

Sebastian Krackowizer

Obus und Albus in Salzburg Was wäre möglich?



oder

Albus & Obus Das A & O des Salzburger Nahverkehrs



Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis und Impressum	2
Vorwort	3
1 Ein neues Liniennetz für Salzburg	4
1.1 Forderungen an den öffentlichen Verkehr	6
1.2 Das neue Obus-Netz	18
1.3 Das neue Albus-Netz	34
2 Die Bestandsaufnahme	51
2.1 Obus, Albus und der Fahrplan	52
2.2 Die städtischen Linien seit 2018	55
2.3 Fahrgastbefragung als Potenzial	64
3 Wirtschaftsgeographische Grundlagen	69
3.1 Zentralörtliches System	69
3.2 Systemtheorie	71
3.3 Verkehrsnetze, räumliche Systeme und Anschlüsse	73
4 Schlussbetrachtungen	76
Literatur- und Quellenverzeichnis, Endnoten	80



Impressum/Herausgeber:

Dipl.-Kfm. Sebastian Krackowizer
Olympiastraße 33
D-82447 Spatenhausen
skrackowizer@yahoo.de

1. Auflage (Juni 2019)

Druck: epubli, ein Service der neopubli GmbH, Berlin

Umschlagbild: Liniennetzplan für das neukonzipierte Albus- und Obus-Netz

Gestaltung: Verein Austria-In-Motion

Umseitiges Bild: Albus trifft Obus in der Endstation Walsertal

Foto: Rudolf Stöckl (12.05.2018)

Bild im Hintergrund: Sebastian Krackowizer bittet mit einem Plakat um mehr Respekt für Busfahrer

Foto: Rudolf Stöckl (28.09.2018)

Zur leichteren Lesbarkeit wird im gesamten Text die männliche Form personenbezogener Hauptwörter verwendet; alle Geschlechter werden jedoch gleichermaßen angesprochen.

Vorwort

Der öffentliche Verkehr beschäftigt die Salzburger ebenso wie die Frage nach leistbarem Wohnraum unentwegt. Sowohl die vergangene Landtagswahl, wie auch die Gemeinderats- und Bürgermeisterwahlen haben gezeigt, dass die Öffis – wie der öffentliche Personennahverkehr in Österreich liebevoll genannt wird – nicht nur polarisieren, sondern über Sieg und Niederlage (mit)entscheiden können. Selbst hartgesottene Automobilisten und Öffi-Verweigerer kommen nicht mehr umhin, über die Zukunft der Mobilität ernsthaft nachzudenken. Die Landeshauptstadt Salzburg erstickt immer mehr im Individualverkehr, der Modal Split ist denkbar schlecht.

Im Dezember 2019 steht eine für Salzburg gänzlich neue Entwicklung an: Die Obuslinie 5 wird ab der Birkensiedlung in Gneis bis zur Untersbergbahn nach Sankt Leonhard verlängert. Erstmals wird eine Obuslinie ohne Oberleitung mit neuesten Elektro-Obussen unter Verwendung modernster In-Motion-Charging-Technologie ins Umland erweitert. Die Umsetzung des Projekts wird mit Spannung erwartet, wäre eine reine Oberleitungsstrecke innerhalb einer Dekade doch definitiv günstiger und umweltfreundlicher gewesen. Mit dieser grundlegenden Veränderung im Linienverkehr Salzburgs sehe ich die große Chance und Zeit gekommen, das gesamte Liniennetz zu überdenken und neu aufzustellen. Eine Umstrukturierung der Obus- und Albus-Linien kann das Stau-Chaos zwar nicht beenden, doch den Umstieg vom Auto auf die Öffis fördern. Das Angebot ist neben der Information wesentlich für die Menschen im Lande, den Umstieg zu wagen.

Für die Autobuslinien der Stadt Salzburg wird in dieser Arbeit bewusst "Albus" verwendet, da das Traditionsunternehmen die zweite große Stütze des Salzburger Nahverkehrs darstellt. Bei einzelnen skizzierten (neuen) Linien wären natürlich auch andere Betreiber vorstellbar, diese sollen sich durch die Ausführungen zu einem einheitlichen Albus-Netz nicht diskriminiert fühlen.

Es gab beim Verfassen dieser Arbeit keine Einflussnahme durch Dritte, keine Zusammenarbeit mit der Stadt oder dem Land Salzburg, irgendwelchen Parteien oder politischen Gruppierungen, den Medien, der Salzburg AG oder der Albus GmbH, anderen Unternehmen oder Gesellschaften, angeschlossener Bereiche oder ihrer Angestellten und Bediensteten.

Kommentare geben einzig und allein die Meinung des Verfassers bzw. der zitierten Quellen wieder.

Diese Arbeit mit dem Alternativtitel »**Albus & Obus – Das A & O des Salzburger Nahverkehrs**« versucht zu zeigen was mit dem vorhandenen Fuhrpark beider Betriebe möglich wäre, um Salzburg und den angrenzenden Gemeinden ein optimiertes Netz bereitstellen zu können.

Diesem wichtigsten Kapitel folgen, entgegen der gängigen Praxis einer wissenschaftlichen Auseinandersetzung, erst nach konkreten Forderungen und Maßnahmen zur Zielsetzung eine Bestandsanalyse des aktuellen Obus- und Albus-Netzes, gefolgt von weiteren Ausführungen und den wirtschaftsgeographischen Grundlagen, die für die Bewertung des neu konzipierten Netzes nicht zwingend erforderlich sind, dem geneigten Leser jedoch weitere Einblicke in das faszinierende Thema liefern können, ohne zu sehr ins Detail von Fahrplänen, Fahrzeugumläufen oder gar Dienstplänen zu gehen.

Gregor Watzl von »Austria-In-Motion« möchte ich an dieser Stelle für die Bereitstellung unzähliger Unterlagen, Pläne und die Erstellung eines detaillierten Liniennetzplans für das Albus- und Obuskonzept sowie die stundenlangen Debatten über mögliche Linienführungen und die Zukunft der öffentlichen Verkehrsmittel in Salzburg danken.



Spatzenhausen, im Juni 2019

Dipl.-Kfm. Sebastian Krackowizer

1 Ein neues Liniennetz für Salzburg

„Ein Oberleitungsbus – auch Oberleitungsomnibus, **Obus** (Österreich und Deutschland), O-Bus, Trolleybus (Schweiz, Frankreich), Trolley oder veraltet gleislose Bahn genannt – ist ein elektrisches Verkehrsmittel beziehungsweise Verkehrssystem im öffentlichen Personennahverkehr. Er [...] wird im Gegensatz zu [einem normalen Stadtlinienbus] aber nicht von einem Verbrennungsmotor, sondern von einem oder mehreren Elektromotoren angetrieben. Seinen Fahrstrom bezieht er [...] mittels Stromabnehmern aus einer über der Fahrbahn gespannten Oberleitung, die stets zweipolig ausgeführt ist. Obusse sind somit spurgebunden, aber nicht spurgeführt. Die Bezeichnung Oberleitungsbus wird dabei sowohl für das Fahrzeug selbst als auch für die dazugehörige Infrastruktur verwendet.“¹

Liebevolle Kosenamen für den Obus wären Stangentaxi, Funkenkutsche und Gummistraßenbahn.

- Obusse sind leise und halten die Luft rein (lässt man die Schallemission, den Reifenabrieb und den Schleifkohlenverschleiß außer Acht, so ist der Obus als emissionsfrei zu bezeichnen)
- Ein Obus-System rechnet sich:
Wirtschaftlichkeitsstudien belegen seine Rentabilität/Wirtschaftlichkeit.
- Das Obus-System garantiert einen effizienten Energieeinsatz mit wenigen Verlusten.
- Elektromotoren sind einfach und dadurch sehr wartungsarm.
- Die Rückspeisung der Bremsenergie führt bei modernen Obus-Systemen zu Energieeinsparungen von bis zu 25 %.
- Eine durchschnittliche Lebensdauer von rund 20 Jahren (Obus) und 60 Jahren (Oberleitung) macht Obus-Systeme zu einer nachhaltigen Investition.

Eine nachhaltige Stadtentwicklung und die Sicherung der Lebensqualität sind heute zwei wichtige strategische Visionen, um die Attraktivität des städtischen Lebens zu erhalten. Mobilität ist ein wesentlicher Bestandteil der Lebensqualität. Intelligente, moderne öffentliche Verkehrssysteme gewährleisten das fundamentale Recht auf Mobilität bei gleichzeitiger Minimierung der negativen Umwelteinflüsse, wie Lärm, Schadstoffe oder Verschwendung von städtischen Lebensräumen. Ein Obus-System ist eine erprobte Technologie zur Erreichung dieser Ziele.

Was **öffentlicher Personennahverkehr** ist klärt eine ausführliche Definition, die den weiteren Ausführungen zugrunde liegt.

