



austria *in* motion *net*
Wir veröffentlichen Verkehr.



Pressemappe

Stand: 15. März 2020

**Grenzüberschreitender öffentlicher Verkehr heißt
Zusammenarbeit der Verkehrsinitiativen im Zentralraum Salzburg!**



Kommunikator für Mobilitätsinformationen



www.in-motion.me



Kontakt Daten der Verkehrsinitiativen

Verein „Die Rote Elektrische“

Verkehrsinitiative seit 1981

Obmann: Richard Fuchs
Schriftführer: Dipl.-Ing. (FH) Erwin Pamp
office@roteelektrische.at
www.roteelektrische.at



Projekt RSB Salzburg

Verkehrsforum

Berchtesgadener Land & Rupertiwinkel e.V.

Vorsitzender: Dr. Karl Bösenecker
Schriftführer: Martin Schön
info@verkehrsforum-bgl.de
www.verkehrsforum-bgl.de

Projekt ABS38



Club Salzkammergut-Lokalbahn SKGLB

Wiedereinrichtung der Ischlerbahn

Präsident: Günther Gritsch
Generalsekretär: Peter Oberascher
Sprecher: Ing. Peter Kemptner
info@skglb.org
www.skglb.org



Verein Austria-In-Motion.net

Kommunikator für Mobilitätsinformationen

Vorsitzender: Gregor Watzl
office@austria-in-motion.net
www.austria-in-motion.net



Mattigtalbahn

Alternative zum Straßenausbau

Obmann: Mag. Paul Stefan
office@lebensraummattigtal.at
www.lebensraummattigtal.at



ProBahn Bayern

Fahrgastverband

Geschäftsstelle Bayern



Vorsitzender: Dipl.-Ing. Norbert Moy
n.moy@bayern.pro-bahn.de
www.pro-bahn.de/weilheim



Vorsitzender: Wilhelm Mack
wilama@t-online.de
www.pro-bahn.de/bayern

Kontakt Daten und Informationen zur gemeinsamen Medienplattform

„in-motion.me“

Kommunikator für Mobilitätsinformationen

Medieninhaber & Herausgeber: Verein „Austria-In-Motion.net“



Redaktionelle Leitung:

Gregor Watzl | office@in-motion.me | newsroom@in-motion.me

Redaktion „Obus Salzburg“:

Dipl.-Kfm. Sebastian Krackowizer | skrackowizer@yahoo.de

Redaktion „Die Rote Elektrische“ & www.rsb.jetzt:

Richard Fuchs | bahnfuchs@roteelektrische.at | Tel. +43 / 664 / 411 8223

Redaktion „Verkehrsforum Berchtesgadener Land & Rupertiwinkel e.V.“:

Martin Schön | ms@verkehrsforum-bgl.de

Redaktion „Club Salzkammergut Lokalbahn“:

Peter Oberascher | peter.oberascher@skglb.org | Tel. +43 / 664 / 633 06 66

Redaktion „Lebensraum Mattigtal“:

Mag. Paul Stefan | office@lebensraummattigtal.at | Tel. +43 / 664 / 24 23 260

Redaktion „ProBahn Inn-Salzach“:

Wilhelm Mack | wilama@t-online.de

Redaktion „ProBahn Oberland“:

Dipl.-Ing. Norbert Moy | n.moy@bayern.pro-bahn.de

Vermarktung und Sponsoring:

Dipl.-Ing. (FH) Erwin Pamp | e.pamp@in-motion.me

Adi Tanning | a.tanning@in-motion.me | Tel. +43 / 660 / 533 6738

Webapplikation & Support:

Andreas Dobroka | webmaster@in-motion.me

Kommunikator für Mobilitätsinformationen



www.in-motion.me



Warum braucht es Verkehrsinitiativen?

(Pressegespräch 23.10.2019)

Wir wären die überflüssigste Truppe im Universum, würden Politiker, Beamte, Verkehrsverbände und Verkehrsunternehmen den Job machen, für den sie bezahlt werden.

In Salzburg engagieren sich besonders viele Bürger, weil hier besonders wenig passiert. Die Verkehrsinitiativen kompensieren das verloren gegangene Fachwissen der Experten, die man aus politischen Gründen eliminiert hat. Derjenige, der mit seiner Fachkenntnis heraussticht, wird eliminiert, damit man nicht merkt, dass alle anderen keine Ahnung haben.

Dilemma politische Berater

Niemand kann von einem Politiker verlangen, dass er ein ausgewiesener Experte im Eisenbahnwesen ist. Er muss sich darauf verlassen können, dass die Berater in der Beamten-schaft, das notwendige Know-How anbieten können. Da fallen alle Politiker in ein selbst-verschuldetes dunkles Loch. Man spart auch an der Weiterbildung der Mitarbeiter, z.B. in Seminaren.

Ausweg Verkehrsinitiativen

Engagierte Bürger, die für ihre Mitmenschen eine lebenswerte Umwelt und umwelt-freundliche Mobilität wollen, erarbeiten unentgeltlich Vorschläge, bis hin zu umfangreichen Konzepten. Wenn z.B. der Verein Lebensraum Mattigtal keine Straßen-Transit-Route durchs Tal möchte, schlägt er als Alternative den Ausbau der Mattigtalbahn vor. Diese engagierten Bürger haben sich in ihrem Bereich genau das umfangreiche Fachwissen angeeignet, das den politischen Beratern fehlt. Der frühere Verkehrs-Landeshauptmann-Stv. Dr. Gasteiger hat es verstanden, das Fachwissen für sich zu nutzen und hat den unterirdischen Lokal-bahnhof, die S-Bahn und den Salzburger Verkehrsverbund geschaffen. Gedankt wurde es ihm nicht! Das sollte schleunigst nachgeholt werden.

Verkehrsinitiativen-Vereine organisieren sich

Nachdem 2014 die Salzburger Verkehrsplattform abgewürgt und der Verkehrsexperte Gunter Mackinger hinauskomplementiert wurde, damit ein Kompetenzloch entstand, haben sich nun die fünf kooperierenden Vereine zur Zusammenarbeit und zum Wissensaustausch zusammengeschlossen. Dem Internet kommt dabei eine wichtige Rolle zu. Jeder der Vereine hat seine Themenführerschaft und diese Themen mit Fakten und Konzepten stehen der Politik zur Verfügung. Diese Politik muss diese Chance jetzt nur nützen:

- | | |
|--|---------------------|
| - „Austria-in-Motion“
Projekt Liniennetzplan, Fahrgast-Information, Netzoptimierung | Gregor Watzl |
| - Verein „Die Rote Elektrische“
Projekt Regionalstadtbahn mit Tunnel, Stadt-Verkehrsnetz mit OBUS | Richard Fuchs |
| - „Club Salzkammergut Lokalbahn“
Verein zur Wiedererrichtung der neuen Ischlerbahn - S5 | Ing. Peter Kemptner |
| - „Lebensraum Mattigtal“
Moderne Mattigtalbahn & Stieglbahn | Mag. Paul Stefan |
| - „Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel e.V.“
ABS 38, Berchtesgadener Land Bahn und Linienstern Freilassing | Dr. Karl Bösenecker |

Zusammenarbeit der Verkehrsinitiativen wächst

Zu den derzeit fünf Verkehrsinitiativen-Vereinen ist am 19. Oktober 2019 die „Pro Bahn Regionalgruppe Inn-Salzach“ dazugekommen. Damit können die Verkehrsinitiativen, mit ihrem Fachwissen und der lokalen Ortskenntnis mittlerweile den gesamten Zentralraum Salzburg abdecken. Die regionalen Themen werden somit im Bezirk Braunau vom Verein im Flachgau entlang der Lokalbahn, der Westbahn, in der Stadt Salzburg und im Süden bis Hallein – Golling vom Verein „Die Rote Elektrische“ beobachtet und bearbeitet.

Eine neue Gruppe im Raum Mühldorf – Altötting – Simbach kommt dazu

In Bayern kümmert sich das „Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel e.V.“ um die Berchtesgadener Land Bahn, den Linienstern Freilassing und schwerpunktmäßig um die ABS 38 (Ausbaustrecke 38 Mühldorf – Freilassing). Die ABS 38 ist ebenfalls der Schwerpunkt der neuen „Pro Bahn Regionalgruppe Inn – Salzach“, die die Region Mühldorf – Altötting – Burghausen – Simbach/Inn bearbeitet.

Zukunftsfit in die moderne digitale Vereinsarbeit

Eine besondere Aufgabe hat der Verein „Austria-In-Motion.net“, der die digitale Kommunikation im Internet und in den neuen Medien sicherstellt. So werden alle Websites der genannten Vereine mittels eines zentralen Newsletter-Systems ergänzt und zukunftsfit gemacht.

Vereinsabende und gemeinsame Strategie-Treffen

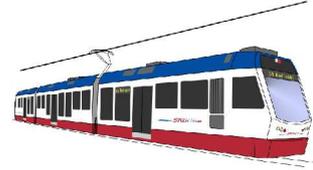
Um den Informations-Austausch zu verstärken, besuchen sich bei themenübergreifenden Schwerpunkten die Vereine in ihren Vereinsabenden gegenseitig. Wenn es Themenschwerpunkte gibt, die alle Vereine betreffen, finden, mehrmals jährlich, sogenannte „Strategie-Treffen“ statt.

Mit der „Pro Bahn Regionalgruppe Inn – Salzach“ konnte auch eine direkte Kommunikations-Achse zur deutschen Fahrgastvertretung „Pro Bahn - Bayern“ aufgebaut werden. Der Informations-Austausch kann, ab sofort, auf hohem Niveau durchgeführt werden. So eine Zusammenarbeit wird immer wieder auch der Politik empfohlen, die mindestens halb-jährlich, grenzübergreifend zwischen Bayern, Salzburg und Oberösterreich, einen Jour Fixe durchführen sollten, um alle aktuellen ÖPNV-Projekte koordinieren zu können.

Die Verkehrsinitiativen-Vereine stehen dazu gerne beratend zur Verfügung!

Foto **Peter Oberascher** Club Salzkammergut Lokalbahn:
Strategietreffen 19.10.2019 im Gasthof „Zum guten Hirten“
v.l.: **Gregor Watzl** Austria-In-Motion, **Dr. Karl Bösenacker**
Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel e.V.,
Richard Fuchs Verein „Die Rote Elektrische“,
Dipl.-Ing. **Norbert Moy** „Pro Bahn Bayern“,
Wilhelm Mack „Pro Bahn Regionalgruppe Inn-Salzach“.





Der „Club Salzkammergut Lokalbahn“

Verein zur Wiedererrichtung der Ischlerbahn

Seit 1999 setzt sich der Club Salzkammergut Lokalbahn für die Errichtung eines modernen Schienen-Verkehrsmittels von Salzburg über Thalgau, Mondsee, St. Gilgen und Strobl nach Bad Ischl ein. Eingebunden in ein größeres Regionalstadtbahnnetz, soll dieses die Straßen in und um Salzburg von Pendler- und Touristenströmen entlasten und die Welterbe-Region klimafreundlich erlebbar machen.

Am 21. Mai 1999 in Wien gegründet, verlegte der Club Salzkammergut-Lokalbahn im März 2012 seinen Sitz nach Salzburg, dem Ausgangspunkt der „Ischlerbahn“. Wie das 1987 gegründete Proponenten-Komitee, aus dem er hervorgegangen ist, hat er das Ziel vor Augen, das Andenken an die „pfiifige Ischlerbahn“ zu wahren.

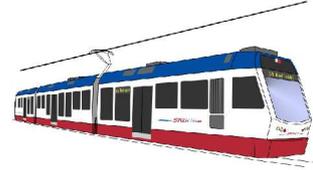
Hauptziel des Club Salzkammergut-Lokalbahn ist die Errichtung einer Regionalstadtbahn, wo bis 1957 die nach wie vor weltweit bekannte Bahn verkehrte. Diese wurde eingestellt, um Teile der Trasse dem Straßenbau zuzuführen und um die für die Modernisierung der Bahn bewilligten Wiederaufbau-Mittel aus dem Marshall-Plan einem politischen Prestigeprojekt zuzuführen, für das der ERP-Kredit Antrag abgelehnt worden war.

