grundlage geschaffen, den touristischen Verkehr zu steuern.

Verkehrssicherheit

In der Stadt Salzburg haben sich die Verkehrsunfälle trotz eines Rückgangs der Kfz-Verkehrszahlen nicht verringert. Auch die Zahl der verletzten Personen stagniert. Selbst während der COVID-19-Pandemie mit weitreichenden Einschränkungen im Verkehr sind die Zahlen der schwer verletzten Personen nicht zurückgegangen. Die Anzahl der Unfälle mit Radfahrenden ist in den letzten Jahren gestiegen, was auf die Steigerung des Radverkehrsaufkommens zurückzuführen ist.

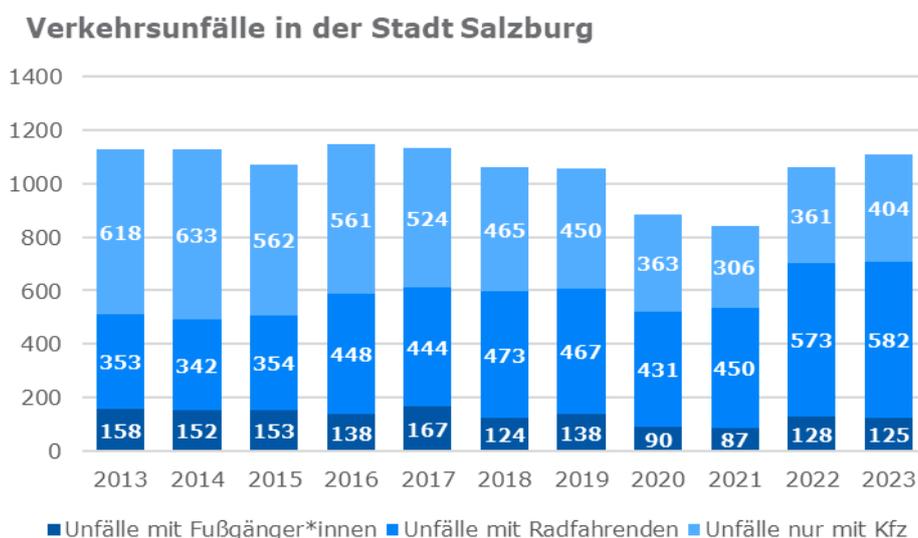


Abbildung 53: Entwicklung der Verkehrsunfallzahlen in der Stadt Salzburg nach Mobilitätsart⁴⁰

⁴⁰ Datenquelle: BMI – Unfalldatenmanagement (UDM).

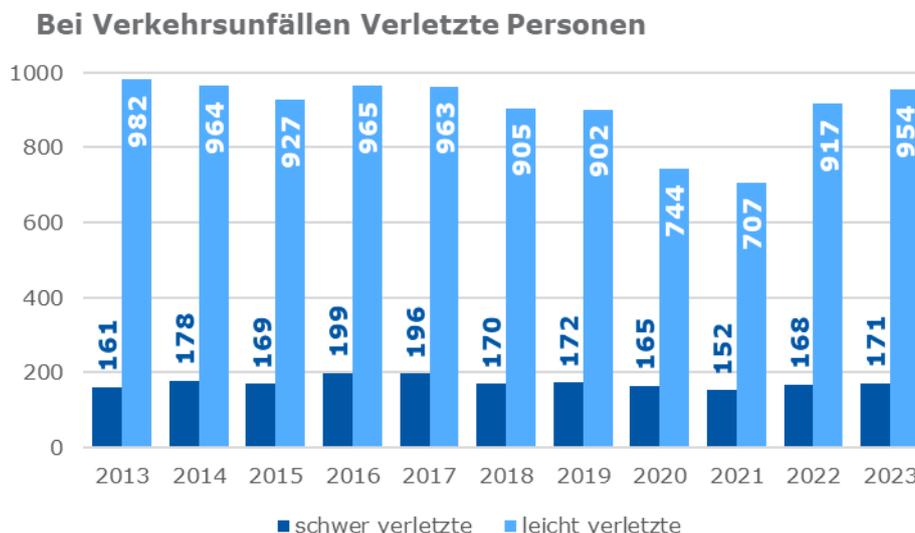


Abbildung 54: Entwicklung der Zahl bei Verkehrsunfällen verletzter Personen in der Stadt Salzburg⁴¹

Die Zahl der getöteten im Salzburger Straßenverkehr liegt bei einem bis fünf jährlich. Aufgrund der geringen Zahlen lassen sich keine direkten Aussagen aus den Zahlen ableiten. Das Ziel einer „Vision Zero“ – keine Verkehrstoten – hat die Stadt Salzburg in den letzten Jahren jedenfalls nicht erreicht.