"Unter dem Begriff »öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)« soll der Verkehr verstanden werden, der sich aus dem Bedürfnis nach

Raumüberwindung als Folge der Ausübung verschiedener, räumlich verteilter Aktivitäten [...] ergibt und nicht individuell mit privaten Kraftfahrzeugen, sondern durch Einsatz von Massenverkehrsmitteln (Busse, Schienenverkehrsmittel) kollektiv befriedigt wird."²

Obus und Mietpreise - Ein Zusammenhang?

Eine Analyse des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) zu neuzeitlichen Systemen des ÖPNV in Europa weist auf einen Zusammenhang zwischen Oberleitungsneubau und steigenden Mietpreisen hin, explizit sogar für die europäische Obusmetropole Salzburg.

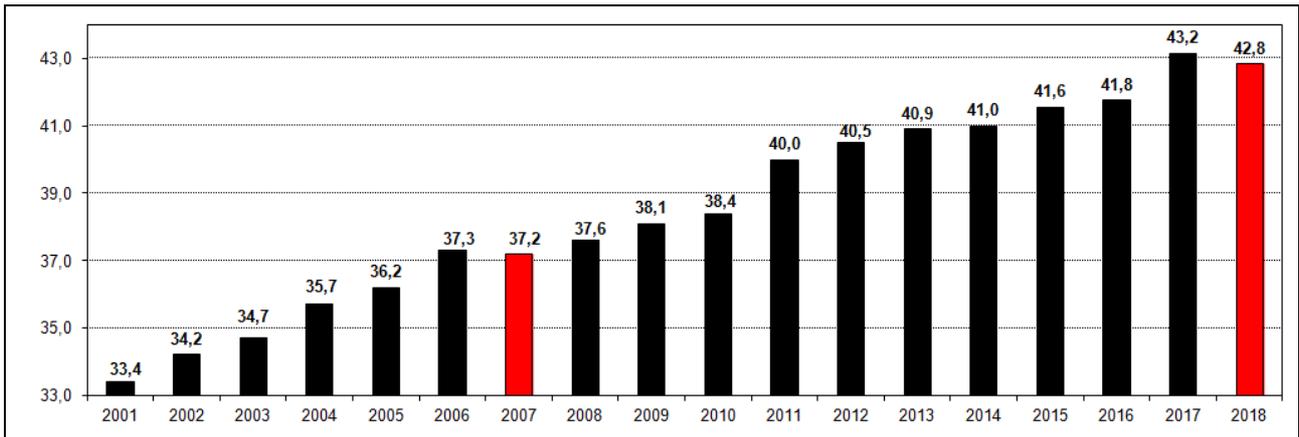
"Das [Obus]netz [in Salzburg] hat auch eine städtebauliche Entwicklungsfunktion. In der Vergangenheit zeigte sich, dass überall wo neue Oberleitungen verlegt wurden die Immobilienpreise stiegen, denn den Besitzern war klar: hier ist eine langfristige Entwicklungsachse mit

bester Verkehrserschließung, wodurch steigende Kundenzahlen zu erwarten sind."³

Man darf also davon ausgehen, dass die Mietpreise in Maxglan und Taxham entlang der Obuslinie 9 seit Dezember 2016 gestiegen sind. Auf der Internetseite zoomsquare.com gab es dazu sogar einen eigenen Liniennetzplan mit den Nettomietpreisen je Haltestelle. Ganz nach dem Motto: »Finde heraus, an welchen Haltestellen du es dir leisten kannst zu wohnen.«

Der Liniennetzgestaltung kommt somit auch eine marktwirtschaftliche Bedeutung zu.

Beförderungszahlen beim Obus in Salzburg



Beförderte Fahrgäste im Obus Salzburg in Millionen seit 2001. Quelle: Salzburg AG, eigene Aufarbeitung

Die Tabelle zeigt die Entwicklung der Jahre 2001 bis 2018 (in Millionen). Mit Ausnahme eines leichten Rückgangs im Jahr 2007 um ca. 100.000 sind die Fahrgastzahlen sonst stetig gestiegen. Es kann von einem Erfolg des ÖPNV-Vertreters Obus in der Stadt Salzburg gesprochen werden.

Man bedenke aber: neue Obuslinien (z.B. Linie 9 im Jahr 2017) führen stets zu einem Zuwachs, da die Autobusfahrgäste zum Obus wechseln. 2018 gab es einen erneuten Rückgang. Mag das vielleicht an den Änderungen bei den Obuslinien 1, 3, 4 und 8 liegen, die durch die Fahrplan- und Liniengestaltung teils massiv mit Verspätungen zu kämpfen hatten?

Für Albus gibt es keine öffentlich zugänglichen Informationen zu den Fahrgastentwicklungen.

LESERBRIEFE Freitag, 23. November 2018



Vielen Dank für Ihren Einsatz rund um den Obus

Für das neue Jahr alles Gute und viel Erfolg wünscht Sebastian Krackowizer



OBUS
Salzburg

Foto: Krackowizer

Ein Dank für den „Einsatz rund um den Obus“ von Obus-Fan Sebastian Krackowizer. An Fahrer, Reinigungskräfte, Mitarbeiter in der Werkstatt, Dienstenteilung und Leitstelle.

Ein Obus-Fan sagt Danke!

An dieser Stelle möchte ich mich einmal ganz herzlich bei allen bedanken, die sich für den Obus einsetzen. Dazu gehören an aller erster Stelle die Fahrer, ohne die in Salzburg gar nichts vorwärts ginge. Aber auch alle anderen leisten mit ihrer Arbeit einen Beitrag, in welchem Bereich auch immer. Ob Reinigungspersonal, Mitarbeiter in der Werkstatt, Dienstenteilung, Leitstelle, die freundlichen Menschen im Service-Center und beim Kundenservice,

die Standschaffner im Sommer und in der Adventszeit, ja sogar in den Führungsebenen vom Verkehrsmeister bis hin zum Vorstand – alle sind (fast) täglich für den Obus im Einsatz. Auch unzählige Politiker in Stadt und Land bemühen sich aktuell vermehrt um eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs und um den Erhalt des umweltfreundlichsten Verkehrsmittels Salzburgs, den Obus. 1000 Postkarten sind unterwegs und werden in

Kürze verteilt. Ich hoffe, diese erreichen möglichst viele Menschen. Vielleicht finden sie auch den Weg in die Redaktion der Krone und zum ehemaligen Chef Hans Peter Hasenöhr, ohne dessen Einsatz in der Vergangenheit so einige Missstände nicht aufgedeckt und wohl auch vieles nicht zum Positiven verändert worden wäre. Auch er ist für den Obus und gegen den Batteriebus. Danke an alle!
Sebastian Krackowizer, per E-Mail

Leserbrief von Sebastian Krackowizer in der Salzburger Kronen-Zeitung am 23.11.2018 während der "Obuskrise". Der Kundenservice der Salzburg AG bedankte sich zuerst sogar mit kleinen Geschenken dafür, die Postkarten wurden im Dezember jedoch durch einen Teil des Betriebsrats und den Vorstand verboten und die Verteilung gestoppt. Anfang 2019 berichteten auch die Salzburger Stadtnachrichten darüber.

1.1 Forderungen an den öffentlichen Verkehr

Der öffentliche Verkehr kann auch mit einem Puzzle verglichen werden. Er funktioniert nur, wenn alle Stücke, alle Akteure, alle "Player" ineinander passen. Bevor das neue Obus- und Albus-Netz im Detail erläutert wird, soll ein Forderungskatalog anhand dieser "Spieler" im großen Puzzle des öffentlichen Verkehrs direkt zur Diskussion anregen.



Die Akteure im öffentlichen Verkehr Salzburgs

Wer oder was verbirgt sich im schwarzen Puzzle-Stück? Welche Komponente fehlt, damit die Menschen auf die Öffis umsteigen? Darüber kann sich der Leser seine eigenen Gedanken machen und bildlich weitere Akteure und deren "Forderungen an den öffentlichen Verkehr" vorstellen.

Politik:

Salzburg ergibt sich wohl lieber seinem Schicksal und stirbt den Verkehrstod, als sich mit einem beherzten Sprung aus der Problemsituation zu befreien. Ist es schon zu spät, oder bringt jemand die Kraft und den Mut auf, endlich etwas zu verändern? Und zwar sofort! Die Verschlechterungen kommen schleichend und nicht schlagartig! Ist das vielleicht der Grund, warum (fast) niemand erkennt, wie schlecht es um Salzburg steht? Vor Wahlen wird immer viel versprochen, hinterher geschieht meist nichts. Ist es 2019 anders? Die Politik muss Mut zu Veränderungen beweisen und Projekte anpacken. Im Dornröschenschlaf zu verharren wird keine Probleme lösen. Daher

ist es u.a. sehr zu begrüßen, dass Stadt und Land eine engere Zusammenarbeit anstreben und es sogar eine Anfrage an den Salzburger Landtag hinsichtlich der sanitären Ausstattung von Endstationen gibt (die Situation wird seit der Obuskrisis als unbefriedigend angesehen). Stark polarisierende Hauruck-Maßnahmen vor der Gemeinderatswahl, wie die Ankündigung einer "Neutor-Sperre", helfen dabei auch nicht das Verkehrsproblem zu lösen. Nur ein umfassendes Maßnahmenpaket kann die Situation verbessern.

