Salzburger Verkehrsplattform
Mitglied von probahn Österreich
Sprecher. Mag. Peter Haibach
Georg Rendlweg 26, A-5111 Bürmoos
***☎ (0664) 42 69 607** oder (06274) 4966*
Fax (06274) 4966
E-Mail: office@verkehrsplattform.at
www.verkehrsplattform.at

WIR LEBEN GEWERKSCHAFT vida

Rudolf Schuchter vida-
Landesvorsitzender Salzburg
Markus-Sittikusstraße 10
5020 Salzburg
Tel.: 0664 6145425
rudolf.schuchter@vida.at

Medieninformation: Pressekonferenz, Mittwoch 27. August 2014

Verkehrspolitik: *1 Jahr Verkehrslandesrat Hans Mayr*

Modal-Split – Salzburg wohin gehst du?

Der Autoverkehr im Zentralraum Salzburg steigt an und der Anteil des öffentlichen Verkehrs geht besorgniserregend zurück.

Ergebnisse der Mobilitätserhebung 2012 (HerryConsult) - Vergleichsbasis 2004:
Modalsplit Bundesland Salzburg: MIV ca. 58 % (+ Mitfahrer), ÖV 12 %
Im Großraum Salzburg: MIV 60 % (+Mitfahrer), ÖV 11 %
In der Stadt Salzburg: MIV 36,5 %, ÖV 14,6 %

Die Leittragenden dieser Entwicklung sind zum einen die Bevölkerung, die mit einer zunehmenden Verkehrs- und Schadstoffbelastung leben muss. Natürlich sind aber auch die Beschäftigten im öffentlichen Verkehr, die ohnehin schon eine hohe Stressresistenz für ihre Tätigkeit mitbringen müssen, massiv von dieser Entwicklung betroffen.

Einige Beispiele, für bestehende Chancen, die leider derzeit ungenützt bleiben sowie Fehlentwicklungen im Salzburger Nahverkehr:

Musterkorridor Buslinie 150 Salzburg – Bad Ischl

Eine Direktvergabe durch Stadt, Regionalverband und Land ist möglich, da die Auftragshöhe unter der Höhe für eine Vergabe liegt. Wäre diese Direktvergabe sofort erfolgt, könnte jetzt schon das Ergebnis vorliegen. Erst Ende September soll eine zu bildende Arbeitsgruppe die Unterlagen für die Ausschreibung erarbeiten!!!

Ausschreibungs-Praxis von Busverkehren überprüfen

Nach welchen Kriterien wird in unserem Bundesland eine Verkehrsdienstleistung vergeben? Seit Jahren fordert die vida einen Dialog mit dem Land und dem Verkehrsverbund zur Implementierung von Sozial- und Qualitätskriterien bei der Vergabe ein. Trotz der immanenten Gefahr des Lohndumpings im Busbereich ist keine Änderung in der Vergabepraxis des Landes in Sicht.
Der Verkehrsverbund muss zudem Verkehrsunternehmen als Partner und nicht als Gegner sehen.

S-Bahn Salzburg verliert Attraktivität – statt Ausbau eines Integralen Taktfahrplans (ITF) erfolgt dessen Rückbau.

S3 Salzburg – Golling mit hohen Zuwachsraten aufgrund des Halbstunden-Taktes, jetzt plant die Landesverkehrsplanung den einfach merkbaren Takt durch einen Express-Zug Gastein – Hallein zu brechen. Das ist der falsche Ansatz.

S2 Salzburg – Straßwalchen hat keinen Halbstunden-Takt, sondern eine Mischung von S-Bahn und REX mit unterschiedlichen Halten, daher kaum Fahrgastzuwächse. Einwohnerpotenzial wird nicht angesprochen. Dazu fehlen „Park and Ride“- und „Bike and Ride“-Plätze entlang den Hauptlinien.

Salzburger Lokalbahn Salzburg – Lamprechtshausen / Trimmelkam – Ostermiething
Es sind dringend weitere vier niederflurige Mittelteile erforderlich, das Land OÖ hat den Anteil schon bezahlt, das Land Salzburg nicht – es ist keine Initiative erkennbar und auch kein Investprogramm mit dem Bund in Verhandlung. Die Sicherung und der Weiterbau der Lokalbahn ist bis dato das Erfolgsprogramm von Gunter Mackinger.

Landesmobilitätskonzept 2025
Seit einem Jahr angekündigt, bis dato keine Initiative. Es soll demnächst eine Ausschreibung geben. Wo ist das zentrale Ziel, die Strategie für eine Neuordnung der Mobilität im Bundesland Salzburg?