Getötete Verkehrsteilnehmer*innen in der Stadt Salzburg

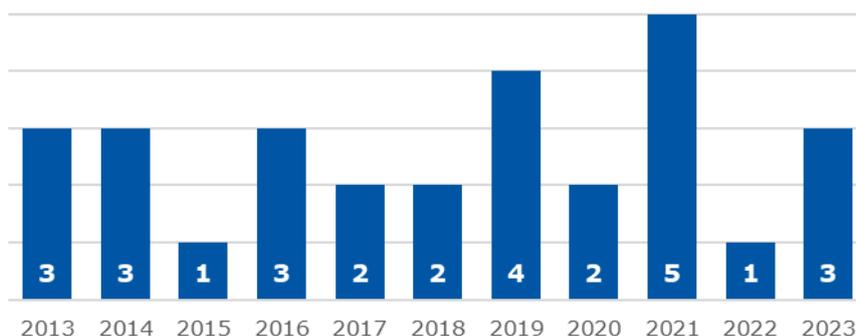


Abbildung 55: Entwicklung der Verkehrstoten in der Stadt Salzburg

In Abbildung 56 sind die Unfälle im Straßenverkehr in den Jahren 2020 bis 2023 dargestellt sowie tödliche Verkehrsunfälle im selben Zeitraum verortet. Deutlich erkennbar sind die Unfallhäufungen an den Landesstraßen B, was auf ein hohes Kfz-Verkehrsaufkommen und Tempo 50

⁴¹ Datenquelle: BMI – Unfalldatenmanagement (UDM).

zurückzuführen ist. Auffällig sind auch die Häufungen in der Altstadt, wo Hauptverkehrsstraßen auf ein sehr hohes Fuß- und Radverkehrsaufkommen treffen. Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass eine Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h einen großen Effekt auf die Unfallprävention hat.