Wer soll die Verkehrsplanung der Stadt übernehmen, wenn durch die Obuskrisis im Herbst 2018 das Vertrauen in die Leistungskompetenz der Salzburg AG geschwunden ist?

Fahrpersonal:

Für die Fahrer, die unbedingt als Experten des öffentlichen Verkehrs gesehen werden sollten, müssen bessere **Rahmenbedingungen** geschaffen werden: Sauberkeit am Arbeitsplatz (also hinterm Lenkrad), vernünftige und arbeitnehmerfreundliche Dienstpläne mit einer ausgeglichenen Turnusgestaltung (Frühdienste, Ganztagsdienste, Nachmittags- und Spätdienste), dazu realistische Ausgleichs- und Wendezeiten an den Endstationen mit realitätsnahen Fahrzeiten auf allen Linien; Aufstockung des Personalstamms durch Voll- und Teilzeitkräfte und dazu auch Erhöhung der sog. Planfreizulage für Dienste an planmäßigen freien Tagen, die wegen Personalmangel gefahren werden müssen. Mehr Ruhe bzw. Freizeit (für sich und die Familie) zwischen den Diensten, um Stress besser abzubauen, ist anzustreben.

Die ernsthafte Diskussion zur **Abschaffung des Kassierens** im Obus (Fahrkartenautomaten im Obus oder an den Haltestellen?) wird Salzburg auch in Zukunft weiter beschäftigen. Salzburgs Vizebürgermeisterin Mag. Anja Hagenauer brachte im Hitze-Sommer 2018 die Frage nach der **Dienstkleidung** auf. Kurze Hosen für Obusfahrer: Ja oder Nein? Eine Online-Umfrage von salzburg24.at brachte ein klares Ja, wie auch eine eigene Umfrage auf Facebook im Frühjahr 2018.

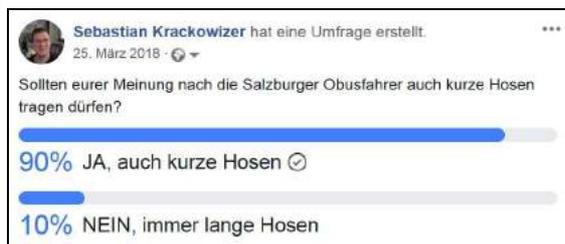


Umfrageergebnisse zu "Kurze Hosen"⁴

Besonders wichtig für das Fahrpersonal ist auch die **Bereitstellung von Sanitäranlagen an den Endstationen**. Es gibt zahlreiche Dixi-Klos, in wenigen Fällen sogar in „gehobener“ Ausstattung in Form von Containern mit fließendem Wasser (Salzburgarena) oder gemauerten Toilettenanlagen (Itzling/West). Die ersten Toilettenhäuschen für das damals ausschließlich männliche Fahrpersonal gab es erst 1974 (Birkensiedlung)! Ausstattungslos sind u.a. Josefiaw, Fanny-von-Lehnert-Str. und Parsch, sowie alle reinen Albus-Endhaltestellen (z.B. Unipark Nonntal, Hangendenstein, Siezenheim Ortsmitte, Schule Viehhausen, Lastenstraße). Selbst bei der Untersbergbahn, wo die Linien 25, 28, 35 (und künftig auch die Obuslinie 5) zusammenkommen, gibt es keine WC-Anlagen. Traurig, dass sich die Albus-Fahrer während des Dienstes immer Gedanken



Umfrageergebnis zu "Fahrscheinautomaten"



machen müssen, wo und wann denn die nächste Toilette zur Verfügung steht. Sie müssen sich andere Örtlichkeiten als ihre Obus-Kollegen suchen (z.B. öffentliche WCs, Gaststätten) oder hoffen, dass ihnen Obusfahrer die Dixi-Klos aufsperrten. Doch auch die Obusfahrer haben im Nachtdienst durch die Linienführungen und Fahrplangestaltung ab teilweise schon 22 Uhr bis weit nach Mitternacht keinen Zugang mehr zum "stillen Örtchen". Hier sollte eine gemeinsame Lösung für alle gefunden werden, auch im Hinblick auf die in Österreich geltende Arbeitsstättenverordnung § 33, die Toiletten hinsichtlich Arbeitnehmerschutz deutlich festlegt. Es darf keine Zwei-Klassen-Gesellschaft beim Fahrpersonal geben. Aussagen eines Personalvertreters: „Dann sollen's halt in der Pause auf's Klo gehen!“ sind absolut inakzeptabel.

Obus:

Sinnvoll scheint eine Zusammenlegung der Obuslinien 9 und 12 mit Verkürzung der Linie 1 bis Europark um dort eine geordnete Linienstruktur zu schaffen. Dazu Streichung von Haltestellen entlang der Kleßheimer Allee zur Beschleunigung der Linien 1 und 28.

Wichtig wäre auch eine Evaluierung des gesamten Liniennetzes zur Stabilisierung, evtl. Streichung von Linien (mehr ist nicht immer besser) und Führung aller betroffenen Zentrumslinien (Obus und Albus) wieder durch die Griesgasse bei Zusammenlegung der beiden **Haltestellen am Mönchsbergaufzug** (vor dem Eingang zum Service Center Verkehr und am Anton-Neumayr-Platz vor dem Brunnen) direkt vor das Haus der Natur (siehe Umfrage-Ergebnis).



Sebastian Krackowizer hat eine Umfrage erstellt. 4. April

Obus Check: Wäre es eurer Meinung nach sinnvoll, die beiden Haltestellen beim Mönchsbergaufzug vor das Haus der Natur zu verlegen? Dort ist die Straße gerade und die Haltestelle barrierefrei gestaltbar. Oder sollen die in einer Steigung bzw. im Gefälle befindlichen Haltestellen direkt in der Gstättingasse (beim Eingang zum Lift) und am Anton-Neumayr-Platz (gegenüber dem Republic) bleiben?

74% JA, Haltestelle verlegen ✓

26% NEIN, alles so lassen

Neupositionierung und Umfrageergebnis zur Hst. Mönchsbergaufzug

Fahrplangestaltung:

Die Fahrpläne bei Albus und Obus müssen verbessert werden. Die Taktungen passen nicht zusammen, der **30-Minuten-Takt sonntags** (bei der Linie 21 sogar nur stündlich) ist für alle Beteiligten unzumutbar und sollte aufgegeben werden. Für die fixe Einführung von **Nachtwerkswagen** spricht sich ebenfalls eine Mehrheit aus.

Die Ergebnisse der Facebook-Umfragen im Mai 2019 zeigen die beiden nächsten Abbildungen:

Sebastian Krackowizer hat eine Umfrage erstellt. 1. Mai um 20:12

Obus Check: Eure Meinung ist mir wichtig, um weiter an meinem Obuskonzept zu arbeiten. Soll der 30-Minuten-Takt am Sonntag Vormittag beibehalten werden, oder besser ganztags ab der ersten Fahrt im 20-Minuten-Takt gefahren werden, um den Fahrgästen einen regelmäßigen Takt und dem Fahrpersonal "gemütlichere" Fahrzeiten mit sichergestellten Anschlüssen zu ermöglichen ohne Raserei durch die Stadt?

14% 30-Min.-Takt behalten

86% alle 20 Min. fahren ✓

Umfrageergebnis zu "Sonntag-Morgen-Takt"

Sebastian Krackowizer hat eine Umfrage erstellt. 1. Mai um 20:18

Obus Check: Den Obusfahrern und Fahrgästen wird in der Früh ein "Werkswagen" von der Alpenstraße übers Zentrum, Maxglan, Lehen und den Hauptbahnhof in die Alpenstraße angeboten. Abends gibt es ein derartiges Angebot nicht, um nach Dienstschluss heimfahren zu können. Sollte eurer Meinung nach ein Nachtwerkswagen in der entgegengesetzten Richtung angeboten werden, damit die Spätdienstfahrer mit dem Obus nach Hause fahren können.