ERB-Studie Salzburg – Bayern – Oberösterreich (EuRegioBahnen-Studie)
Vergabe erfolgte mit niedriger Vergabesumme. Ernsthaftigkeit ist daher zu hinterfragen. Mit diesem Auftragsvolumen ist die Entscheidungsgrundlage naturgemäß eine oberflächliche. Welche Trasse durch die Stadt Sinn ergibt, bleibt offen. Der Kulturkampf „ober- oder unterirdisch“ könnte weitergehen.

Obus
Der Obus wird schlechtgeredet, statt ihm freie Fahrt durch durchgehende Busspuren zu geben. Der 15-Minuten-Takt ist politisch gewollt. Die Kilometer-Leistung ist seit 1999 durch Syndikatsvertrag fixiert, Zusatzbestellungen sind nur durch Stadt und Land zu finanzieren. Die Taktverlängerung Gunter Mackinger umzuhängen ist unfair. Dieser musste sich an die Vorgaben des Vorstandes halten, keine Kilometer zusätzlich zu fahren!
Durch den Sommerfahrplan entsteht bei der Obuslinie 7 zwischen 18.44 und 19.08 Uhr ein Intervall von 24 Minuten. So gewöhnt man den Bürgern die Benutzung der Öffis ab.

Ein 10-Minuten-Takt im Sommer auf allen Linien kostet ca. 200.000 Euro. Es gibt aber keinen Besteller und Zahler!

Wo bleibt die Öffi-Initiative?
Fahrgast-Informationen, Haltestellengestaltung, Ticketing-System aus einem Guss, bislang hat jedes Verkehrsunternehmen seine eigene Infoschiene (Apps...) Wo sind die notwendigen Schritte der Stadt- und Landespolitik? So z.B. scheitert eine überdachte Haltestelle am Hanuschplatz scheitert am Widerstand des Altstadtschutzes. Es wäre nicht altstadtgerecht, so deren Meinung.

Für die Salzburger Verkehrsplattform und die Verkehrs- und Dienstleistungs-gewerkschaft vida besteht akuter Handlungsbedarf! Die Frage drängt sich auf: Wem gehört eigentlich der Straßenraum?

Nach Ansicht der der Salzburger Verkehrsplattform und der vida steht eine grundsätzliche Neuverteilung des Straßenraums an: Öffentlicher Verkehr, Fußgänger und Radfahrer müssen mehr Platz bekommen. Schadstoff- und Lärmbelastung mindert die Lebensqualität Die stetige Belastung ist jedoch für Politik kaum ein Thema.

Gibt es nicht ein Recht der Bevölkerung auf eine bessere Nutzung des Straßenraumes, z.B. Ausbau des öffentlichen Verkehrs und Reduktion von Schadstoffen an sensiblen Zonen? Bsp.: Neutor als „magische“ Grenze für den Autoverkehr, Straßenraum entlang der Salzach „sozialisieren“, Vorrang von Begegnungszonen!

Ist es nicht Sinn und Zweck der Ausgaben in den öffentlichen Verkehr, dass die Bürgerinnen und Bürger einen integrierten Taktfahrplan mit einer durchdachten Verzahnung von unterschiedlichen Verkehrsmitteln (Bus, Bahn) in unserem Bundesland erhalten? Und haben nicht auch die Beschäftigten das Recht, sich in einem für die Fahrgäste durchschaubaren Arbeitsumfeld zu bewegen und nicht unverschuldet zum Prellbock zu werden. Die Salzburger Verkehrsplattform und die vida sind sich einig: **Fair Play für Fahrgäste und Personal!**

Forderungen:

1. Stadt und Land müssen sich auf gemeinsame Ziele und Strategien über verkehrsreduzierende bzw. -lenkende Maßnahmen einigen.

2. Stadt und Land haben einen kompetenten, weisungsfreien Verkehrs-Koordinator mit Kompetenzen und Durchgriffsrecht zu bestellen,

3. Ein Nachhaltigkeits-Rat (analog Freiburg), bestehend aus Fachleuten und Politikern, soll jährlich die erreichten Ziele evaluieren und gegebenenfalls gegensteuern können.

4. Zur Finanzierung von Projekten sollen neue Finanzquellen gefunden werden, zB. Verkehrserreger-Abgabe bei Einkaufszentren, Dienstgeberabgabe zweckgebunden für ÖV-Projekte, Pilotprojekt CityMaut (z.B. Göteborg).