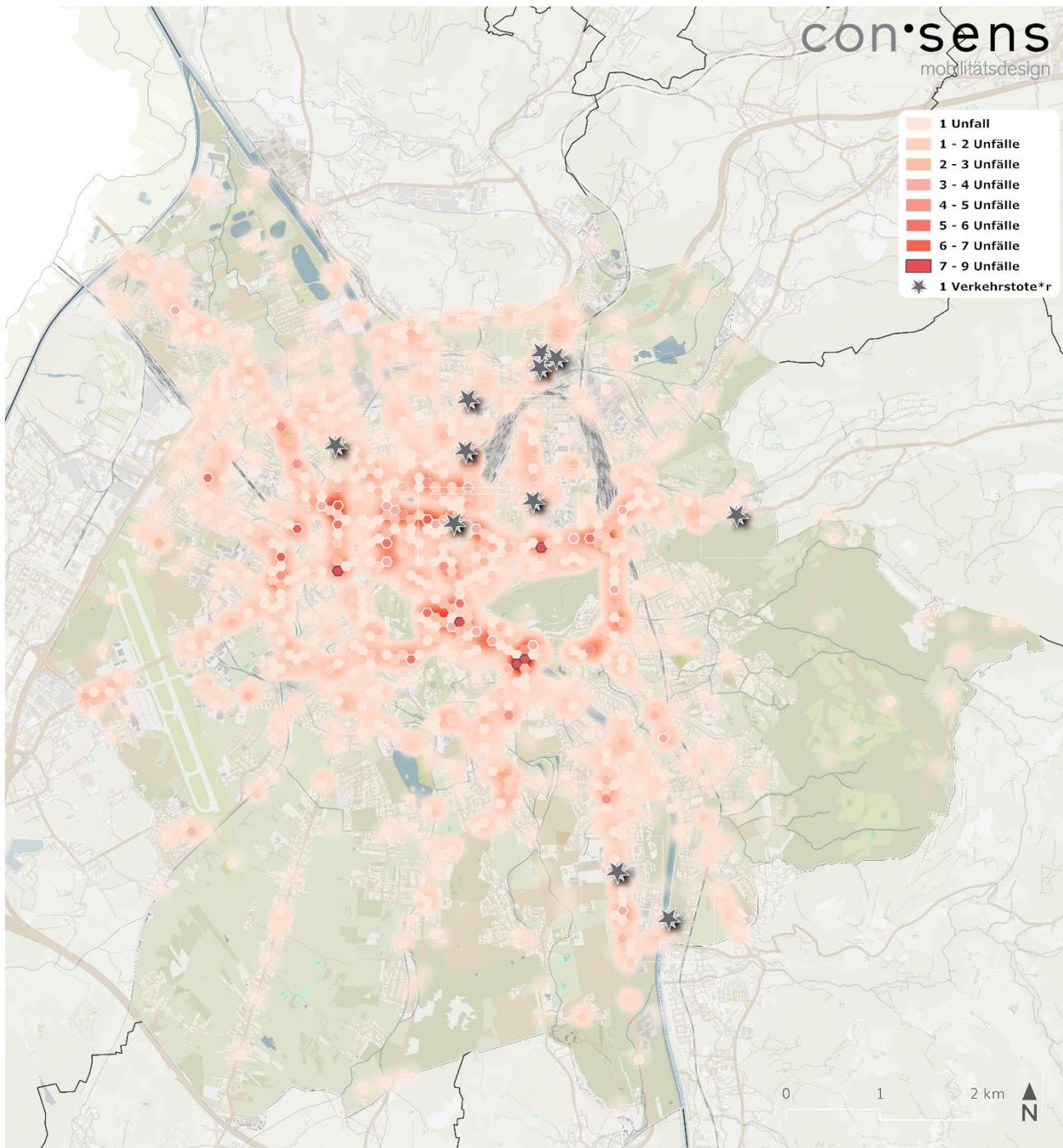


Abbildung 56: Unfallhäufungen und Verkehrstote in Salzburg (2020 – 2023)

**157 Mio.
EURO**

**betragen die
volkswirtschaftlichen
Kosten der Verkehrs-
unfälle in Salzburg**

Die volkswirtschaftlichen Kosten der Verkehrsunfälle in Salzburg mit getöteten, schwer- und leichtverletzten betragen 2023 etwa 156,8 Mio Euro⁴².

Planerisches Fazit

- Verkehrsunfälle verursachen viel menschliches Leid und hohe volkswirtschaftliche Kosten. Eine Reduktion der Unfallzahlen ist daher erklärtes Ziel des Bundes und der Stadt Salzburg.
- Die Mehrzahl der Verkehrsunfälle geschieht im höherrangigen Straßennetz. Die Unfallhäufungsstellen in Salzburg liegen vorwiegend auf Straßen mit Tempo 50 und hohem Querungsbedarf von Fußgänger*innen bzw. hohem Radverkehrsaufkommen. Eine Reduktion der Geschwindigkeiten im Straßennetz ist ein geeignetes Mittel, um die Unfallzahlen und insbesondere die Unfallschwere zu senken.

⁴² Berechnungsgrundlage: BMK (2022): Unfallkostenrechnung Straße 2022.