Bei einem Einzugsgebiet mit 50.000 Einwohnern in fußläufiger Entfernung von den Haltestellen (OHNE St. Wolfgang und Stadt Salzburg!) und bei der touristischen Bedeutung des Gebietes ist die volkswirtschaftliche Sinnhaftigkeit des Projektes einsichtig. Bei Integration touristischer Angebote von Berchtesgaden bis Hallstatt sowie eines Nostalgiebetriebes ist sogar ein gewinnbringender Betrieb zu erwarten.

Über Details der Trasse zerbricht sich der Club nur intern den Kopf, denn die Trassenfestlegung ist Teil vorgeschriebener Prozesse in den Planungsverfahren. Die Linienführung bliebe mit gewissen Abweichungen grundsätzlich wie gehabt. Sie würde von Salzburg über Thalgau, Mondsee, St. Gilgen und Strobl nach Bad Ischl verlaufen. Nicht überall wäre die seinerzeitige Trassenführung heute sinnvoll oder machbar. So würde sie in der Stadt Salzburg in den künftigen Innenstadtunnel eingebunden und Mondsee durch eine Schleifenführung statt der früheren Stichstrecke erschließen. Auch die Stadteinfahrt in Bad Ischl würde nicht mehr durch den Kalvarienberg und über Kaltenbach führen.

Das wichtigste Anliegen des CLUB SKGLB ist es, das Thema Salzkammergut-Lokalbahn der Politik auf der Ebene von Bund, Ländern und Gemeinden sowie den Bürgerinnen und Bürgern der Region näher zu bringen, um den politischen Willensbildungsprozess voranzutreiben. Ein wesentliches Etappenziel ist die Ausweisung der möglichen Bahntrassen als Eisenbahnvorbehaltsfläche in den Flächenwidmungsplänen, um deren Verbauung zu verhindern.

Der von zahlreichen Bürgermeistern entlang und außerhalb der Strecke gegründete Verein RSB sieht leider die „Neue Ischlerbahn“ als S5 des Salzburger S-Bahn-Netzes nicht mehr als seine Priorität an. Der Club Salzkammergut-Lokalbahn ist daher die einzige verbleibende Möglichkeit, sich zu organisieren, um gemeinsam die Politik „von unten“ von der Notwendigkeit einer Wiedererrichtung der SKGLB zu überzeugen und zu signalisieren, dass das nicht nur die Forderung von einigen wenigen ist.



Wie die Motivation eines Einzelnen den Spirit des Vereines Club SKGLB widerspiegelt

**Der Zug ist noch längst nicht abgefahren:
Die SKGLB muss – in neuer Form – wieder her**

Zum Jahreswechsel 1990/91 zog ich nach Salzburg. Mein erster Wohnsitz befand sich in der Nähe der chronisch verstaute Sterneckkreuzung. Da ich mich schon früher mit allen Formen des Verkehrs im Allgemeinen und mit Eisenbahnen im Besonderen beschäftigt hatte, wusste ich, dass die „gute alte Ischlerbahn“ von Eugendorf herein am Stau vorbeifahren und so einen guten Teil der Last tragen könnte. Mein Credo war klar: Die Salzkammergut-Lokalbahn muss wieder her, zumindest bis Mondsee.

SKGLB gegen Verkehrsnotstand?

Allerdings: Auch wenn die Erinnerungen daran aus meiner Kindheit und Jugend schön sind, mit Dampfbespannung nach Traun in die Schule oder ins Steyrtal zum Wandertag zu fahren, gehöre ich nicht zu den Träumern und Nostalgikern, zu den ferrosexuellen Pufferküssern und Schraubenlutschern. Ich gehöre zu jenen, die sich schon in frühester Jugend Gedanken gemacht haben über Begriffe, die erst im 21. Jahrhundert in die allgemeine Wahrnehmung vorgedrungen sind. Begriffe wie Energieeffizienz, Nachhaltigkeit und – mittlerweile völlig aus der Mode gekommen – volkswirtschaftlicher Nutzen.

Und so wusste ich auch, dass öffentlicher Personennahverkehr mit heutigen Tarifen nicht gewinnbringend, zu kostendeckenden Preisen nicht konkurrenzfähig betrieben werden kann. Auch nicht auf einem Abschnitt wie Salzburg – Mondsee, auf dem sich die Wohnbevölkerung seit der kurzsichtigen Einstellung der Bahn ebenso vervielfacht hat wie die Anzahl der Arbeitsplätze und die Einkaufsmöglichkeiten. Und das – im Gegensatz etwa zur Steyrtalbahn mit ihrer ortsfernen Trassierung im unmittelbaren Einzugsbereich der früheren Trasse.

Sie muss wieder her!

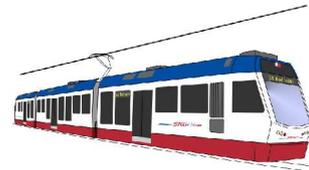
Zehn Jahre war ich schon in Salzburg, als ich mit einer Bekannten den Wolfgangsee entlang radelte, natürlich auf der Trasse der ehemaligen Salzkammergut-Lokalbahn. Und obwohl sie im Gegensatz zu mir in Salzburg geboren und aufgewachsen war, waren meine Ausführungen über die Bahn eine Überraschung für sie. Mein „Sie muss wieder her“ konterte sie mit einem „Dann tu was!“

Weil ich schon immer auf Frauen gehört und das getan habe, was sie mir geraten oder aufgetragen haben, tat ich es auch diesmal. Dabei stieß ich auf ein eingeschlafenes Konzept, das hauptsächlich touristischen Zwecken dienen sollte und nur von Bad Ischl bis St. Gilgen reichte. Ähnlich wie für das Projekt des SKGLB-Museums in Mondsee sah ich keine Chance, den Streckenneubau dafür in professioneller Ausführung finanziert zu bekommen.

Als vollständige Perlenkette tragfähig

Dafür sah ich etwas anderes: Gelänge es, die beiden Teiläste zusammen zu hängen, würde dadurch eine starke, tragfähige Perlenkette entstehen. Der frequenzstarke Personennahverkehr durch Pendler hauptsächlich auf dem Westast von Salzburg bis Mondsee würde für eine hohe Frequenz sorgen, während der Freizeit-, Ausflugs- und Touristenverkehr mit seinen längeren Strecken und höheren Fahrterlösen für eine ganztägige Auslastung und das Erreichen der betrieblichen Eigenwirtschaftlichkeit sorgen würde. Und ein – z. B. durch das hervorragende Museum in Mondsee und den Club 760 durchgeführter – Nostalgieverkehr mit Originalfahrzeugen würde dem Ganzen die Cocktailkirsche aufsetzen.

Geholfen wäre neben denen, die täglich morgens und abends im Stau stehen all jenen, die heute keine andere Wahl haben als mit dem Auto zur Arbeit zu fahren, obwohl die Bezahlung gerade in Hotellerie und Gastronomie das kaum trägt.



Geholfen wäre auch dem Tourismus, denn er hätte eine weitere Attraktion und könnte durch die einfache und rasche Erreichbarkeit zahlloser Sehenswürdigkeiten mit der Bahn „sanfte“, autofreie Aufenthalte anbieten. Geholfen wäre auch der Stadt Salzburg, denn der Schlechtwetter-Überfall aus der Region um Wolfgangsee und Mondsee würde nicht mehr ausschließlich per Auto erfolgen.

Allerdings gab es auf diesem Weg drei Hürden, die ich damals noch für unüberwindlich hielt, nämlich die Überquerung des Scharflinger Berges und die Stadteinfahrten in Bad Ischl und Salzburg. Der Scharflinger Berg fiel als Erstes, denn dank der Konservierung durch das Österreichische Bundesheer sind die Tunnel erhalten geblieben. So kann mit vertretbarem Aufwand eine Strecke hergestellt werden. Auch für Bad Ischl tat sich mit einer Ischl-parallelen Trassierung eine gangbare Möglichkeit auf. Und als ich auf die sehr konkreten Pläne einer Verbindung von der Salzburg-Tiroler-Bahn in den kommenden Innenstadtunnel aufmerksam gemacht wurde, war klar: Es kann gehen, sie kann wieder kommen. Ich bereitete die wesentlichsten Grundlagen auf und hielt am 5. Dezember 2003 im Forum der Salzburger Verkehrsplattform einen Vortrag darüber, dass und wie ich mir die Wiederauferstehung der SKGLB vorstellen kann.

Immer größer – bis zum Nichts

Alles Weitere ist Geschichte. Ein Konsortium wurde gegründet, es gab Vorträge und Politiker-Besuche, ein Mitstreiter investierte viel Energie in immer weiter ausgefeilte und durchgerechnete Konzepte, während ich immer weniger Zeit für das Projekt erübrigen konnte. Schnell entstand die Idee, die Salzkammergut-Lokalbahn mit der ebenfalls schmerzlich fehlenden Südlinie der Salzburger Lokalbahn nach Berchtesgaden zu einer grenzüberschreitenden „Welterbe-Bahn“ von Hallstatt bis zum Königssee zusammen zu fassen, um EU-Fördertöpfe erreichbar zu machen. Das gipfelte fast logischerweise in die Eingliederung in das vom Verein S-Bahn Salzburg (ehem. „Rote Elektrische“) erarbeitete erweiterte Netz rund um Salzburg.

Das hat Vorteile. So konnten viele Bürgermeister für eine Idee gewonnen werden, die, solange es nur um Salzburg – Bad Ischl ging, an ihnen vorbeigelaufen war. Das hat aber auch Nachteile. Die kolportierten Summen werden immer astronomischer und damit abschreckender. Bei der Aufteilung in handhabbar erscheinende Teilbereiche diktierte manchmal – leider gerade im Fall der Salzkammergut-Lokalbahn – die politische Räson statt der oben angeführten Argumente. Und so wurden in der Euregio-Machbarkeitsstudie eine Sackgassen-Verbindung Salzburg-Mondsee und eine Strecke Salzburg – St. Gilgen über Hof mit Option auf Verlängerung geprüft. Davon abgesehen, dass diese technisch kaum realisierbar erscheint, wurde so die Perlenkette zerrissen und auf die erwähnten Synergieeffekte verzichtet, die das Ganze wirtschaftlich sinnvoll gemacht hätten.

Erfolg durch Konzentration

Trotz dieses Vorgehens wurden den untersuchten Teilen einer neuen SKGLB im Verhältnis zu den meisten anderen untersuchten Streckenteilen immer noch recht akzeptable Wirtschaftlichkeitswerte bescheinigt. Für den 1999 gegründeten Club Salzkammergut-Lokalbahn ist es ein Glück, dass er sich nie aufgelöst oder in andere Körperschaften mit ähnlicher Zielsetzung eingegliedert hat. So kann er jetzt in den Städten Salzburg und Bad Ischl, in den Gemeinden dazwischen, in den Ländern Oberösterreich und Salzburg, in Österreich und der Welt gezielt das spezifische Projekt einer neuen SKGLB propagieren. Ohne sich durch Einmischung in Details anderer Teilabschnitte eines möglichen Gesamtnetzes zu verzetteln, aber auch ohne sich mit einer zerrissenen Perlenkette abzufinden.

Das tut nun der Club Salzkammergut Lokalbahn - www.skglb.org

Ing. Peter Kemptner, Sprecher des Club Salzkammergut Lokalbahn.





Verein „Lebensraum Mattigtal“

Der Verein wurde 2010 gegründet.
Seit 2012 ist der Verein ein anerkannter Umweltverein gem §19 UVP-G 2000.
Seit 2014 sind Spenden an unseren Verein steuerlich absetzbar.

Oberstes Ziel des Vereins ist die Erhaltung des Mattigtales als Lebens- und Erholungsraum.

Auszug aus unserem Leitbild:

- Wir wollen eine für alle Bevölkerungsteile akzeptable und intelligente Lösung, die zur Verringerung des derzeit ständig zunehmenden Verkehrsaufkommens – vor allem der Lastkraftwagen – führt (Nord – Süd Transit).
- Wir legen Wert auf **Nachhaltigkeit!**
- Keine Generation darf auf Kosten der nachfolgenden Generation leben. Gesunde Lebensmittel werden in der Region erzeugt – auf Landwirtschaftsflächen, die nicht für den Straßenbau zubetoniert werden.
- Wir wollen das Mattigtal als **Lebens- und Erholungsraum** für Jung und Alt erhalten. Es muss möglich sein, die Dinge des täglichen Bedarfs zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erwerben. Damit tragen wir aktiv zum Erreichen der KYOTOZIELE bei.