7% Fahrplan ausreichend

93% Ja, Nachtwerkswagen! ✓

Umfrageergebnis zu "Nachtwerkswagen"

Überlegungen zu einem eigenen Nachtliniennetz zur Vereinheitlichung der Fahrpläne sollten weiterverfolgt werden. Dazu sollten auch alle Hanusch-Platz-Linien zur Weiterfahrt Richtung Mozartsteg nicht mehr am Rathaus halten (Beschleunigung), der Fußweg ist schließlich sehr kurz! Eine optimale und bedarfsorientierte Fahrplangestaltung ermöglicht kurze Umsteigezeiten und beste Fahrtrelationen über die ganze Stadt verteilt, bei angepassten Linienführungen.

Albus:

Das Albus-Netz ist die zweite große Säule des öffentlichen Verkehrs in Salzburg neben dem Obus. Eine Veränderung der Linienführungen ist schnell umgesetzt und nur zusammen mit Anpassungen beim Obus sinnvoll und zielführend. Ein Nebeneinander darf in Zukunft nicht mehr geduldet werden. Die Schaffung einer Tangentiallinie von Liefering über Leopoldskron in die Alpenstraße wird empfohlen, wie auch die Einführung eines Quartierbusses von Gnigl über Parsch und Aigen bis in die Rennbahnsiedlung. Eine bessere Linienführung der Linie 24 könnte Alt-Liefering erschließen, wie auch dauerhaft Rott und Schallmoos.

Vor allem für das Fahrpersonal muss die sanitäre Situation umgehend verbessert werden. Die aktuellen Zustände sind untragbar und absolut menschenunwürdig.

Postbus/Regionalbus:

Innerstädtisch sollte der Postbus keine Rolle spielen müssen, er hat eine reine Zubringerfunktion in die Stadt für die Region. Für das Verteilen sind Obus und Albus zuständig. Die Einführung von MEX-Linien als Expresslinien bis weit hinein in die Stadt könnte durch den fehlenden Kernzonen-Zuschlag (als Vergütung für die innerstädtische Beförderung) die Stadt sehr viel Geld kosten.

Preis:

Ist Öffi-Fahren in Salzburg allgemein zu teuer? Am 1. März 1986 wurde die 24-Stunden-Karte um 17 Schilling (ca. 1,24 Euro) eingeführt. Heute sind wir bei 4,00 Euro: Preissteigerung fast 323 %! Natürlich ist das Angebot gestiegen, aber diese Entwicklung spiegelt niemals die Realkostensteigerung wider.

Billige Jahreskarten bewegen die Menschen offenbar kaum zum Umsteigen. Das widerspricht jedoch Fahrgastbefragungen (vgl. Kapitel 2.3). Nur knapp 7.000 Jahreskarten für alle potenziellen Fahrgäste im Bundesland sind nicht besonders viel. Die Einführung von günstigen Regionentickets Ende 2019 wird zeigen, wie sich die Fahrgastzahlen entwickeln werden. Wäre es sinnvoll Senioren kostenlos mit den Öffis fahren zu lassen, wie in Ungarn? Ja! Neben dem Preis müssen andere für den öffentlichen Verkehr sprechende Faktoren ausschlaggebend sein.

Leistungsbesteller und Dienstleister:

Stadt und Land nehmen als Leistungsbesteller Geld in die Hand für den öffentlichen Verkehr, der nur bedarfsorientiert in betriebswirtschaftlichen Rahmenbedingungen funktionieren kann. Sämtliche Dienstleister (Obus, Albus, Postbus etc.) sind gewinnorientiert und ihre Ziele und Vorstellungen müssen in die Planung des öffentlichen Verkehrs zwingend eingebunden werden. Mehr Transparenz und Mut zum offenen Umgang mit Krisen und Problemen wäre für alle Beteiligten wirklich von Vorteil. Die Obuskrise wäre sicherlich besser zu meistern gewesen, wenn von Anfang an klare und ehrliche Aussagen getroffen worden wären. Stattdessen gab es fast täglich "Korrekturen" und zögerliche Eingeständnisse zu Versäumnissen und Verfehlungen der letzten Jahre.

Bahn:

S-Bahn-Strecken in Salzburg sind relativ gut ausgebaut, der Takt ist dicht, doch nach Straßwalchen besteht seit Jahren Nachholbedarf in einer bedarfsorientierten Fahrplangestaltung. Eine vollständige Elektrifizierung und Ausweitung der Betriebszeiten der Mattigtalbahn bis Braunau am Inn ist seit Jahren wünschenswert und wird laut neuesten Medienberichten bis 2025 erfolgen. In einem ersten Schritt kommt Friedburg ab 2021 an die Oberleitung.

Taxi:

Die ewige Rivalität zwischen Taxis (zählen auch zum öffentlicher Verkehr!), Albus und Obus lässt sich wohl kaum beenden. Es ist zu beobachten, dass Taxi-Fahrer Busspuren auch ohne Passagiere benutzen, am Hauptbahnhof die Parkregelungen laufend missachten, Fußgänger und Radfahrer ignorieren und durch aggressive Fahrweise ein Miteinander im Straßenverkehr nicht gerade fördern.

Individualverkehr:

Den im Stau stehenden Individualisten muss klar werden, dass sie der Grund für Stau sind und nicht der öffentliche Verkehr. Wäre den Autofahrern und der Bevölkerung bewusst, dass die Obusfahrer die Weichen des großen Leitungsnetzes selbst schalten, gleichzeitig die Fahrgäste und den Straßenverkehr im Auge behalten müssen, daneben noch Fahrscheine verkaufen sollen und es kurze stromlose Ab-

schnitte gibt, weshalb so manch ein 18 Meter langer Obus an den (so mag der Laie es sehen) unmöglichsten Stellen zum Stehen kommt und eben nicht direkt hinter den Autos aufschließt, so fiele es den engagierten, warmherzigen und empfindungsfähigen Menschen hinterm Steuer und am Fahrpedal oftmals leichter, den teils über 12 Stunden langen Arbeitstag zu meistern. Busfahrer sind Freund und nicht Feind. Sie machen ihren Job, helfen wir ihnen doch dabei, in dem wir ihnen den Respekt entgegenbringen, den wir selbst erwarten. Der Verkehr in Salzburg ist wahrlich eine Herausforderung für alle.

Medien:

Die Medien in Salzburg (Salzburger Kronen-Zeitung, ORF Salzburg und die Salzburger Nachrichten mit angeschlossenen Zeitungen), ob print, online oder in den sozialen Medien, haben offenbar ihre liebe Not mit dem öffentlichen Verkehr und würfeln ganz gerne Obus und Albus wahllos durcheinander. Eine bessere Medien-Aufklärung durch Experten, Vereine und die Betreibergesellschaften wäre sinnvoll. Die Schwerpunktsetzung unterscheidet sich in jedem Verlagshaus deutlich. So vermeiden die Salzburger Nachrichten negative Meldungen zur Salzburg AG weitestgehend, die Kronen-Zeitung veränderte die Richtung mit dem Ausscheiden des langjährigen Chefredakteurs Hans-Peter Hasenöhrle Anfang November 2018 schlagartig, es wurde sehr still rund um den öffentlichen Verkehr in den Medien.

Corporate Identity:

Verstärkt ab Jahresstart 2016 wurden alle Obuslinien neu ausgeschildert. Schritt für Schritt erfolgte der Austausch der alten gelben Haltestellenlöcher durch neue graue Tafeln mit weinrotem Streifen für den Haltestellenamen (nach Vorbild Innsbrucks und Karlsruhes). Die verwendeten Piktogramme (Bildsymbole für Flughafen, Hauptbahnhof, Zentrum, Stadion usw.) sind für die meisten Fahrgäste zwar verständlich, aber viel zu klein.

Erstaunlich stiefmütterlich wurden die Albus-Linien behandelt. Die **Modernisierung** ließ lange auf sich warten, die Haltestellen waren lange in einem desolaten Zustand, die Masten in gelb eindeutig aus dem letzten Jahrtausend, oft blätterte die Farbe ab. Alles wirkte lieblos und vergessen. Unterstände gegen Wind und

Wetter gibt es immer noch fast keine. In Summe eine Zumutung für das Fahrpersonal und die Fahrgäste. Die Haltestellen sind im Erscheinungsbild mittlerweile einheitlich und wirklich respektabel, selbst wenn bei einigen die neuen Tafeln bereits wieder ersetzt werden müssen, weil sich die Klebefolien lösen.

Die letzte **Namensänderung** der Obusflotte blieb von den Fahrgästen meist unbemerkt: Die Marke »ObusSLB« wurde abgeschafft. Zuerst Stadtbus, Salzburger Lokalbahn, dann Lokalbahnen, jetzt »Salzburg AG Obus«. Die neuen Haltestellentafeln und sämtliche Obusse durften gleich wieder neu beklebt und umgearbeitet werden. Die Obuslenker erhielten zudem nach langer Wartezeit neue (recht billig wirkende) Dienstbekleidung mit neuem Logo oder mussten die vorhandenen Jacken umarbeiten lassen, da überall »Salzburger Lokalbahnen« aufgestickt war. Wenn das alles keine Geldverschwendung ist? Dann doch lieber die Sanitäranlagen auf Vordermann bringen – v.a. beim Albus, an dem die Salzburg AG schließlich zu 49 % beteiligt ist.