Conclusio

Potenziale, Herausforderungen und Trends in der Mobilitätsentwicklung

- Die Stadt Salzburg ist in der Innenstadt sehr dicht bebaut und hat eine kleine Stadtfläche, was eine Stadt der kurzen Wege begünstigt.
- Auch wenn die Kernstadt sehr dicht besiedelt ist, ist der Süden (Leopoldskroner Moos) und Südwesten mit dem Übergang nach Wals-Siezenheim von starker Zersiedelung geprägt, was die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschwert.
- Das Fußwegenetz ist sehr gut, sowohl Alltags- als auch Freizeitwege. Große Bereiche ohne Kfz-Verkehr befinden sich derzeit nur in der Altstadt. Ein besonders hoher Platzbedarf resultiert aus dem hohen Tourist*innenaufkommen.
- Grundsätzlich verfügt die Stadt Salzburg über ein gutes Radnetz, wenngleich es noch einige wichtige Lücken zu schließen gilt. Die Radverkehrsinfrastruktur wurde in den letzten Jahren nur langsam ausgebaut, was sich in den stagnierenden Radverkehrszahlen niederschlägt. In den letzten 20 Jahren ist das Radverkehrsaufkommen stark gestiegen und hat einen Höchststand erreicht, der durch die Kapazität der Radverkehrsinfrastruktur bedingt ist. Die Zufriedenheit mit den Radwegen ist mittlerweile gesunken, da mehr Menschen Radfahren und die Nutzungsdichte auf Radwegen durch die Etablierung von E-Bikes und E-Scootern gestiegen ist. Das Potenzial für eine Zunahme des Radverkehrs ist aufgrund der günstigen Rahmenbedingungen sehr hoch.
- Die Bahn- und Busverbindungen in das Umland sind sehr gut, wenngleich es auch hier noch Optimierungsbedarf gibt. Das bestehende innerstädtische Busnetz ist dicht, die angestrebte betriebliche Qualität wird jedoch nur teilweise erreicht. Die Zufriedenheit der Bevölkerung mit dem Busnetz ist unter anderem aufgrund der ausgedünnten Takte stark gesunken. Insgesamt hat das Stadtbusnetz ein hohes Potenzial, eine Weiterentwicklung kann zu einer deutlichen Steigerung der Fahrgastzahlen führen.
- Sehr viele Straßen haben, insbesondere in der Innenstadt, eine Durchzugsfunktion und ein hohes Kfz-Verkehrsaufkommen. Eine Bündelung der Kfz-Haupttrouten könnte in einigen Straßen Platz schaffen für den Umweltverbund. Insgesamt stellt sich die Frage, wie viel Kfz-Verkehr im innerstädtischen Bereich stadtverträglich bzw. erwünscht ist.
- Eine Herausforderung ist die zu erwartende Zunahme des stadtgrenzenüberschreitenden Verkehrs. Aufgrund der starken Bevölkerungszunahme im Stadtumland gilt es, Maßnahmen zu treffen, um diesen Verkehr auf nachhaltige Verkehrsmittel zu lenken.

Die Erkenntnisse und Schlussfolgerungen aus der Analyse werden durch die Ergebnisse der Bevölkerungsbefragungen 2024 bestätigt. Während übergeordnete Verkehrsverbindungen, Gehwege und der regionale öffentliche Verkehr sehr gut bewertet werden, nimmt die Zufriedenheit mit dem Radverkehr und dem Stadtbus ab.

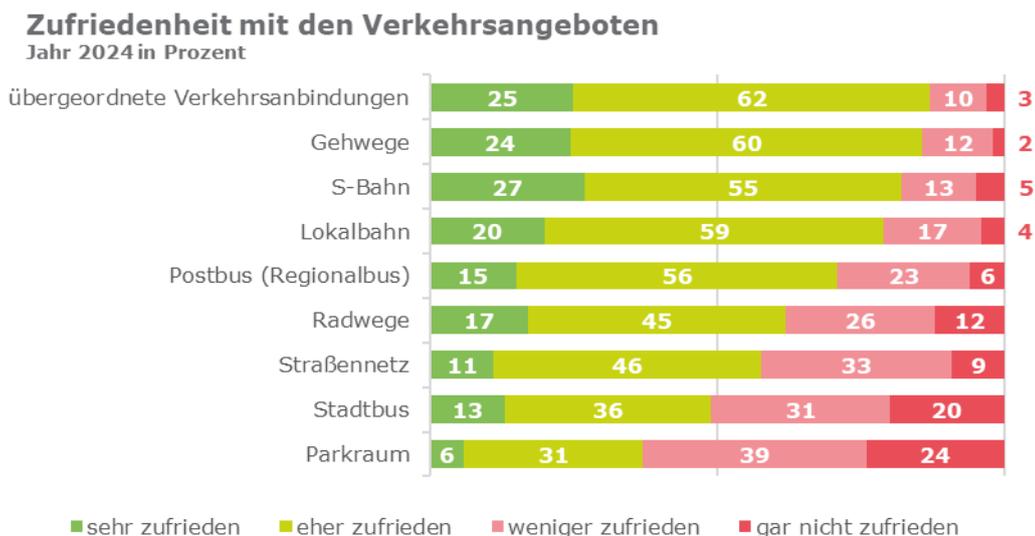


Abbildung 57: Zufriedenheit mit den Verkehrsangeboten; Befragung der Salzburger Bevölkerung 2024