Daraus ergibt sich auch unser Engagement für den Öffentlichen Verkehr und speziell unser Einsatz für die Attraktivierung inkl. Elektrifizierung der Mattigtalbahn!

Derzeit beschäftigen wir uns intensiv mit der beabsichtigten neuen B 147 Braunau – Straßwalchen mit der Anbindung an die Mattseerstraße als Autobahnverbindung und Autobahnersatz zwischen der neuen A 94 Passau - München und der A 1 auf österreichischer Seite. Den Transit durch dichtes Siedlungsgebiet zwischen Braunau und Salzburg gilt es zu vermeiden. Weiters wird eine UVP für dieses Projekt von uns vehement gefordert und angestrebt!

Das zweite große Projekt ist eben die Attraktivierung der Mattigtalbahn. In diesem Zusammenhang geht es verstärkt um die Verbindung mit Stadt und Land Salzburg und dem Berchtesgadener Land. Daher ist uns auch der Zusammenschluss der Vereine (gleiche Ziele) äusserst wichtig. Nur in dieser Gesamtheit können wir aufzeigen, worum es wirklich geht!

Obmann: Mag. Paul Stefan

Schalchen, den 21.10.2019

Lebensraum Mattigtal (ARGE Mattigtalbahn) | Obmann: Paul Stefan
Vereinssitz: Sonnenweg 3 | 5231 Schalchen | Tel. +43 / 664 / 24 23 260
Sparkasse Oberösterreich - Uttendorf | IBAN: AT76 2032 0321 0015 3140 | ZVR: 825759296
eMail: office@lebensraummattigtal.at | www.lebensraummattigtal.at



Verein
Austria-In-Motion
Pressemappe 2020

...einfach bewegend...



austria-in-motion.net (aim)

Der Verein

Klarstellung & Distanzierung:

Durch die allgemeine Berichterstattung 05/2019 tauchte im Zusammenhang mit dem Ibiza-Gate ein FPÖ-naher namensgleicher Verein in den Medien auf. Dieser hat NICHTS mit unserem - dem originalen Verein „Austria-In-Motion“ zu tun!

Historie

Austria-In-Motion wurde 2005 als Idee geboren. Die Vision durch gut aufbereitete Informationen einen Beitrag zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs leisten zu können bekam im Laufe der Zeit immer mehr Konturen.

2011 wurde der Verein „austria-in-motion.net“ in Salzburg gegründet. Dieser wird sowohl im allgemeinen Interesse als auch im Interesse der ihn unterstützenden Personen und Organisationen folgendermaßen tätig:

»Unser Ziel ist es,

eine unabhängige, objektive und übergreifende Informationsplattform für den öffentlichen Verkehr zu schaffen. Mit dem Begriff „öffentlicher Verkehr“ sind Verkehrsunternehmen, Institutionen, Hersteller und Betreiber - sowohl für den Personenverkehr als auch für den Güterverkehr gemeint...

...vom Rad bis zur ROLA.«

- ▶ die umfassende informationstechnische Erfassung sowie Vernetzung des öffentlichen Verkehrs für *Fahrgast, Fan bzw. Fachkundigen* und *Tourist*
- ▶ die Erforschung sowie Schaffung von einheitlichen, übersichtlichen Medien und Kooperations-Technologien für Informationsnutzer und Informationsgeber
- ▶ die Sensibilisierung der Bevölkerung durch Veröffentlichung und Archivierung (*auch mit Fotos, Videos, Dokumenten, Plänen und Unterlagen*) von Ereignissen und Wissenswertem zum Thema
- ▶ die bestmögliche Bekanntmachung des vorhandenen Mobilitätsangebotes, um so eine Wissensbasis als Grundlage zu schaffen für Verbesserungen, Diskussionen, Bedarfsanalysen und ähnlichen Maßnahmen zur Optimierung des öffentlichen Verkehrs

»zur Steigerung der Attraktivität und Effizienz des Personen- und Güterverkehrs«

Wir sehen uns...

- als *Mittler* zwischen Verkehrsverbänden, Gemeinden, Betreibern und ihren Kunden
- als *unverzichtbarer Ansprechpartner* für die Politik, wenn es um die optimale Einbindung der Fahrgäste/Bevölkerung in den *Entscheidungsfindungsprozess von Projekten im ÖV-Bereich* geht
- als *unabhängige Informationsquelle* für alle
- als *Archivar* für alle Vorkommnisse rund um den gesamten öffentlichen Verkehr
- als *Werbeplattform* für Unternehmen
- als *Community* für Fans und Interessierte

= die einzigartige Zusammenfassung aller Informationen.

In den Jahren 2011 bis Ende 2017 wurden im Rahmen eines *Pilotprojektes* zahlreiche Grundlagen und Schwerpunkte erarbeitet und getestet. Die *technischen* Möglichkeiten, ein *struktureller* Aufbau sowie *Informationsdesign u.v.m.* wurden, auch anhand unserer User getestet, ausgewertet und dementsprechend weiterentwickelt.

Diese Erfahrungswerte wurden in die *neue Webapplikation „in-motion.me“*, die im Oktober 2019 online gegangen ist, integriert. (Siehe „Die Marke“)

Aufgrund des Pilotprojektes wurde der Wunsch einer unabhängigen Medien- und Kommunikationsplattform zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs mehrfach von Fachleuten und Institutionen geäußert.

Wir laden ein...

und bieten Ihnen an, sich aktiv mit Ihrer Sache an der Medienplattform und darüber hinaus zu beteiligen. *aim* besteht aus Fachleuten. Diese werden durch Experten, die vom kleinsten Ortsbus bis zum überregionalen Fernverkehr allen Herausforderungen gerecht werden, unterstützt.

Getreu unserem Motto:

*„Wir verknüpfen Bestehendes, ergänzen Fehlendes
und berichten über Bewegendes“
laden wir alle in der Branche Tätigen ein.*

Der ÖV-Informationsverbund

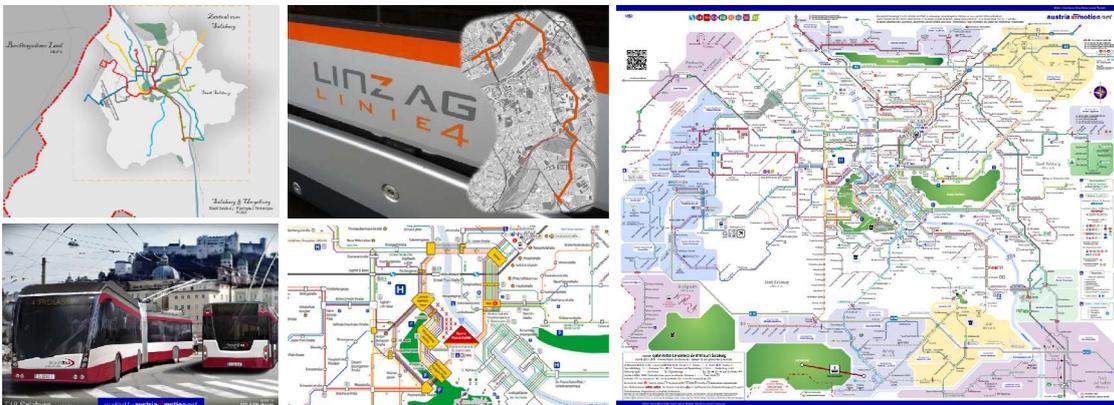
Fachleute, Experten und verkehrsunterstützende Vereine, genauso wie Fahrgäste, Touristen, Fans, Mitarbeiter und Fahrer des öffentlichen Verkehrs, verfügen über wertvolle und vor allem für den jeweils anderen hilfreiche Informationen. Wenn man diese Informationen bündelt erhält man einen Informationsverbund.

Die Informationen müssen für die jeweils andere Zielgruppe zusammengefasst und aufbereitet werden. Hierfür haben sich Fachleute, Experten und verkehrsunterstützende Vereine zusammengefunden. Die Vereine, verwurzelt in der Region und spezialisiert auf den jeweiligen Bereich, übernehmen dabei eine Art Themenführerschaft bzw. Bereichsverantwortung.

Derzeitige Partner in der Startphase:

(Informationsgeber / Themenführerschaft / Bereichsverantwortungen)

- » Verein Die Rote Elektrische
Projekt Regional-Stadt-Bahn Salzburg
- » Verkehrsforum Berchtesgadenerland
Projekt ABS38
- » Lebenswertes Mattigtal - ARGE Mattigtalbahnen
Projekt Mattigtalbahnen „Neu“
- » Club Salzkammergut Lokalbahn - SKGLB
Projekt Wiedererrichtung der Ischlerbahn
- » Austria-In-Motion
Projekt Liniennetzplan, Fahrgast-Information



Die Marke „in-motion.me“

Für den Auftritt nach Außen wurde eine eigene *länderneutrale* Marke geschaffen, die sich vor allem um die interaktive Beziehungen zur Branche aber auch zu den „Werbepartnern“ und Sponsoren kümmern soll.



Verkehrsinformationskarte IRONMAN 70.3 | 2014

- Swim course / Schwimmstrecke
- Run course / Läuferstrecke
- Bike course / Räderstrecke
- Transfer-Auto / Mikrobus
- Railway / Eisenbahn (ÖBB)
- Honor Carriage Railway / Pilsener Lokalbahn
- Shuttlebus, ... = Schienfernerlei
- Footpath / Fußweg
- Streifenplan / Schirmplan
- road
- National Road / Bundesstraße
- District Road / Landesstraße

Sonntag 31.08.2014

Obus Netzplan Salzburg

Fakten zum Obus in Salzburg

- 1880
- 1900
- 1910
- 1920
- 1930
- 1940
- 1950
- 1960
- 1970
- 1980
- 1990
- 2000
- 2010
- 2020

75 Jahre Obus Salzburg

- 1880: Erster Obus (Dampflok)
- 1900: Erster Obus (Elektromotor)
- 1910: Erster Obus (Benzinmotor)
- 1920: Erster Obus (Benzinmotor)
- 1930: Erster Obus (Benzinmotor)
- 1940: Erster Obus (Benzinmotor)
- 1950: Erster Obus (Benzinmotor)
- 1960: Erster Obus (Benzinmotor)
- 1970: Erster Obus (Benzinmotor)
- 1980: Erster Obus (Benzinmotor)
- 1990: Erster Obus (Benzinmotor)
- 2000: Erster Obus (Benzinmotor)
- 2010: Erster Obus (Benzinmotor)
- 2020: Erster Obus (Benzinmotor)

Die Medienplattform „in-motion.me“

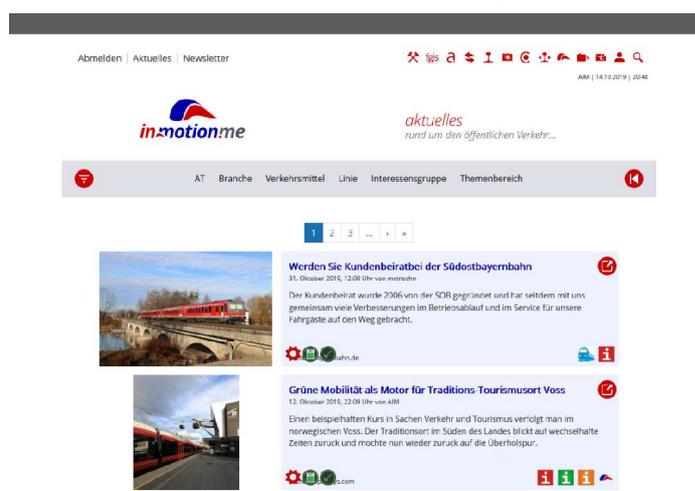
Seit Oktober 2019 ist nun die neue Webapplikation online, Anfangs „nur“ mit dem Bereich „Aktuelles“. Weitere Bereiche werden sukzessive ausgebaut und mit entsprechendem Inhalt befüllt. Bereits jetzt sind über 500 Meldungen zum Thema Verkehr und Mobilität zu finden.