Verkehrsmanagement:

Der Ruf nach **mehr Busspuren** in der Stadt bleibt unverhüllt in den Ohren der Obrigkeit, es rührt sich fast nichts mehr zugunsten des öffentlichen Verkehrs, der sich weiter mit den Autos im Stau durch die Stadt quälen muss. Die Schaffung von Kreisverkehren, unter anderem in der Bürglsteinstraße/Gaisbergstraße und am Hans-Schmid- oder Max-Ott-Platz, zeigen aber, dass es auch einfache Mittel gibt, den Verkehrsfluss zu regeln. Um den Individualverkehr in der Stadt einzudämmen, sollte aber auch das **P+R-System** besser beworben bzw. kommuniziert werden. Das setzt natürlich die gezielte Entwicklung von Informationsmaterial voraus. Ein richtiges **Verkehrsmanagement** mit City-maut, Einfahrverboten, der Realität angepassten Fahrplänen, richtig positionierten Haltestellen und vor allem besseren Ampelvorsteuerungen für die öffentlichen Verkehrsmittel würde dazu beitragen, das Busfahren wieder sexy würde. Durch die Fahrzeitverkürzungen der letzten Jahre wurden die Verspätungen hingegen noch größer, die Fahrgäste mislauniger und das Ansehen der Öffis sank weiter. Neben den Fahrgästen blieben auch die Fahrer auf der Strecke. Was sollte damit bezweckt werden?

Wird sich in Zukunft daran etwas ändern, wenn die gesamte Verkehrsplanung in Salzburg neu durchdacht und "auf neue Beine" gestellt wird?

Dazu gehören auch kleinere und größere Maßnahmen im Straßenverkehr, um **den öffentlichen Verkehr zu beschleunigen**.

Die nachfolgenden Punkte sind nur eine kleine Auswahl, die Obus und Albus beschleunigen könnten, ohne dabei den Individualverkehr einzuschränken. Diese vor allem Haltestellen-Neupositionierungen sind nicht im skizzierten neuen Liniennetz berücksichtigt, würden sich aber auf jeden Fall positiv darauf auswirken.

Verlegung der **Hst. Gaswerkergasse** der Linien 2 und 12 zur Regionalbushaltestelle bei der Lehener Brücke. Dadurch entsteht eine weitere Haltestelle für die im Konzept geänderten Linien 6, 9 und 21 (Vorteil für die Schüler des Christian-Doppler-Gymnasiums und der Landesberufsschule) und Umsteigemöglichkeit zum Regionalbus. Außerdem kann so die Linie 2 nach Fahrgastabfertigung direkt bis zur Hst. Roseggerstraße weiterfahren (Zeitgewinn, Beschleunigung).



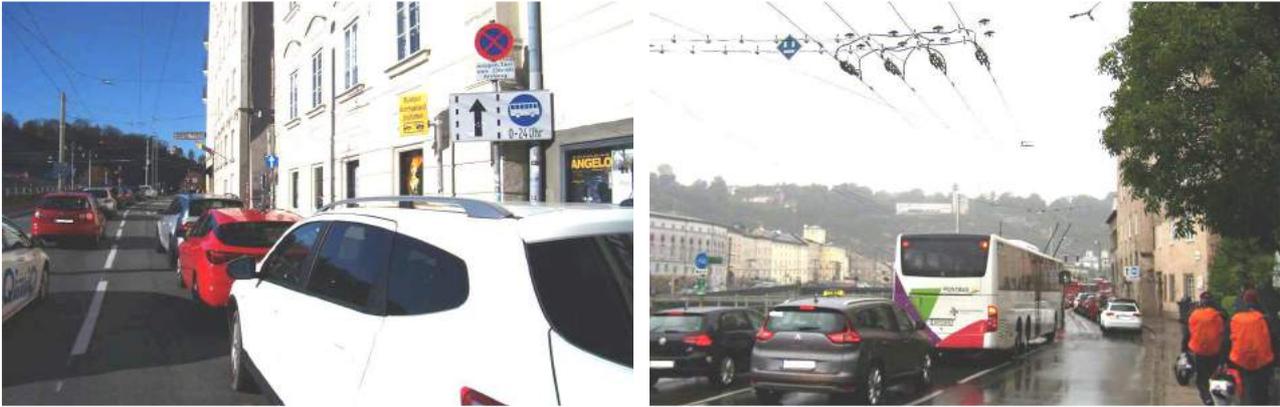
Verlegung der Hst. Gaswerkergasse der Linie 2 zur Landesberufsschule

Auf der anderen Seite der Lehener Brücke Schaffung einer Haltestelle für die neuen Linien 9 und 21 Richtung Kiesel und Umbenennung in **Hst. Gebirgsjägerplatz**. Bei Hausnummer 10 befindet sich ab Juli 2019 das neue Kundencenter der Salzburg AG, also optimal. Die Haltestelle der Linie 23 am Gebirgsjägerplatz wird im neuen Konzept nicht mehr benötigt und kann aufgelassen werden.



Neue Haltestelle "Gebirgsjägerplatz"

Die Betriebszeiten der **Busspur am Giselakai/Imbergstraße** zwischen Mozartsteg und der Staatsbrücke sind unbedingt auszuweiten, da auch am Wochenende und abends Anschlüsse in der Theatergasse zwischen den öffentlichen Verkehrsmitteln pünktlich erreicht werden müssen.



Aktivisten und einige Politiker fordern eine durchgehende und zeitlich unbefristete Busspur vom Mozartsteg zur Staatsbrücke.⁵

Empfohlen wird die **Verlegung der Obus- und Albus-Haltestelle Mirabellplatz** vor der Andrä-Kirche in den Bereich zwischen Paris-Lodron-Straße und Schranngasse. Die bisherige Haltestelle sollte ausschließlich durch die Regionalbuslinien bedient werden. Die Regionalbusse mit Halt in der Schranngasse sind dann auch vor die Andrä-Kirche zu verlegen. Dadurch gäbe es eine bessere Umsteige- und Haltestellensituation am Mirabellplatz, da die Regionallinien schon jetzt direkt vor dem Schloss Mirabell einen separaten und von Obus und Albus unabhängigen Haltestellenbereich haben. Die Linie 2 Richtung Hauptbahnhof hätte dann nur noch einen Stopp am Mirabellplatz und könnte beschleunigt werden.

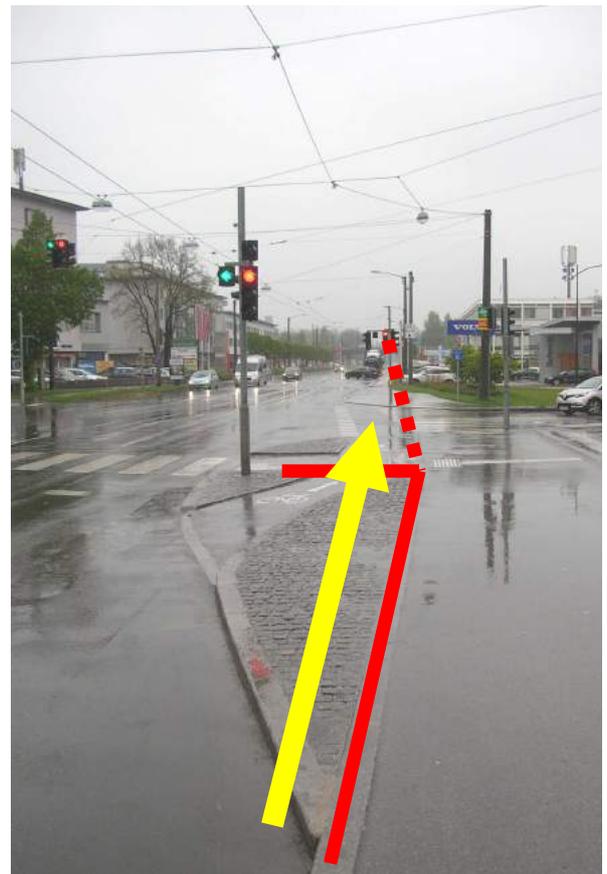


Neupositionierung Hst. Mirabellplatz Richtung Hauptbahnhof

Zu überlegen wäre durch den größer gewordenen Haltestellenabstand zum Kiesel eine Obus- und Albus-Haltestelle für das Kongresshaus in Fahrtrichtung Hauptbahnhof.