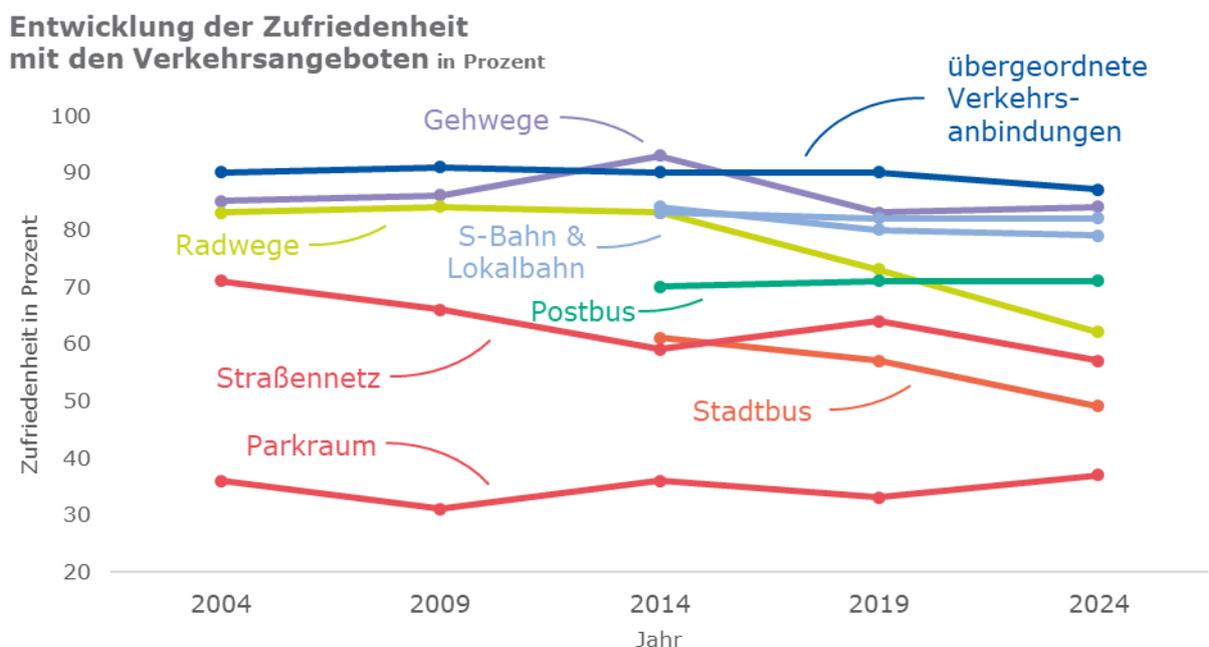


Abbildung 58: Zufriedenheit mit den Verkehrsangeboten im zeitlichen Verlauf von 2004 bis 2024; Befragung der Salzburger Bevölkerung

Wo steht die Stadt Salzburg aktuell?

- Die Stadt Salzburg hat sehr gute Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung
- Ein Defizit besteht in der (teilweise) fehlenden Umsetzung von Konzepten und Strategien in der Vergangenheit. Dies gilt vor allem für den Stadtbus- und Radverkehr
- Stadt hat den Ruf als „Autostadt“, nicht mehr als „Fahrradstadt“
- Die Dominanz des Kfz-Verkehrs ist in den Straßen in vielen Bereichen stark spürbar
- Die regionalen Verbindungen im öffentlichen Verkehr sind bereits jetzt gut. Das ist eine gute Voraussetzung für eine nachhaltige Mobilität bei weiterem Bevölkerungswachstum im Umland
- Die meisten Umlandgemeinden kooperieren bereits jetzt gut miteinander und haben ein Interesse an der Förderung nachhaltiger Mobilität.