Kommunikator für Mobilitätsinformationen:

Von Anfang an können geografische, thematische, linienbezogene oder branchenbezogene Informationen entsprechend attraktiv abgebildet werden. So erfolgt die bestmögliche Bekanntmachung zu aktuellen Mobilitätsinformationen und nebenbei entsteht ein interessantes Archiv, welches den Medien als *Recherchegrundlage* aber auch als *Bildquelle* zur Verfügung steht

- Vernetzung von und mit verkehrsiniciativen Vereinen, Unternehmen, Einrichtungen, Institutionen, Aufgabenträgern, Gemeinden und interessierten Personen.
- Mediale Plattform zur Veröffentlichung von Verkehrskonzepten z.B.: Regionalstadtbahn Salzburg, Konzept-Obus 75, Mattigtalbahnhof und ABS 38 (München - Mühldorf - Freilassing), uvm.
- Neutrale, objektive und faktenorientierte Informationsquelle: für Medien, Politik und Bürger.

Bild: "Aktuelles" auf in-motion.me - 10/2019



Medienspiegel
Video-Beiträge
News-Beiträge
u.v.m. ...

Die Vielfältigkeit des Öffentlichen Verkehrs „Chancen, Tatsachen, Hintergründe“

Heimische Wirtschaft

Ob Personen- oder Güterverkehr, vom Schalter bis zum Fahrzeug, von der Planung bis zur Infrastruktur, Österreichs Firmen sind Weltspitze, und das sollte auch gezeigt werden!

*Industrie, Dienstleister, Logistik-Hubs,
Institutionen, Innovationen,
Ausbildungseinrichtungen und Vereine*

Fachkräfte gesucht...?

Begeisterungsfähige junge Leute warten nur darauf informiert zu werden:

Die Branche verlässt sich zu sehr auf ihren internationalen Ruf, am heimischen Markt kennt man sie oft kaum. Auch Jobangebote und Ausbildungsplätze können so perfekt platziert werden.

*„Top-Karrierechancen:
AbsolventInnen bahntechnischer Studienrichtungen haben in der Bahnindustrie die Möglichkeit,
sehr schnell Verantwortung zu übernehmen und auch international tätig zu werden.
Insbesondere in den zahlreichen mittelständischen Unternehmen
kann ein Berufseinsteiger schnell zum Projektleiter aufsteigen.“*

Politik und Entscheidungsträger

In diesem Personenkreis finden sich oftmals keine Fachleute:

Auch hier muss sich die Branche einfach und klar verständlich präsentieren und positionieren. Informationen müssen schnell erfassbar sein, die Branche muss gemeinsam Projekte in der Branche unterstützen. Wird 1 km Straße gebaut, interessiert das niemanden, weder budgetär noch technisch - es ist einfach selbstverständlich.

Wird 1m Schiene gebaut wird oft Jahrzehnte diskutiert, fadenscheinige Argumente können ÖV-Projekte verhindern. ÖV-Projekte in Österreich und Europa müssen künftig mit der gleichen Selbstverständlichkeit gebaut werden können, hier kann nur aktive Sensibilisierung über eine gemeinsame Plattform wirken. „in-motion.me“ wurde genau für diesen Aufgabenbereich entwickelt!

*"Unsere Bahnindustrie trägt viel zu einem modernen und zukunftsfähigen Verkehrssystem bei
und sie sorgt für Wachstum und Beschäftigung in einem echten Zukunftsbereich."
Zitat: BM Alois Stöger*

Fahrgäste und Touristen / Konsumenten:

Sie sind schließlich die Basis der ÖV-Infrastruktur und Grund für deren Betrieb:

Auch sie können Politik und Entscheidungsträger massiv beeinflussen, die Branche muss dem engagierten Bürger nur entsprechende Zahlen/Daten/Fakten und gut aufbereitete Argumentationsgrundlagen bereitstellen.

*"Das „System Bahn“ – Bahnunternehmen plus Bahnindustrie – sorgt aufgrund seiner Innovationskraft für Wachstum und Jobs in Österreich. Mit einer Exportquote von über 70 Prozent sind die heimischen Bahnindustrieunternehmen auf praktisch jeder relevanten Eisenbahnbaustelle der Welt zu finden."
Zitat: Christian Kern ÖBB*

Neutrales Lobbying

...ist positives und damit für den User annehmbares Lobbying!

„in-motion.me“ kann von **neutraler** Stelle aus Marketing-Ressourcen erschließen die dem eigenen Unternehmen verschlossen sind bzw. sein müssen, da ansonsten das Ganze als abgesprochene und gesteuerte Image-Kampagne vom Kunden assoziiert wird. Beispiele hierfür sind „Hauseigene“ Youtube-Kanäle, die trotz ansprechender Videobeiträge dennoch kaum Zugriffe aufweisen!

„Österreich ist in der internationalen Patentstatistik im Bereich Bahn und Schiene mit 45 Patenten pro eine Million Einwohner auf dem respektablen Platz eins!“

Trend zum ÖV

...die Wachstumsbranche der Zukunft - schon heute!

Mobilität in allen Formen ist gefragter denn je. Schon heute werden Projekte umgesetzt die noch vor wenigen Jahren als nicht umsetzbar galten!

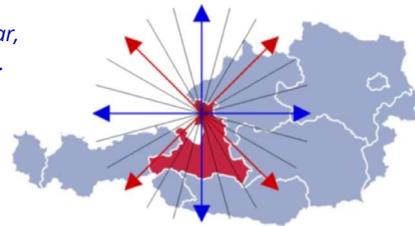
„Im internationalen Ranking rangiert Österreich beim Export von Schienenfahrzeugen und bahnbezogenen Ausrüstungen in absoluten Zahlen weltweit auf dem fünften Platz.“

Der Gotthardtunnel ist fertig. Spanien passt sein Schienensystem an die EU an. Italien verfügt über ein Highspeed-Schienennetz. Der Brennerbasistunnel geht in die Zielgerade. Sogar Deutschland hat mittlerweile verstanden, dass es ohne Bahn nicht mehr geht. S-Bahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen schießen allerorts aus dem Boden. Bahnhöfe werden zu Mobilitätsdrehscheiben - hier steigt man entweder auf ein eBike, Carsharing oder das Rad um.

Umschlagplätze, moderne HUBs, die die Transportsysteme verknüpfen, aber auch individuelle, spezielle und innovative Ideen sind gefragt.

Der Informationsbedarf seitens Fahrgast, Tourist, Fracht, usw. also den Kunden wird immer größer. Sogar die besten Verkehrsplaner stehen vor immer größeren Herausforderungen, die Klassiker Bus und Bahn werden jetzt schon durch unzählige Möglichkeiten ergänzt. Und das ist nur der Anfang.

„Die Bahnindustrie stellt einen nachhaltig wachsenden Wirtschaftszweig dar, insbesondere bei zunehmender Bedeutung von Ökologie und Ressourcen. Insgesamt erwirtschaften Österreichs Bahnindustrieunternehmen mit über 8.100 Beschäftigten einen Umsatz von 2,6 Milliarden Euro“.



Die ÖV-Branche sowie die gesamte Thematik sind durchaus sehr komplex. Wie schon erwähnt wurden die Bedürfnisse und Strukturen anhand eines Pilotprojektes und aus diesen Erfahrungen wurde unsere heutige Webapplikation entwickelt.

„Nach Analyse (Stand 04/2018) von Online-Tageszeitungen und fach- bzw. themenbezogenen Onlinemedien ergibt sich bei fix platzierten Werbungen nur ein aussagekräftiger Indexwert, dieser errechnet sich aus der Anzahl der Besucher (Visitor) und der Summe der Seitenaufrufe (Page Impressions).“

Zugänge oder auch "Startseiten" sind damit so dynamisch wie individuell, je nach Interessengebiet.

Fixe Werbeplatzierungen gehören zum Guten Ton, damit wird nicht nur das Gesamterscheinungsbild angenehmer, sondern die Werbeeinschaltungen werden als wertiger wahrgenommen. Als Nebeneffekt entsteht ein Branchen-Index.

Neben klassischen Werbeformen wie Banner in verschiedenen Formaten und an unterschiedlichen Positionen, können auch Sonderreportagen, Videos und ähnliches platziert werden.

„Während Massenmedien einen Wert von 4 (PI/V) und qualitative Tagesmedien einen Wert von 8,26 aufweisen, konnten wir im Rahmen des Pilotprojekts einen Wert von 34,6 vorweisen. Auf der Info-Plattform verweilen damit 49% aller User über 30 Minuten, durchschnittlich betrachtete ein User dabei 34,6 Seiten pro Besuch.“

Werberferenz (Pilotprojekt) Datenstand: 2016

Zugriffsstatistik (Zahlen/Daten/Fakten)

monatliche Durchschnittswerte

Page Impressions : **16.696.061**
Visitors: **482.390**
PI pro Visitor: **34,6** (Durchschnittlich aufgerufene Seiten pro User)

Verweildauer: 8% mehr als 2 Stunden!
11% mehr als eine Stunde
30% zwischen 30 Min. und einer Stunde

Geografische Verteilung:

70% Österreich
18% Europa
12% International

Verteilung Österreich:

42% Salzburg, Oberösterreich
31% Wien, Niederösterreich, Burgenland
27% Vorarlberg, Tirol, Steiermark, Kärnten

Kunden / Ressourcen: Datenstand: 2017/2018

» **Fahrgäste** (Bsp.: Stadt Salzburg)

- > jährlich ca. 28,6 Mio. Fahrgäste + 18,6 Mio. Schüler und Lehrlinge
- > tägl. 129.000 Fahrgäste

» **Touristen** (Bsp.: Stadt Salzburg)

- > 3,04 Mio. Nächtigungen / Tagesschnitt von 8.300 Gästen (2017)
- > ca. 233.000 verkaufte Salzburg-Cards

» **Fan / Interessierte / Fachkundige**

Dieser Bereich lässt sich nicht in eindeutigen Zahlen erfassen.
Zahlreiche Foren, Webseiten, Institutionen, Veranstaltungen zeigen aber,
dass in diesem Bereich ungeahnte Ressourcen schlummern.



Verkehrsforum

Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel e.V.



Das Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel hat seinen Ursprung im zunächst nicht körperschaftlich organisierten, mit der Zielsetzung der Förderung des öffentlichen Fortbewegungsverkehrs von Michael Behringer ins Leben gerufenen „Verkehrsforum ÖPNV Berchtesgadener Land“. Am 2. März 2011 gründeten die Teilnehmer dieses Forums einen Verein mit dem Namen „Verkehrsforum BGL“ und wählten Michael Behringer zum Vorsitzenden. Eine Eintragung im Vereinsregister wurde zunächst nicht beantragt. Am 7. August 2017 verstarb Michael Behringer. Die Jahresmitgliederversammlung vom 2. Mai 2018 wählte Dr. Karl Bösenacker zum neuen Vorsitzenden. In der Jahresmitgliederversammlung vom 5. Juni 2019 wurde eine neue Satzung und die Änderung des Vereinsnamens in „Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel“ beschlossen, um zum Ausdruck zu bringen, dass sich die Aktivitäten des Vereins nicht auf den Landkreis Berchtesgadener Land beschränken, sondern den gesamten sog. Rupertiwinkel, umfassen, also auch den nicht zum Landkreis Berchtesgadener Land gehörenden nördlichen Rupertiwinkel. Die Vereinszwecke sind in der neugefassten Satzung nunmehr wie folgt definiert:

Zwecke des Vereins sind die Förderung des Umwelt- und Klimaschutzes durch Zurückdrängen des motorisierten Individualverkehrs mittels eines attraktiven öffentlichen Fortbewegungsverkehrs sowie Förderung der Verbraucherberatung und des Verbraucherschutzes durch Fahrgastbetreuung und -vertretung im Gebiet Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel. Hierzu fördert der Verein das bürgerschaftliche Engagement zugunsten des öffentlichen Fortbewegungsverkehrs, organisiert entsprechende Information, Bildung, Fortbildung und Erziehung der Öffentlichkeit und unterstützt Entscheidungsträger und Verkehrsunternehmen mit Beratung und Planung eines attraktiven öffentlichen Fortbewegungsverkehrs.