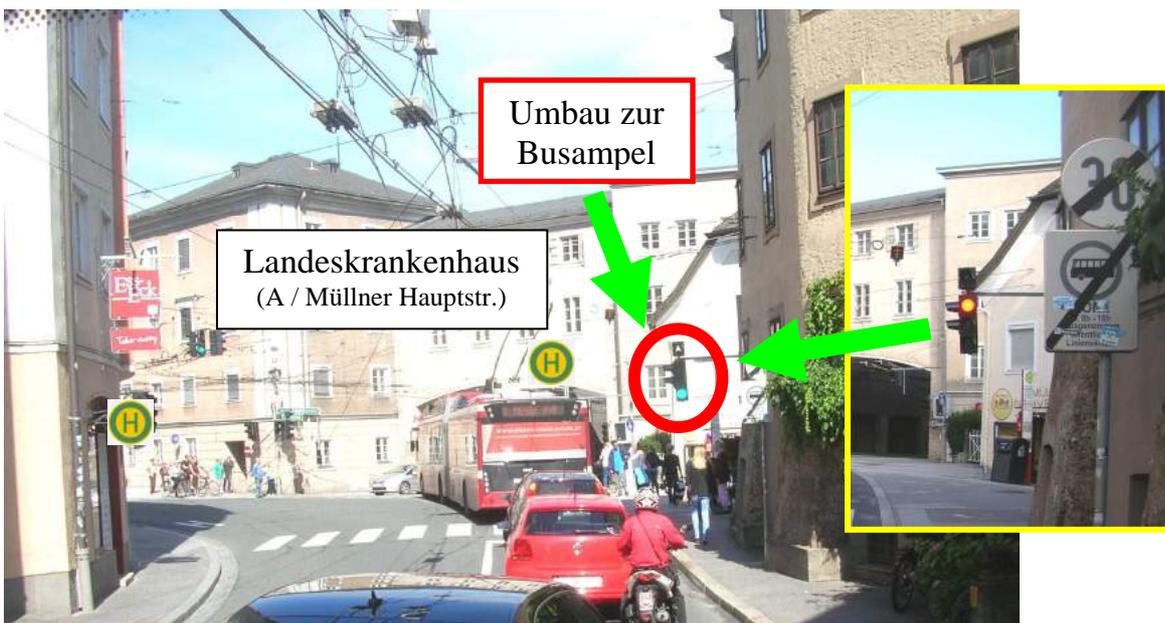
Außerdem sollte der Buserminal in der Paris-Lodron-Straße schleunigst aufgelöst und in die Messe verlegt werden. Dort stehen aktuell die Obuslinien 1 und 8 zur Fahrt in die Stadt zur Verfügung, im neuen Konzept wären es die Linien 5 und 6.

Haltestelle Ginzkeyplatz (Shopping Arena) in der Alpenstraße Richtung Salzburg Süd.
 Durch das Zurücksetzen der Ampel Richtung Westen könnten Busse mit Ampelvorsteuerung ganz gerade aus der Haltestelle ausfahren und sich ohne Spurwechsel in den Verkehr einordnen.



Ungünstige Situation am Ginzkeyplatz für den öffentlichen Verkehr

Beim **Landeskrankenhaus** sollte der öffentliche Verkehr vom Müllner Hügel kommend wieder bei Rot in die Haltestelle **nachrücken dürfen** (Busampel; Fußgänger haben ohnehin Rot). Dadurch würden die Fahrgastabfertigung und die Weiterfahrt durch die Gaswerkergasse um ca. 1 bis 1,5 Min. beschleunigt.



Busampel beim Landeskrankenhaus ist wünschenswert

Die **Haltestelle Esshaverstraße** in Fahrtrichtung Aighof sollte in den Bereich der neuen Busspur verlegt werden. Ersatz-Parkplatz für die Bawag/Post und Polizei in der alten Haltestelle.



Hst. Esshaverstraße Richtung Aighof verlegen...

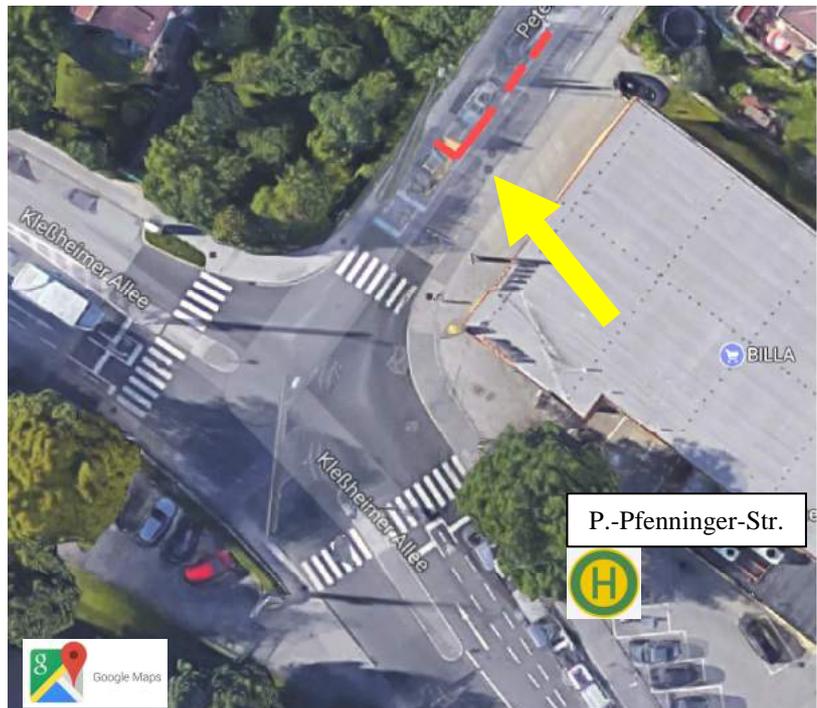
Vorteil: Die ausgestiegenen Fahrgäste queren die Straße hinter dem Obus und blockieren diesen nicht bei dessen Weiterfahrt direkt in der Busspur, er muss sich nicht in den Fließverkehr einordnen. Außerdem verparken regelmäßig Polizeiautos die Haltestelle und erschweren den Fahrgastwechsel (siehe kleines Bild).

Nach der **Hst. Aighof S-Bahn** (Richtung Aighof) sollte bei der Ausfahrt aus dem LKH-Parkhaus die Phase der Ampelvorsteuerung für den Bus länger sein, um die Fahrt vor den PKW zu erleichtern.



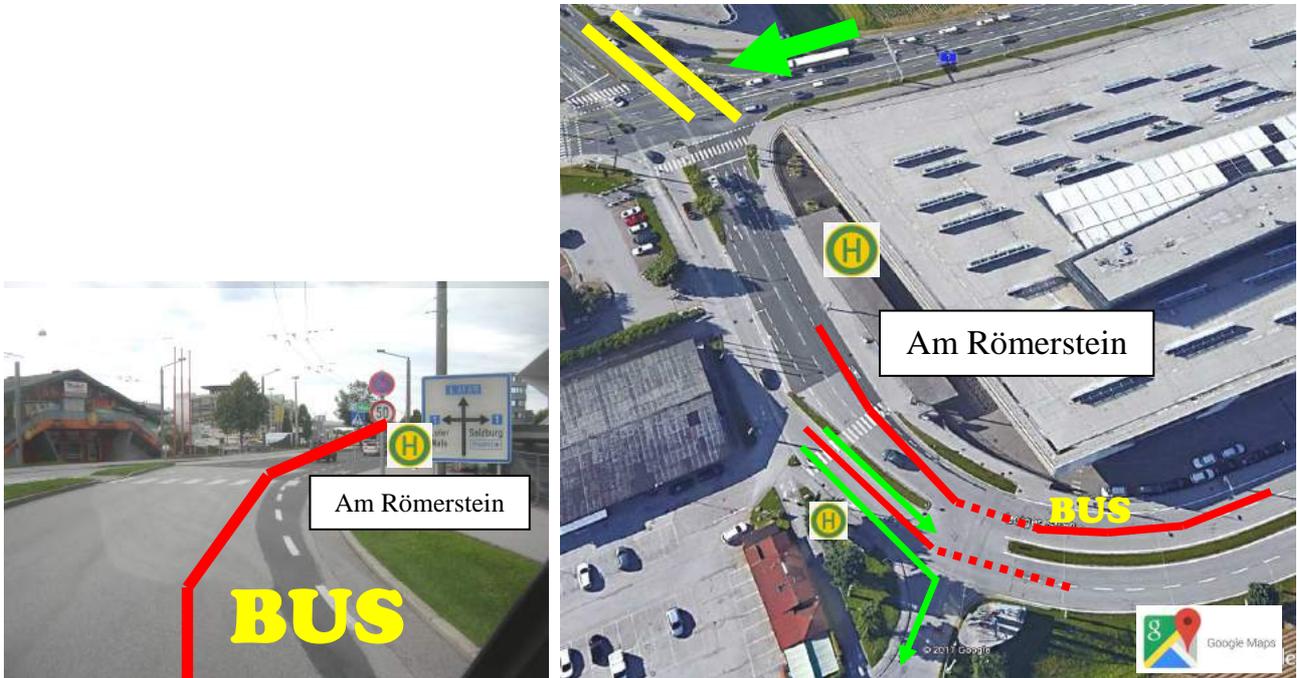
...dann kann auch die Exekutive ihren "Parkplatz" weiter nutzen.