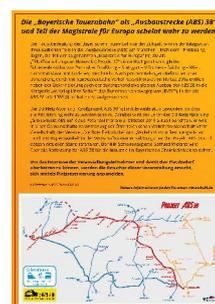
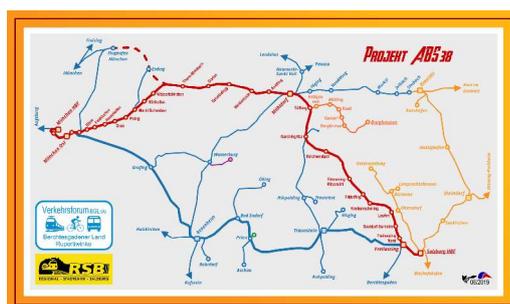
Der Verein ist seit 30. September 2019 im Vereinsregister des Amtsgerichts Traunstein unter VR 202119 (Fall 1) eingetragen. Das Finanzamt Traunstein stellte mit Bescheid vom 7. Oktober die Gemeinnützigkeit des Vereins fest.

Die Vereinsmitglieder treffen sich an jedem ersten Mittwoch im Monat um 18.30 Uhr. In den Monaten Januar, April, Juli und Oktober finden die Treffen im Schulungsraum im Obergeschoss des Bahnhofs Freilassing statt (Treffpunkt Bahnsteig 1), in den übrigen Monaten im „Axelstüberl“ des Hotels „Axelmannstein“ in Bad Reichenhall. Die Treffen sind öffentlich, alle Interessierten sind herzlich willkommen.

Als aktuelle Hauptanliegen des Vereins sind zu nennen:

ABS 38 Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing

Der zweigleisige und elektrifizierte Ausbau dieser Strecke muss ehestmöglich realisiert werden. Der Ausbau ist nicht nur für den durchgehenden Fernverkehr zu nutzen, sondern auch für einen attraktiven Schienenpersonennahverkehr mit dichtem Takt und zusätzlichen Haltepunkten, insbesondere in Freilassing Nord (Industriegebiet) und Saaldorf-Surheim.



Die „Bayerische Tauernbahn“ als „Ausbaustrecke (ABS) 38“ und Teil der Magistrale für Europa scheint wahr zu werden:



Die Hauptbedeutung der Bayerischen Tauernbahn in der Zukunft wird in der Integration ihres südlichen Teils in die „Ausbaustrecke (ABS) 38“ München – Mühldorf – Freilassing liegen, die Teil der so genannten „Magistrale für Europa“ ist, die als „TEN (Trans-European Networks) Projekt 17“ einen Hochgeschwindigkeits Schienenkorridor von Paris über Straßburg – Stuttgart – München – Salzburg – Wien nach Bratislava und Budapest beschreibt. Nach jahrzehntelanger stiefmütterlicher Behandlung durch die bundesdeutsche Verkehrspolitik wurde im Herbst 2018 endlich neben der Elektrifizierung auch der durchgehend zweigleisige Ausbau der ABS 38 in die Kategorie „vordringlicher Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans (BVWP), in der die ABS 38 seit 1985 (!) enthalten ist, aufgenommen.

Die DB-Netz Abteilung „Großprojekt ABS 38“ ist mittlerweile aktiv geworden, so dass die Realisierung wahr zu werden scheint. Darüber wird der Leiter der DB-Netz Abteilung „Großprojekt ABS 38“ Klaus-Peter Zellmer am 2. Oktober 2019 aktuell berichten. Er wird in einer Gemeinschafts-Veranstaltung der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, der Vereine „Die Rote Elektrische“ und „Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel“ in der Wirtschaftskammer Salzburg über das Projekt ABS 38 und dessen aktuellen Stand referieren. Der IHK-Schienenexperte Gerhard Wieland wird über die Bedeutung der ABS 38 für die Industrie im Bayerischen Chemiedreieck sprechen.

K.Bösenecker und R.Fuchs - 06/2019



Die umfassende und aktuelle Literatur zur Geschichte der Ausbaustrecke 38 München – Mühldorf – Freilassing (– Salzburg) von Karl Bürger & Karl Bösenecker

Jeweils 272 Seiten und ca. 500 Abbildungen (Fotos und Pläne)
Format DIN A4, Fadenheftung

Preis je Buch: 39,90 Euro
**ermäßigter Gesamtpreis bei Kauf
beider Bücher: 75,00 Euro**

Zu bestellen unter:
boesenecker-laufen@t-online.de

...weitere Informationen finden Sie unter: www.abs38.de

BLB Strecke Freilassing – Berchtesgaden

Die vorgesehene Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte in Bad Reichenhall Nord und Mitte sowie Bischofswiesen-Winkl ist zu forcieren, Hallthurm soll wieder Verkehrshalt werden. Es ist ein Halbstundentakt auf der gesamten Strecke einzurichten. Hierzu ist der derzeitige Haltepunkt Bayerisch Gmain wieder zu einem Kreuzungsbahnhof auszubauen.



Wiederaufbau der Strecken von Berchtesgaden nach Salzburg und zum Königssee

Die Unterstützung dieser Projekte durch die örtliche Politik ist Grundvoraussetzung für eine Realisierungschance. Die Politik ist von deren Wichtigkeit zu überzeugen. Kurzfristig ist die Streckenverlängerung von Berchtesgaden Hbf bis zum Salzbergwerk anzustreben.

Barrierefreier Ausbau aller Stationen, insbesondere des Bahnhofs Freilassing

Insbesondere der Bahnhof Freilassing als Verkehrsdrehscheibe des Berchtesgadener Landes und des Rupertiwinkels muss so schnell wie möglich barrierefrei ausgebaut werden. Für Behinderte, Senioren und Personen mit schwerem Gepäck, Fahrrad oder Kinderwagen sind die derzeitige Zugangssituation zu den Bahnsteigen und der Einstieg in die Züge eine Zumutung. Zur Vermeidung von Umwegen ist die in den aktuellen Plänen nicht vorgesehene Durchbindung der Bahnsteigunterführung zur Rupertusstraße unerlässlich.

Schaffung kurzer Anschlüsse am Bahnhof Freilassing

Die derzeitige Anschlusssituation am Bahnhof Freilassing ist unbefriedigend. Insbesondere die Wartezeiten zwischen den Zügen der Mühldorfer und der Traunsteiner Strecke von 40 – 50 Minuten sind unzumutbar lang. Die Anschlüsse sind zu optimieren.

Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Bus

Dies ist zur Schaffung attraktiver durchgehender Wegekettens im öffentlichen Verkehr erforderlich. Erheblicher Optimierungsbedarf insoweit besteht insbesondere am Hauptbahnhof Berchtesgaden.

Einrichtung einer S-Bahn-Linie Freilassing – Traunstein

Die starken Pendlerströme einerseits nach Traunstein und andererseits nach Salzburg rechtfertigen eine S-Bahn zwischen diesen beiden lokalen Zentren. Hierfür sind zusätzliche Haltepunkte einzurichten in Perach, Straß, Mehring, Rückstetten und Lauter.

Die Fertigstellung der ABS 38 wird eine Entlastung der Strecke im Fernverkehr bewirken und die Einrichtung der erforderlichen Fahrplantrassen für einen S-Bahn-Verkehr ermöglichen.

Schaffung eines funktionierenden grenzüberschreitenden Verkehrsverbunds

Es ist ein alle öffentlichen Verkehrsmittel in Stadt und Land Salzburg und in den Bayerischen Landkreisen Berchtesgadener Land und Traunstein sowie – teilweise – Altötting und Mühldorf umfassender Verkehrsverbund einzurichten.

Gemeinnütziger Verein: Verkehrsforum Berchtesgadener Land & Rupertiwinkel e.V.
Vorsitzender: Dr. Karl Bösenacker | Danzigerstraße 2 | 83410 Laufen | Tel. +49 / 8682 / 1605
Sparkasse Berchtesgadener Land | IBAN: DE45 7105 0000 0020 4961 21 | VR: 202119
eMail: info@verkehrsforum-bgl.de | www.verkehrsforum-bgl.de



Lobbyarbeit für den Fahrgast

Die **Pro Bahn Regionalgruppe Inn-Salzach** umfasst alle Strecken, die von der Südostbayernbahn im Linienstern Mühldorf am Inn betrieben werden. Ihre Arbeit erfolgt im Wesentlichen über den [Kundenbeirat der Südostbayernbahn](#), bei dem sie mit Wilhelm Mack den Vorstand stellt.



Größter Erfolg jahrelanger Lobbyarbeit für die Interessen der Fahrgäste ist die Einführung des Stundentakts zwischen Mühldorf und Salzburg zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018. Weiterhin konnte die einstellungsgefährdete Nachtbusverbindung von Mühldorf nach Simbach gerettet werden. Mit der Ausdehnung der Betriebszeiten auf der Traun-Alz-Bahn ab Dezember 2019 und der Wiederaufnahme des Wochenendbetriebes im Sommer 2020 geht ein weiterer Wunsch in Erfüllung.

Aktuelle Forderungen sind:

- » Einführung durchgehender Züge Mühldorf – Simbach – Braunau – Linz,
- » Berücksichtigung des Liniensterns Mühldorf bei Elektrifizierungsprogrammen, insbesondere Elektrifizierung Mühldorf – Simbach,
- » Ergänzung der ABS-38-Planungen um den viergleisigen Ausbau Markt Schwaben – München-Riem,
- » Infrastrukturverbesserungen auf der Traun-Alz-Bahn (z.B. Traunreuter Verbindungskurve),
- » angemessene Anbindung des Knotens Mühldorf an das Fernverkehrsnetz im Deutschland-Takt und
- » dauerhafte Behebung von Qualitätsmängeln bei Rollmaterial und Infrastruktur.



Von der Aktionsgemeinschaft Rote Elektrische über den Verein S-Bahn Salzburg zum Verein „Die Rote Elektrische“

überparteilicher Verein zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs

Österreichs älteste durchgehend aktive Verkehrs- & Fahrgastinitiative seit 1981

ein Überblick von Richard Fuchs

Die Rote Elektrische - Die Salzburger Lokalbahn traditionsreich und zukunftsorientiert!

Alle halbe Stunde ein Zug in den Norden Salzburgs, sprintschnelle Nahverkehrstriebwagen und freundliche Schaffner zeichnen die "Rote Elektrische" aus und machten sie, in früheren Jahren, zu einer Vorzeigebahn. Mit einer mittleren Reisegeschwindigkeit von 42 km/h ist sie die schnellste Nahverkehrsbahn Österreichs. Als eine Art Überlandstraßenbahn, die alle Vorteile der Vollbahn mit denen moderner Stadtbahnen verbindet, hat sie fast alle Attribute zukunftsweisender Regional-Stadtbahnen. Nur fast, denn das große Ziel, die Innenstadt wieder direkt per Bahn anzufahren, fehlt noch. Mit dem noch fehlenden Innentunnel und den noch fehlenden modernen Stadtbahn-Triebwagen (LRV light rail vehicles) wird sie zum Rückgrat des zukünftigen öffentlichen Nahverkehrs auf der Schiene im Zentralraum Salzburg werden.

Die Art der Betriebsführung hat große Ähnlichkeiten mit den amerikanischen Interurbans, den legendären Überlandbahnen im gemischten Eisenbahn- Straßenbahnverkehr. Die Salzburger Lokalbahnen, vom Volksmund bereits in den ersten Jahren des elektrischen Betriebes **ab 1909 liebevoll "ROTE ELEKTRISCHE" genannt**, ist ein Paradebeispiel für die Weiterentwicklung der Straßenbahn zur modernen Schnellbahn und der Beweis, dass moderner Schienenverkehr wirtschaftlich und attraktiv zugleich sein kann. Die Rote Elektrische kann auf eine erfolgreiche Vergangenheit ebenso zurückblicken, wie auf die Gewissheit, die Zukunft bewältigen zu können. Sie kann stolz auf den von der Bevölkerung verliehenen Prädikatstitel „Rote Elektrische“ zurückblicken, wie überhaupt seit 1886 auf die Dampftramway, auf die Elektrifizierung 1909 und die durchgehenden Züge bis zum Königssee. Damals waren die grünen bayerischen Züge der K.Bay.Sts.B. bauartgleich mit denen der Salzburger Lokalbahnen. Somit war die Salzburger Lokalbahn der SETG (Salzburger Eisenbahn- & Tramway-Gesellschaft) zusammen mit den Partnerunternehmen Königlich Bayerische Staatseisenbahnen und später Deutsche Reichsbahn ihrer Zeit weit voraus und dieser Verkehr stellt heute das Vorbild für eine neue "Lokalbahn rund um den Untersberg" dar.