Das Abbiegen der Obusse von der **Kleßheimer Allee in die Peter-Pfenninger-Straße** würde erleichtert, wenn die Haltelinie weiter nach hinten (also Richtung Europark; in der Abbildung rot markiert, mit gelbem Pfeil angezeigt) versetzt würde. Außerdem sollte die Ampel an dieser Kreuzung auch nachmittags an Samstagen in Betrieb sein, um den Obussen der Linie 9 die Fahrt Richtung Europark zu erleichtern.



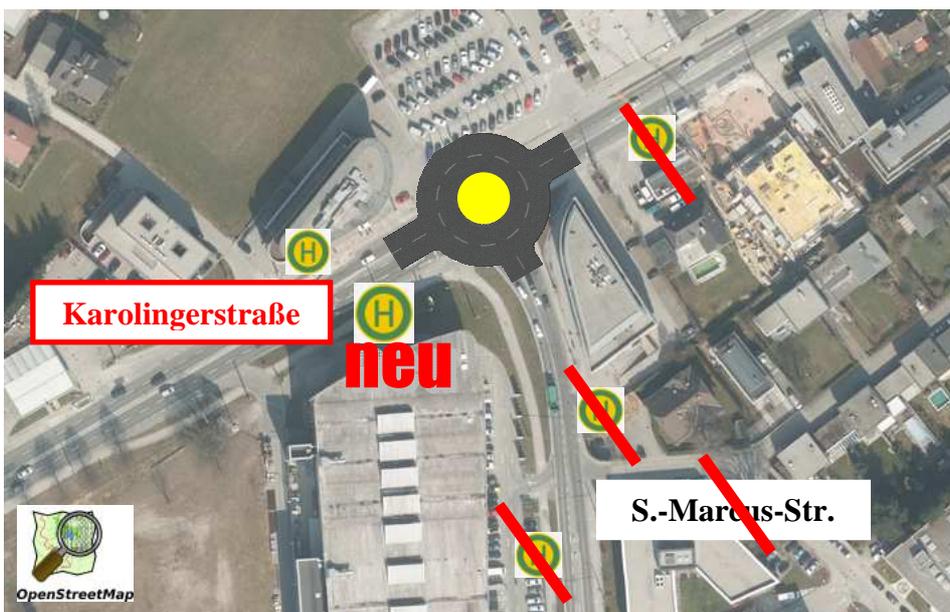
Haltelinie Peter-Pfenninger-Str. zurücksetzen

Für die **Hst. Am Römerstein** Richtung Outletcenter wäre eine Busspur einzurichten (linke Abbildung). Nach der Kreuzung sollte die Ampel nach rechts versetzt werden (mit gelben Linien in der rechten Abbildung markiert), wodurch der Obus behinderungsfrei und ohne Einfädeln weiterfahren könnte. In der Gegenrichtung sollte im Haltestellenbereich das Vorbeifahren am Obus nur für geradeaus Richtung Flughafen fahrende Fahrzeuge möglich und erlaubt sein. Abbieger Richtung Loig, die oft gefährliche Situationen provozieren, sollten hinter dem Bus warten müssen.



Einrichtung einer Busspur "Am Römerstein" zur Weiterfahrt Richtung Outletcenter

Da an der Kreuzung Innsbrucker Bundesstraße / Karolingerstraße seitens der Politik der Bau eines Kreisverkehrs geplant ist, wird die Verlegung der **Hst. Karolingerstraße** (unabhängig davon) stadteinwärts vor den Kreisverkehr in die derzeitige Abbiegespur Richtung Pressezentrum/Kugelhof empfohlen. Die Station kann dann auch von der Linie 10 und den Regionalbuslinien in beiden Richtungen genutzt, die Hst. Siegfried-Marcus-Straße aufgelassen und der öffentliche Verkehr zusammen mit dem Individualverkehr beschleunigt werden. Evtl. eine neue Hst. für den Hanger 7?



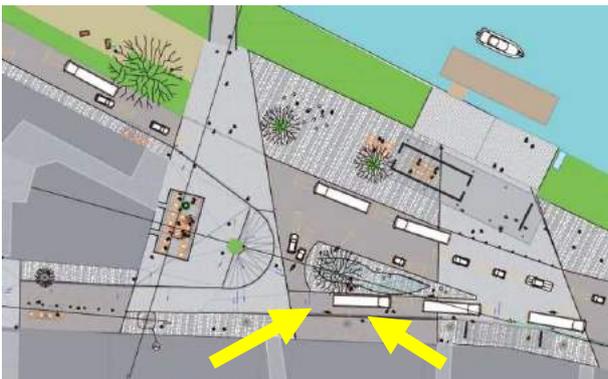
Verlegung der Hst. Karolingerstraße stadteinwärts vor die Kreuzung (künftig Kreisverkehr)

Neubauten im Straßenverkehr gehen derzeit immer zu Lasten des öffentlichen Verkehrs, wie der Neubau der Eichstraßenbrücke bewiesen hat. Dort musste sofort nach der Freigabe der Brücke nachgebessert werden, um die Situation v.a. für Radfahrer zu entschärfen.

Obwohl die Salzburg AG Mitte Oktober 2015 ein neues Servicecenter beim Mönchsbergaufzug in Betrieb nahm, um den Kunden wieder näher zu kommen, sorgte die so genannte Flaniermeile Griesgasse dafür, dass zum Fahrplanwechsel 2015/2016 die Obuslinien an den Franz-Josef-Kai verlegt wurden und jetzt dort mit dem Individualverkehr im Stau stehen. Die Haltestelle Mönchsbergaufzug am Anton-Neumayr-Platz wird nur noch von der Autobuslinie 24 und den am Hanuschplatz endenden Fahrten der Linien 27 und 28 bedient. Die Obuslinien 1, 8 und 10 fahren durch die Griesgasse, doch wie lange noch? In der Griesgasse selbst parken immer mehr Autos kreuz und quer wie sie wollen und niemand scheint sich daran zu stören!?

Der Verkehrsfluss war früher besser geregelt. Von Flanieren kann keine Rede sein und am Hanuschplatz wurde die Haltestelle samt Busspur durch die Modernisierung auch beschnitten. Die Überdachung ist so schlecht (zu schmal, zu schräg, zu hoch, zu kurz), dass die Fahrgäste bei Regen nass werden, der Fahrplanaushang steht ohnehin im Freien. Dafür gibt es Werbung im Unterstand. Soll es so sein? Der Fahrgast wird nass und kann statt Fahrplänen Werbung anschauen?

Da die Obusse der Linien 4, 7 und 9 jetzt am Kai im Stau stehen, ist von einer Fahrzeitbeschleunigung durch das Auslassen der Hst. Mönchsbergaufzug gar nichts zu spüren. Falsch parkende Fahrzeuge erledigen den Rest, um den öffentlichen Verkehr gänzlich auszubremsen. Daher die klare Forderung: Obus und Albus müssen wieder durch die Griesgasse, obwohl die Weiterfahrt zum Hanusch-Platz durch Fehlplanung (siehe Pläne) massiv erschwert wurde.