Sie wurde 1938 zwischen St. Leonhard und Berchtesgaden leider auf Hitlers Befehl zerstört. 1953 wurde das Zerstörungswerk unter dem Vorwand "freie Fahrt für freie Bürger mit dem Auto" fortgesetzt und die Südlinie St. Leonhard - Salzburger Innenstadt - Hauptbahnhof eingestellt und weggerissen. Seit diesem Zeitpunkt ist der ausufernde Kfz-Verkehr in der Stadt Salzburg nicht mehr aufzuhalten gewesen. Heute steht die Stadt Salzburg und die gesamte Region vor dem Problem, den unkontrollierbaren Verkehr wieder in geordnete Bahnen zu lenken. Was liegt also wirklich näher, als auf der Basis einer bestehenden Bahn des Unternehmens Salzburg-AG - Lokalbahn, der "Roten Elektrischen", wieder die Bahn durch die Innenstadt zu führen, im Zentrum der Mozartstadt allerdings im Tunnel.

Zusammen mit den Bundesbahnen (ÖBB, DB-AG) ist es möglich, mit Zweisystem-Triebwagen ein leistungsfähiges Regional-Stadtbahn-Netz grenzüberschreitend in Südostoberbayern, Salzburg und Oberösterreich zu errichten. Die Basis ist in Form der Roten Elektrischen vorhanden, der Wille in der Bevölkerung schon lange und nach dem SCHIG Schieneninfrastrukturgesetz auch die finanziellen Mittel. Nun hat die Politik begonnen, auf der Basis vieler befürwortender Studien und Konzepte die Weichen in die Zukunft dieser Region mit dieser Bahn zu stellen. Eine Projektgesellschaft Regionalstadtbahn Salzburg ist gegründet.

Die „Rote Elektrische“ ist bereit, diese Aufgaben tatkräftig zu unterstützen.



1982 - Die Rettung der Salzburger Lokalbahn Gefahr für die "Rote Elektrische" und ihre Rettung durch die Aktionsgemeinschaft "Rettet die Rote Elektrische":

Als 1982 noch im Simmeringer Werk der SGP die ersten neuen Gelenktriebwagen zusammengeschweißt wurden, wurde in Salzburg bekannt, dass Spitzenpolitiker von Land und Stadt Salzburg sich mit dem Gedanken trugen, die Salzburger Lokalbahn an die ÖBB übergeben zu wollen. "Die Lokalbahn soll an den Bund abgetreten werden. Diesem ÖVP-Vorschlag wurde gestern in der Sitzung des Stadterkeausschußes seitens der Stadtwerke zugestimmt", das schrieb am 11. Dezember 1982 die "Salzburger Volkszeitung". Das war das Signal. Es war eingetreten, was zwar geahnt, aber trotzdem nicht für möglich gehalten worden war. Spontan bildete sich die "Aktionsgemeinschaft Rettet die Rote Elektrische", Freunde der Bahn aller politischen Richtungen und Kenner der Nebenbahnsituation. Sie waren sich im Klaren darüber, dass wenn die ÖBB die Bahn übernimmt, sie den Personenverkehr einstellen und, wenn überhaupt, nur den Güterverkehr aufrechterhalten würde. Das musste verhindert werden und es wurde verhindert.

Am **17. Dezember 1982**, dem Tag der schicksalhaften Gemeinderatsitzung, bei der das Land aufgefordert worden war, mit dem Bund wegen der Übernahme der Bahn in Verbindung zu treten, wurde, beginnend mit den ersten Zügen, auf allen Lokalbahnhöfen die Fahrgäste mit einem aufklärenden Flugblatt beteilt und um Unterschriften gebeten.

Der Widerhall bei den Bahnbenützern, den Pendlern vor allem, war überwältigend. Bereits vormittags wurden 600 Unterschriften abgegeben. Um diese Zeit haben sich auch der Zentralbetriebsrat der Stadtwerke und die Personalvertretung der Verkehrsbetriebe dieser Aktion angeschlossen und mit einem eigenen Flugblatt um Unterschriften für die Erhaltung der Bahn geworben.

Inzwischen ist dieser Widerstand gegen die Kindesweglegung der Stadt, die ihr ungeliebtes Kind an die ÖBB abschieben wollte, auch im tagenden Gemeinderat bekannt geworden; trotzdem wurde der erwähnte Beschluß gefaßt. Die Unterschriftenaktion wurde intensiv fortgesetzt, gegen Mittag waren es bereits tausend Unterschriften, mit denen gegen die Übergabe der "Roten Elektrischen" protestiert wird.

Die Aktionsgemeinschaft konnte letztendlich über 11.400 Unterschriften, die in der Folge den verantwortlichen Politikern von Land und Stadt vorgelegt worden sind, zusammentragen. Der erwünschte Erfolg trat ein. Im Informationsdienst der Landeshauptstadt vom 22. Februar 1983 wurde verkündet, dass es gelungen sei, in gemeinsamen Verhandlungen mit dem Landesfinanzreferenten und dem Verkehrsminister der Diskussion um die Lokalbahn durch ein positives Ergebnis ein Ende zu setzen. Nachdem die Initiatoren des seinerzeitigen Landtag-Antrages auf Übernahme der Lokalbahn durch die ÖBB von der weiteren Verfolgung dieses Antrages, nicht zuletzt auf Grund massiver Widerstände seitens des SVB-Personals, Abstand genommen haben und der Bund ein eindeutiges "Nein" zur Übergabe der Bahn ausgesprochen hat, war der Fortbestand der "Roten Elektrischen" gesichert. "Damit haben sich die Erwartungen der Lokalbahn-Fahrgäste, der Aktionsgemeinschaft "Rettet die Rote Elektrische" und auch der Mitarbeiter der SVB-Lokalbahn erfüllt", war in der Informationszeitung der Stadt zu lesen.

Damit trat wieder Ruhe ein und die weitere Modernisierung konnte fortgesetzt werden. Auch die Aktionsgemeinschaft änderte den Namen und gründete 1984 den "Verein zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs" mit Namen "**Aktionsgemeinschaft Rote Elektrische**".

Die Aktionsgemeinschaft Rote Elektrische ist mittlerweile die älteste durchgehend aktive Verkehrs- & Fahrgastinitiative in Österreich.



**"Die Utopien von heute werden die Realitäten von morgen sein"
Lokalbahn als Stadtbahn durchs Zentrum Salzburg!**

Die Aktionsgemeinschaft Rote Elektrische ist die Diskussionsebene, auf der ein nunmehr fast vierzigjähriger (38 Jahre) Meinungsbildungsprozess über die Lokalbahnverlängerung durchs Zentrum geführt wird. Der erste Schritt, der unterirdische Lokalbahnhof, wurde 1996 geschaffen. Der Weiterbau wartet noch immer auf die Realisierung. Die Verkehrssituation verschlechtert sich dramatisch, der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr ist in der Stadt Salzburg unter 10% gesunken, Tendenz anhaltend. Nach wie vor gibt es im Zentralraum Salzburg keine verkehrsmittelübergreifende Planung. Aus diesem Grund ist es notwendig, dass es eine engagierte Gruppe von Bürgern gibt, die diesen Zustand ändern will.

Die Aktionsgemeinschaft Rote Elektrische konnte zum Jahreswechsel 1982/83 mit einer Unterschriftenaktion und einem politischen Überzeugungsprozess die "Rote Elektrische", die Salzburger Lokalbahn, vor der Einstellung retten. Seit diesem Zeitpunkt trägt die Aktionsgemeinschaft Rote Elektrische den Meinungsbildungsprozess für die Zukunft des Schienennahverkehrs in Salzburg. Das Ziel ist öffentlicher Nahverkehr im Zentralraum Salzburg in einem Gesamtkonzept gemeinsam mit leistungsdeckenden Obus- und Regionalbusnetzen als Alternative zum ausufernden Straßenverkehr.

Der Verein setzt sich aktiv für die Zukunft eines modernen umweltfreundlichen Nahverkehrs ein.

Dem Ausbau des Schienenverkehrs auf den stärker nachgefragten Verkehrsachsen ist gegenüber dem Straßenverkehr Vorrang einzuräumen. Der Busverkehr muss als Zubringer zur Bahn und als Flächenverkehrsmittel ausgebaut werden. ÖPNV muss aus der Sicht der Fahrgäste betrieben werden, wobei der attraktivste Nahverkehr gleichzeitig der wirtschaftlichste ist. Die Verbesserung der Lebensqualität und der Umwelt bei gleichzeitigem Erhalt der Mobilität muss angestrebt werden und sollte allen Bürgern ein Anliegen sein. Da jeder auch Betroffener ist, kann die Gestaltung des Verkehrs nicht allein den Planern vorbehalten bleiben, sondern jeder ist dazu aufgerufen, seinen entsprechenden Beitrag zu leisten.

Engagierte Bürger werden heute mehr denn je gebraucht. Die Aktionsgemeinschaft Rote Elektrische verstand sich immer als Fahrgastvertretung für den gesamten öffentlichen Verkehr, will diesen durch Aktivitäten fördern und hat in Fortsetzung der seinerzeitigen Rettung der Salzburger Lokalbahn ein wachsames Auge auf die weitere Entwicklung unserer "Roten Elektrischen". Die Aktionsgemeinschaft Rote Elektrische war daher keine Bürgerinitiative "GEGEN" Verkehr, sondern zeigte immer professionell fundierte Lösungen auf, um realistische Planungen zu politisch durchsetzbaren Entscheidungen zu bringen, "FÜR" modernen Nahverkehr.

Die Aktionsgemeinschaft Rote Elektrische war von Anfang an erfolgreich, ideenreich, fachlich anerkannt und bei manchen Gegnern des ÖV aus diesem Grunde auch gefürchtet. Die Vereinsarbeit beruht auf einem einfachen und ehrlichen Prinzip. Der überparteiliche Verein setzt sich nicht gegen etwas ein, sondern für Mobilität mit dem öffentlichen Verkehr für den Bestand der Salzburger Lokalbahn "Rote Elektrische" und den gesamten Schienenverkehr in Salzburg, für den elektrischen Trolleybus/Obus und ganz speziell für die Verlängerung der Lokalbahn, als Teil eines umfassenden Verkehrssystems mit Regional-Stadtbahn, unterirdisch durchs Zentrum der Mozartstadt Salzburg. Dazu werden und wurden realisierbare, wirtschaftlich vertretbare, umweltfreundliche und die Lebensqualität der Menschen förderliche Konzepte erarbeitet, den Verantwortlichen unterbreitet und bis zur Realisierung im positiven Meinungsbildungsprozess begleitet.



Die Arbeit des Olympia-Verkehrsarbeitskreises „Salzburg 2010 Mobil“ in der Aktionsgemeinschaft Rote Elektrische

Die Aktionsgemeinschaft Rote Elektrische hat bereits im November 2001 einen Arbeitskreis zur Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln vor, während und nach Olympischen Winterspielen in Salzburg ins Leben gerufen. Dazu wurde von der Aktionsgemeinschaft Rote Elektrische eine Broschüre über das Olympia-Verkehrskonzept herausgegeben. In den Jahren 2002 bis 2009 organisierte die Aktionsgemeinschaft (später Verein S-Bahn Salzburg) mehrere Exkursionen nach Karlsruhe, um das „Karlsruher Modell“ mit den Zweisystem-Stadtbahn-Triebwagen näher kennenzulernen.

Olympische Winterspiele in Salzburg, mit Berchtesgaderland und Kitzbühel hatten nur eine Chance mit der Realisierung der ohnehin in dieser Region notwendigen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen. Umgekehrt sind gerade diese Spiele die Chance für einen Impuls zur Umsetzung solcher Projekte. Es gab somit eine positive Wechselwirkung zwischen den Spielen und den überfälligen ÖPNV-Projekten in dieser Region. Nach der Ablehnung der Salzburger Olympiabewerbung wurde dieser Zusammenhang offensichtlich. In einer Art „Jetzt-erst-recht-Reaktion“ haben Stadt und Land Salzburg jeweils einstimmig beschlossen, die Regionalstadtbahn mit Innenstadtunnel trotzdem realisieren zu wollen. Dazu wurde vom Land Salzburg ein Experten-Arbeitskreis „Regionalstadtbahn Salzburg“, unter Leitung von Dr. Horst Schaffer aus Zürich, einberufen, der 2008 das Ergebnis präsentieren konnte. Obwohl viele Ideen des Vereines „Aktionsgemeinschaft Rote Elektrische“ in den Arbeitskreis einfließen, durften Mitglieder des Vereines nur bei der allerersten Sitzung teilnehmen.

Von der Olympia-Verkehrsbroschüre inspiriert, wurden 2005 zwei Druckwerke zur „Regionalstadtbahn Salzburg“ als Sonderhefte der Zeitschrift „Regionale Schienen“ herausgegeben. Der Regionale Schienen-Extra-Sonderband „Regionalstadtbahn Salzburg“ war ein umfassender Querschnitt über alle Bereiche des Themas Regionalstadtbahn, mit Experten-Beiträgen und einem Quellenverzeichnis über alle bis dahin erschienenen Publikationen.

Verein S-Bahn Salzburg (vormals Aktionsgemeinschaft Rote Elektrische)

Da der Begriff „Rote Elektrische“ für die Salzburger Lokalbahn weitgehend aus dem Bewusstsein der Bevölkerung verschwunden war und manche sogar meinten, es handle sich um die „Gewerkschaft der sozialistischen (roten) Elektriker“ und der 25. Jahrestag des Bestandes näherkam, wurde die Gelegenheit genutzt, den Verein auf „**Verein S-Bahn Salzburg (vormals Aktionsgemeinschaft Rote Elektrische)**“ umzubenennen. Das geschah bei der Vereinspolizei in Salzburg am 15.11.2007.

Einen ganz wichtigen Teil der Vereinstätigkeit stellen die Gesprächstermine mit den zuständigen Politikern dar. Sie sind ein klares Spiegelbild über die Bereitschaft der Politik, die Anliegen und Ideen engagierter Bürger ernst zu nehmen, bzw. diese in ihre politische Arbeit zu übernehmen. Dabei muss man sich immer eine Tatsache vor Augen halten, dass Bürger- und Verkehrsinitiativen, als Vereine oder als Einzelpersonen, immer ein Vakuum in der Arbeit der beamteten Verkehrsplaner aufdecken. Engagierte Bürger müssten niemals aktiv werden, wenn die Beamtschaft ihre Hausaufgaben in ihrem Wirkungsbereich tatsächlich machen würden. Leider fehlt meist dazu auch noch das notwendige Fachwissen.

Da diese Erkenntnis die Grundsätze der Zusammenarbeit zwischen Politik und Beamtschaft erschüttern würde, ist die Politik verleitet, die Bürger- und Verkehrsinitiativen gerne als „Spinner“ und „Querulanten“ abzuqualifizieren. Es hat den Anschein, dass die Aversion der Beamten darin begründet liegt, weil „jede Idee, die nicht von den Beamten kommt, automatisch schlecht sein muss“. Das Problem in diesem Zusammenhang ist allerdings, dass in Sachen ÖPNV von den Beamten seit Jahrzehnten überhaupt nichts kommt, außer die x-te Auflage eines „Landesverkehrskonzeptes“, das eher als „Hätti-Wari-Bericht“ zu bezeichnen ist.



Von der „Aktionsgemeinschaft Rote Elektrische“, über den „Verein S-Bahn Salzburg“ hin zum Verein „Die Rote Elektrische“ wurde immer versucht, zu den Forderungen an die Politik, die dazu notwendigen Lösungsmöglichkeiten und zwar fast immer im Detail, aufzuzeigen. So wurde von unserem Verein mittlerweile eine Fülle an Publikationen hergestellt, die neben den vielen offiziellen Gutachten, viele Kilo Papier in den Regalen ergeben. Auf diese Art und Weise ist ein mittlerweile umfassender Meinungsbildungsprozess für die Lokalbahnverlängerung als Teil des Regionalstadtbahn-Netzes mit Innenstadttunnel mit über 1.000 Wegbegleitern, die namentlich bekannt sind und einer Fülle an namenlosen Diskutanten, entstanden.

Gesprächstermine mit Politikern

So wurden, meist tagesaktuell, die Themen direkt oder unmittelbar mit dem Innenstadttunnel, mit den Landeshauptleuten, Bürgermeistern und den jeweils ressortzuständigen Verkehrs-Landesräten und - Stadträten, besprochen. LH Schausberger hat jedes Gespräch verweigert, wie jetzt auch Bürgermeister Preuner. Bei diesen Gesprächen wurden auch immer die Irrwege der Tagespolitik und der Beamtschaft aufgezeigt. Mehrfachbesuche gab es bei den Herren Landesrat/Landeshauptmann Haslauer und Landesrat Schnöll. Ein besonderes Highlight war der Vereinsabend am 27. Juli 2016, zu dem der damalige Landesrat Hans Mayr und der Landtagsabgeordnete Otto Konrad direkt in den „Kirchenwirt zu Itzling“ kamen. Obwohl nur drei Monate im Amt, hat uns das Gespräch am 14.02.2018 mit Verkehrslandesrätin Pallauf beeindruckt, die, für Politiker völlig ungewöhnlich, tatsächlich die TTK-Studie selbst gelesen hat! Das ringt uns Bewunderung ab.

Auf dem Weg zur „S5 Neue Ischlerbahn“ und die Spaltung der Verkehrsinitiativen

Ein Vortrag des „SKGLB-Consortiums“ im Schloss Mondsee über die Wiedererrichtung der Salzkammergut-Lokalbahn Salzburg – Mondsee – Bad Ischl führte zur Zusammenarbeit und zu einer fast zweijährigen Suche einer neuen Trasse zwischen Salzburg und Bad Ischl (Katrinseilbahn). Durch Vorort-Besichtigungen (an Wochenenden 2008-2009 über fast 2 Jahre) entlang der gesamten Strecke, konnte eine Trasse gefunden werden, der kein einziges Wohnhaus im Weg steht, Zwei Lagerhäuser müssten gedreht und drei Schrebergärten müssten verschoben werden. Als Grundparameter waren eine eingleisige Strecke mit 6,5 Metern Breite, mit maximal 25 Promille Steigung und einem Mindestradius von 250 Metern festgelegt.

Am 14. Oktober 2009 wurde das Konzept „S5 Neue Ischlerbahn“ und die Trasse, in einer Bürgermeister-Präsentation im Gemeindeamt Eugendorf vorgestellt. In dieser gemeinsamen Veranstaltung vom „SKGLB-Consortium“ und des „Vereines S-Bahn Salzburg“ war auch der „Vater des Karlsruher Modells“ Dir.Dr.DI Dieter Ludwig anwesend. Das „SKGLB-Consortium“ präsentierte die Trasse und der Verein S-Bahn Salzburg das „RSB-Netz im Zentralraum Salzburg“. Nach dieser Präsentation in Eugendorf wurde das „SKGLB-Consortium“ aufgelöst, ebenso die Zusammenarbeit mit dem Verein S-Bahn. Das war der erste Schritt der Aufspaltung der Verkehrsinitiativen im Zentralraum Salzburg.

Der in Wien ansässige „Club Salzkammergutlokalbahn“ dachte, wegen persönlicher Überalterung, über eine Auflösung des Vereines nach. Das Salzburger Mitglied Peter Kemptner meldete sich beim Verein S-Bahn Salzburg, ob dieser nicht bei der Übersiedlung des Vereines von Wien nach Salzburg unterstützen möchte. Am 25.Mai 2012 wurde in Wien beschlossen, diese Übersiedlung durchzuführen. Anfangs waren die Vereinsabende gemeinsam mit dem Verein S-Bahn Salzburg durchgeführt wurden. Da die Fülle der Themen es verlangte, wurden bald eigene Vereinsabende durchgeführt. Seit damals arbeiten die beiden Vereine eng, aber selbstständig zusammen.



Vortragsveranstaltungen

Um die Ideen des Vereines an ein breites Publikum zu bringen, werden immer wieder Vortragsveranstaltungen mit Powerpoint-Präsentationen durchgeführt. Diese Vorträge über das Konzept Regionalstadtbahn-Netz mit Innenstadtunnel sind neben Veranstaltungen vor Ort (Salzburg-Stadt, Gneis etc.) auch außerhalb der Stadt Salzburg von Interesse. So wurde die Regionalstadtbahn mit Innenstadtunnel auch bei den Horber Schientagen (2005), in Uttendorf-Helfpau im Mattigtal (2012) und beim Eisenbahnkongress in Topolcany/Slowakei (2013) präsentiert. Außerhalb scheint das Interesse größer zu sein, als zuhause. Solche Vorträge werden in Zukunft vermehrt vor Ort stattfinden.

Informationsstände auf den „Fairkehrten Festen“ in Salzburg

Der Verein „Fairkehr“ veranstaltete eine Reihe von sogenannten „Fairkehrten Festen“, bei denen Straßen gesperrt und den alternativen Verkehrsmitteln, v.a. Fußgängern und Radfahrern breiter Raum eingeräumt wurde. Der Verein S-Bahn war bei folgenden „Fairkehrten Festen“ mit Ausstellungstafeln und Info-Ständen dabei:

- 16.05.2012 Ignaz-Harrer-Straße
- 26.05.2013 Schallmooser Hauptstraße
- 22.06.2014 Nonntaler Hauptstraße

Die Krisenjahre 2014-2017

Die ersten Jahrzehnte des Vereines kann man salopp bezeichnen:

- Das **„SPINNER-JAHRZEHT“** bedeutet, dass Politiker, Beamte und Medien Verkehrsinitiativler als „Spinner“ und „Querulanten“ herabwürdigen. Damals wurden diese engagierten Bürger nur von kompetenten Experten ernst genommen. Das hat glücklicherweise den Zugang zu kompetenten Fachinformationen ermöglicht und die Mitglieder zu Fachtagungen, Exkursionen und Experten-Diskussionen geführt. Genau das fehlt auf der anderen Seite den Verkehrsplanungs-Beamten völlig.
- Die Folge war, nach dem Prognos-Hearing 1991, das **„KAMPF-JAHRZEHT“**. Jetzt haben Politiker, Stadtwerke-Direktoren und Beamte begriffen, dass Verkehrsinitiativlern mit Pseudo-Argumenten nicht beizukommen ist, also galt es, diese mit Klagsdrohungen einzuschüchtern. So wurde, nach der Gewinnschwellenanalyse zum Ankauf der Bahnlinie Bürmoos-Trimmelkam von den damaligen Stadtwerke-Direktoren eine konkrete Klagsdrohung ausgesprochen. Der angekündigte Wahrheitsbeweis dürfte diese Herren von der Klage abgebracht haben. Private und berufliche Angriffe an einzelne Mitglieder sollten die Vereinstätigkeit zum Erliegen bringen. Nachdem der Verein niemals Subventionen aus Steuergeldern erhalten hat, ging der Druck ins Leere.
- Nachdem das STAU-Problem in der Stadt, die Umweltbelastung für Klima und Menschen nicht in den Griff zu bekommen war, führte offensichtlich eine Art Schockstarre bei den Politikern zum **„MIKADO-JAHRZEHT“**. Mit Ausnahme von Landeshauptmann-Stellvertreter Gasteiger waren die Politiker nicht gewohnt, Entscheidungen zu treffen. Aus diesem Grund musste Gasteiger wohl gehen. Nachdem er den Salzburger Verkehrsverbund und die S-Bahn Salzburg geschaffen hat, wurden alle weiteren Entwicklungen gestoppt. So hat sein Nachfolger Landeshauptmann Schausberger das Projekt der Hochleistungsstrecke Salzburg-Attnang zum Stillstand gebracht. „Mikado-Jahrzehnt“ heißt, dass Politiker glauben, wenn sie sich bewegen und Entscheidungen fällen, scheitern würden. Genau hier hat Gasteiger das Gegenteil bewiesen und mußte wohl deswegen gehen.
- Als Mischung aus Kampf-Jahrzehnt und Mikado-Jahrzehnt folgte das **„KRISEN-JAHRZEHT“**. Nachdem die einmalige Chance nach der Olympiabewerbung die „Jetzt-erst-recht-Phase“ völlig verschlafen wurde, den Regionalstadtbahn-Innenstadtunnel, die HL-Strecke und den Pass-Lueg-Tunnel zu realisieren, wurden gewaltige Energien verschwendet, auf menschlich übelste Art und Weise den international anerkannten Eisenbahnexperten und Direktor von Obus und Lokalbahn Gunter Mackinger 2014 hinauszuekeln. Zusätzlich wurde darauf eingewirkt, die Salzburger Verkehrsplattform und die Zeitschrift „Regionale Schienen“ zu zerstören. Damit wurde auch bewusst die Spaltung der Verkehrsinitiativen gefördert. Seit damals füllen die Meldungen und Leserbriefe über die chaotischen Zustände bei Obus, Lokalbahn, Berchtesgadener Land Bahn und Verkehrsverbund die Zeitungen und Internet-Medien, weil jede Fachkompetenz fehlt.



Am 1. November 2014 war im Stieglbräu Rainerstraße die allerletzte Sitzung der „Salzburger Verkehrsplattform“. Ziemlich genau zwei Jahre später wurde auch **die renommierte Fachzeitschrift „REGIONALE SCHIENEN“**, als Sprachrohr der Verkehrsinitiativen, letztmals gedruckt. Ein ziemlich dilettantisches Nachfolge-Pamphlet zur Beweihräucherung aller angesprochenen Missstände animiert zum Fremdschämen.

Der Korridor-Analyse von Herry 2012 und der ERB-Machbarkeitsstudie 2015 standen wir vorerst skeptisch gegenüber. Diese Arbeiten zeichnen sich allerdings durch hohe Fachkompetenz aus. Für den Bürgermeister von Salzburg brachten das aber nicht das Wunsch-Ergebnis. Deshalb wurde vom seinerzeitigen Bürgermeister der Stadt Salzburg das „Rehberg-Gutachten (2018)“ in Auftrag gegeben. Dieses „Gutachten“ konnte vom Verein S-Bahn Salzburg mit einem [„Bewertungskatalog zum Bericht des Stadtbahnbeauftragten“](#) widerlegt werden. Auch die Politik hat sehr schnell erkannt, dass diese Zahlenspiele Rehbergs nicht stimmen können.

Das Vakuum, das die Zerstörung der „Salzburger Verkehrsplattform“, ausgelöst durch den früheren Sprecher selbst, hinterlassen hatte, sollte mit einer Neuorganisation der Verkehrsinitiativen-Vereine wieder gefüllt werden. Dazu wurde am 12. November 2016 in der Georgsgilde Salzburg in einer gemeinsamen Strategie-Sitzung ein eindeutiges Abstimmungsergebnis erzielt, in dem sich 19 von 23 Stimmen gegen einen neuerlichen „Sprecher“ ausgesprochen haben. Die negativen Erfahrungen des früheren „Sprecher der Verkehrsplattform“ saßen zu tief. Im Gegensatz zum demokratisch erzielten Abstimmungsergebnis wollten die vier unterlegenen Stimmen dies nicht akzeptieren und versuchten die Verkehrsinitiativen neuerlich zu spalten, allerdings vergeblich.

Zusammenarbeit der 5 Vereine im Zentralraum Salzburg durch konstruktive Koordination

Der Verein S-Bahn Salzburg traf sich am 25.02.2017 im Mattigtalerhof in Mattighofen mit den Obmännern der Vereine Lebensraum Mattigtal und Verkehrsforum Berchtesgadener Land, um die Strategie für die Zukunft zu beraten. Dort wurde beschlossen, dass die in der Georgsgilde im November 2016 getroffenen Vereinbarungen weiterverfolgt werden würden. Die Turbulenzen wurden für eine Neuorganisation des Vereines S-Bahn Salzburg genutzt, die Statuten wurden überarbeitet und der Verein erhielt den Namen „Die Rote Elektrische, überparteilicher Verein zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs“ kurz „Die Rote Elektrische“. Die Registrierung im Zentralen Vereinsregister unter 834509867 erfolgte am 13.09.2017.

In mehreren Strategie-Treffen wurde die Zusammenarbeit von vorerst vier, später fünf Vereinen besprochen und organisiert. Es handelte sich um folgende Vereine:

- **Verein „Die Rote Elektrische“**
- **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel e.V.**
- **Verein Lebensraum Mattigtal**
- **Verein Austria-In-Motion, Kommunikator für Mobilitätsinformationen**
- **Club Salzkammergut-Lokalbahn**

Am 10. März 2018 unterzeichneten die Vereine die „Mattigtaler Resolution“, wobei es um die Zusammenarbeit um die Themen Ausbau Mattigtalbahn, S2 Salzburg-Straßwalchen, Nahverkehrsfahrzeuge, ABS 38 etc. ging. Am 13. April 2018 wurde die neue Website www.rsb.jetzt über das Konzept Regionalstadtbahn Salzburg mit Innenstadttunnel, beim Ersteller der Website GASTKOM in einer Pressekonferenz präsentiert. Zusammen mit Austria-In-Motion.net wurde 2019 begonnen, die Zusammenarbeit der fünf Vereine im Bereich der Neuen Medien im Internet auszuweiten und zu intensivieren. Das wurde in zwei ganztägigen Klausur-Veranstaltungen „Internet-Zusammenarbeit“ realisiert.



Statue der Heiligen Barbara für Stadtbahnstation „Mirabell“

„Ohne die Heilige Barbara geht im Tunnelbau gar nichts!“ Das sinnierte vor Jahren ein maßgeblicher erfolgreicher Tunnelbau-Ingenieur aus Salzburg. Mit dem Start der Projektgesellschaft Regionalstadtbahn Salzburg hat der Verein „Die Rote Elektrische“ aus der renommierten Holzschnitzerregion Grödnertal in Südtirol eine Barbarastatue beschafft. Damit soll im Namen der Bürger der Stadt Salzburg und dem Umland im Zentralraum Salzburg der Wunsch zum Bau des Regionalstadtbahn-Innenstadttunnels manifestiert werden. „Im Namen aller Bürger in der Stadt Salzburg und im gesamten Zentralraum widmet der Verein „Die Rote Elektrische“ diese Barbara-Statue allen Bauleuten, Mineuren, Ingenieuren und allen, die das Gelingen des REGIONALSTADTBahn-TUNNELS in Salzburg ermöglichen. Die Heilige Barbara wache darüber, dass alle Bauarbeiten, mit Gottes Segen, stets unfallfrei durchgeführt werden können und in der Folge alle Fahrgäste in den Zügen im Tunnel immer sicher ihr Ziel erreichen.“ Das gilt auch für das Zugpersonal. So steht es auf der Plakette auf dem Sockel der Statue. Am 18. Mai 2019 wurde in der Krypta des Salzburger Domes die Barbarastatue vom Generalvikar der Erzdiözese Salzburg Dompfarrer Mag. Roland Rasser gesegnet. In den aufmunternden Worten des Generalvikars wurde die Zuversicht der bürgerverbindenden Wirkung der unterirdischen Lokalbahnverlängerung hervorgehoben. Ebenfalls wurde die Ermunterung der Entscheidungsfreudigkeit der Politik angesprochen.

Leider erhielten wir noch keine Gelegenheit, die Heilige Barbara der Stadt Salzburg zu treuen Händen zu übergeben.



Vortrag über die ABS 38 zusammen mit der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft

Projekt ABS38



Die Würfel sind gefallen; die Bahnstrecke Mühldorf/Inn – Freilassing wird als Ausbaustrecke ABS 38 und Teil der „Magistrale für Europa“ (Paris – München - Salzburg – Budapest) zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert. Im Herbst 2018 kam der Beschluss aus Berlin zu Planung und Ausbau der ABS 38. Seit damals ist die DB-Netz-Abteilung „Großprojekt ABS 38“ aktiv und ist bereits mitten in der Planung. Da viele Leute es schon nicht mehr glauben konnten, dass dieses Projekt doch noch Realität werden würde und weil es für den Wirtschafts- und Tourismusraum Salzburg so immens wichtig ist, wurde dies nun in einer Informationsveranstaltung am 2.10.2019, vom Projektleiter der DB-Netz-Abteilung „Großprojekt ABS 38“ vorgestellt. Dazu haben sich der Verein „Die Rote Elektrische“, das Verkehrsforum Berchtesgadener Land & Rupertiwinkel e.V., mit der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft Landesstelle Salzburg in der Salzburger Wirtschaftskammer zusammengeschlossen, um diese Veranstaltung zu organisieren. Die Teilnehmerliste liest sich wie eine Seite aus dem „Who-Is-Who“ im Eisenbahnwesen.





Was konnte der Verein „Die Rote Elektrische“, neben vielen kleinen Erfolgen bisher erreichen:

- Rettung der Roten Elektrischen vor der Einstellung 1982/83
- Organisation des Jubiläums 100 Jahre Salzburger Lokalbahnen 1886-1986 SETG-SVB
- Rettung der Pinzgaubahn (Krimmlerbahn) nach dem Hochwasser 1986
- Impulse und Vermittlung von Know How zur Rettung der Ybbstalbahn
- Ankauf zusätzlicher Triebwagen der Roten Elektrischen (Lebkuchenaktion) 1992
- Gründung der Plattform Verkehr der Verkehrsinitiativen im ZR Salzburg 1992
- Ankauf der Bahnlinie Bürmoos-Trimmelkam und des Triebwagens ET 21 1992
- AGRE-Schriftenreihe zu den verschiedensten Themen im Schienenverkehr
- Bau des unterirdischen Lokalbahnhofes 1992-1996 als ersten Schritt zum Innentunnel
- Impulse zur Gründung des Salzburger Verkehrsverbundes 1994
- Bausteinaktion zusammen mit Fahrgastinitiative Lokalbahn zum Ankauf zusätzlicher Triebwagen der Roten Elektrischen 1996
- Websites <http://www.bahn.co.at> (offline) und <http://pinzgau.bahn.co.at> (2000-2017) (offline)
- Ideen zum Mobilitätskonzept für die Bewerbung um die Olympischen Winterspiele 2010 in Salzburg (2001)
- Idee und Unterstützung für Dreharbeiten zu einer Sendung der SWR-Serie „Eisenbahnromantik“ zum Thema „Stille Nacht und Salzburger Lokalbahn“ (2002 Erstsending Weihnachten 2003)
- Zwei Sonderausgaben „REGIONALE SCHIENEN EXTRA“ zum Thema „Regionalstadtbahn Salzburg“ 2005 mit vielen Beiträgen namhafter Experten
- Organisation für mehrere Exkursionen zum „Karlsruher Modell“
- Begehung und räumliche Erhebung einer Bahntrasse für die „S5 Neue Ischlerbahn“
- Am 14. Oktober 2009 Präsentation der Trasse der „S5 Neue Ischlerbahn“ durch das SKGLB-Consortium und des Regionalstadtbahn-Netzes im Zentralraum durch Verein S-Bahn im Rahmen einer Bürgermeister-Präsentation im Gemeindeamt Eugendorf
- Teilnahme an drei „Fairkehrten Festen“ in Salzburger Straßen zwischen 2012 und 2014
- Schriftliche Kommentare zur ERB-Machbarkeitsstudie und zum „Bewertungskatalog zum Bericht des Stadtbahnbeauftragten“. Letzterer konnte klar widerlegt werden.
- Zusammenarbeit der 5 Vereine im Zentralraum Salzburg durch konstruktive Koordination ab 2017 und „Mattigtaler Resolution“ 10. März 2018
- Komplette Neugestaltung Website <http://www.rsb.jetzt> ab 2018
- Segnung der Statue der Heiligen Barbara in der Dom-Krypta im Mai 2019
- Vortrag über die ABS 38 als Gemeinschaftsveranstaltung mit ÖVG und Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel e.V.
- Grundlegende Überarbeitung der „Grundkonsens-Liste der Verkehrsinitiativen“
- Laufende Pressemitteilungen & offene Briefe etc.
- u.v.a.m. bei Lokalbahn und Obus



Die Rote Elektrische | Obmann: Richard Fuchs | Tel. +43 / 664 / 411 8223
Vereinsitz: General-Keyes-Straße 23 | 5020 Salzburg
Oberbank Salzburg | IBAN: AT72 1509 0001 1115 2799 | ZVR: 834509867
eMail: office@roteelektrische.at | www.roteelektrische.at
www.rsb.jetzt