Die ursprüngliche Planung (Bild links, April 2015) sah noch eine direkte Durchfahrt der öffentlichen Verkehrsmittel von der Griesgasse zur Haltestelle Hanuschplatz vor, bis dann alles „verbessert“ wurde (Bild rechts, September 2015). Archiv Austria-In-Motion / Pläne: Stadt Salzburg

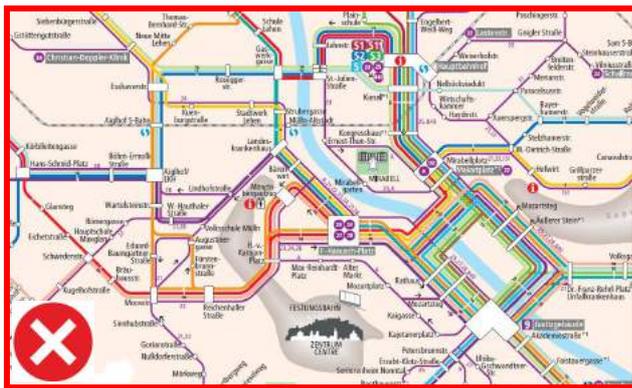
Fahrgast:

Wo bleibt die Freundlichkeit gegenüber dem Fahrpersonal? Ein „Guten Morgen“ gibt’s nur noch selten und für viele sind die Menschen hinterm Steuer nur noch Luft. Die Haltestellen sollten möglichst schnell abgefertigt werden, der Straßenverkehr erfordert höchste Konzentration und durch Verspätungen entsteht Stress. Sind Busfahrer eine Auskunftei und müssen sie auf Laufkundschaft warten? Entschieden: NEIN! Wenn der Bus öfters benützt wird, warum muss dann beim Fahrer die Karte gelöst werden? Das kostet Zeit, die im straffen Fahrplan fehlt, und im Vorverkauf ist ohnehin alles billiger. Das ist auch ein

Unding in Salzburg, immer beim Fahrer zu zahlen und erst dort das Kleingeld zusammenzukratzen. In der Region gibt es natürlich keine Alternative dazu, doch dort klappt das ausgezeichnet. Beim Postbus wird schnell abgefertigt, die Fahrgäste kennen die Spielregeln. Denn die zahlenden Fahrgäste haben nicht nur das Recht auf Beförderung, sie sollten auch einige **Pflichten bzw. Verhaltensregeln** akzeptieren, um das Miteinander im öffentlichen Verkehr zu verbessern. Höflichkeit im Umgang miteinander gehört ganz sicher dazu. Busfahrer sind keine Privat-Chauffeure und verdienen eine respektvolle Behandlung, wie jeder andere Mensch auch.

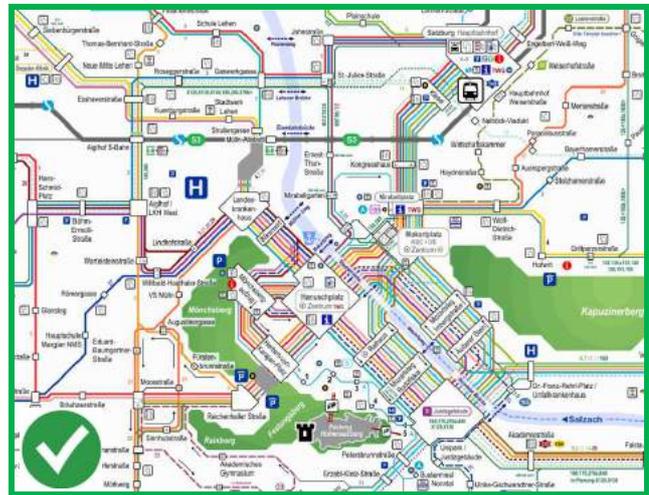
Liniennetzplan:

Eine bessere **Information** für den Fahrgast durch u.a. neue Liniennetzpläne (auch für die Region) muss die Grundlage zur Kundenbindung sein. Ein Blick auf den offiziellen **Liniennetzplan** der Stadt Salzburg (Herausgeber ist die Salzburg AG, siehe Abbildung links) präsentiert die Obuslinien in bunter Pracht, das Albus-Netz ist einheitlich lila, den Regionalverkehr sucht man vergebens. Kein optimaler Ausgangspunkt, um die Bevölkerung von den Öffis zu begeistern. Es entsteht dem Laien wohl der Eindruck, der Obus dominiere die Stadt und Albus "gibt's halt auch noch". Ein weiteres Manko ist die auch nur ansatzweise topographische Korrektheit des Plans, die einem Fremden die Orientierung zusätzlich erschwert.



Liniennetzplan der Salzburg AG

Schon bei dieser Informationsgrundlage kann der eingetragene **Verein Austria-In-Motion (AIM, Kontakt und Informationen gibt es unter office@austria-in-motion.net)**, bestehend aus engagierten Personen, mit seinem sehr detaillierten Liniennetzplan Abhilfe beim Nicht-Wissen des (potenziellen) Fahrgastes schaffen. Das gesamte Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln ist abgebildet, wie der Plan für das Neukonzept als Buchumschlag oder aktuell im Bildausschnitt rechts im Vergleich zeigt. Das wirkt auf den ersten Blick unübersichtlich, als großer Aushangplan an Haltestellen jedoch nicht mehr. Die Liniennetzpläne von AIM sind übrigens nicht auf den Zentralraum Salzburg beschränkt, der Verein verfügt über detaillierte Pläne für alle angrenzenden Regionen, das gesamte Angebot ist erfasst.



Liniennetzplan von Austria-In-Motion

Der Verein Austria-In-Motion wird sowohl im allgemeinen Interesse als auch im Interesse der ihn unterstützenden Personen und Organisationen folgendermaßen tätig:

- Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs: Informationstechnische, objektive, visuelle und umfassende Erfassung sowie Vernetzung des öffentlichen Verkehrs über alle österreichischen Bundesländer und deren angrenzenden Regionen samt den Betreibern öffentlicher und öffentlich zugänglicher Verkehrsmittel und deren Einrichtungen.
- Schaffung einer einheitlichen und übersichtlichen Informationsplattform für alle Nutzer: Sensibilisierung und Information der Bevölkerung durch aktuelle, objektive Berichterstattung, Veröffentlichung und Archivierung (auch mit Fotos, Videos, Dokumenten, Plänen und anderen Unterlagen) von Ereignissen und Wissenswerten zum Thema öffentlicher Verkehr.
- Erforschung und Schaffung von einheitlichen, übersichtlichen Medien und Kooperations-Technologien für Informationsnutzer und -geber von Verkehrsträgern, Unternehmen, Fahrgästen, der Touristik und Gemeinden. Ermöglichung von direktem Feedback: User ↔ Betreiber ↔ Hersteller.
- Bestmögliche Bekanntmachung des vorhandenen Mobilitätsangebotes, um so eine Wissensbasis als Grundlage für Verbesserungen, Diskussionen, Bedarfsanalysen und ähnlichen Maßnahmen zur Optimierung des öffentlichen Verkehrs zu schaffen.
- Unterstützung von und Kooperation mit natürlichen und juristischen Personen mit gleichen oder ähnlichen Zielen im Bereich Forschung und Entwicklung zur Steigerung der Attraktivität und Effizienz des Personen- und Güterverkehrs in Österreich und darüber hinaus.

1.2 Das neue Obus-Netz

Das neue Obus-Netz (siehe Seite 19) hat 9 Obuslinien (ggf. auch die Verstärkerlinie 14) und einen Fahrzeugeinsatz von 84 Gelenkobussen (inkl. Verlängerung der Linie 5 bis zur Untersbergbahn nach Grödig) und damit genauso viele Fahrzeuge im Einsatz wie bereits im Jahr 2019 ohne Grödig und ohne Zusammenlegung der Linien 9 und 12.

Linie	Takt (werktags)	Kurse	Takt (Samstag)	Takt (Sonntag)	Verlauf
1	10	9	15	20	Europark - Maxglan - Zentrum - Hauptbahnhof - Itzling/West
2	10	11	15	20	Walserfeld - Himmelreich - Flughafen - Aighof - Hauptbahnhof - Mirabellplatz - Schallmoos - Obergnigl
3	7,5	11	7,5	20	Salzburg Süd - Zentrum - Hauptbahnhof - Itzling/Pflanzmann bzw. Landstraße
4	10	10	15	20	Lankessiedlung - Schallmoos - Zentrum - Aighof - Bessarabierstr. - Salzachsee
5	10	9	15	20	Grödig Untersbergbahn - Birkensiedlung - Nonntal - Zentrum - Mülln - Schule Lehen - Salzburgarena
6	10	8	15	20	Parsch - Volksgarten - Zentrum - Hauptbahnhof - Schule Lehen - Salzburgarena
7	10	10	15	20	Salzburg Süd - Aigen - Zentrum - Mülln - Lieferung - Forellenwegsiedlung
9	15	8	15	20	Kleßheim Kavalierhaus - Europark - Aighof - LKH - Schallmoos - Parsch - Volksgarten - Alpenstraße - Josefiaw
10	15	8	15	30	Mayrwies - Langwied - Volksgarten - Zentrum - Maxglan - Flughafen - Walserfeld

Zur Erstellung eines neuen Liniennetzes für Salzburg mit sämtlichen dazugehörigen Fahrplänen ist ein hoher Zeitaufwand nötig: unzählige Stunden in den Obussen und Albussen auf allen Linien verbringen, um die Fahrgastströme zu beobachten und zu analysieren, Aufenthalte an den wichtigsten Umsteigehaltstellen, Gespräche mit dem Fahrpersonal über deren Erfahrungen, Probleme und Nöte im täglichen „Geschäft“ mit den Fahrgästen und dem Individualverkehr sowie der aktuellen Fahrplan- und Liniennetzgestaltung. Sämtliche Ergebnisse, sowie hitzige Diskussionen mit den Experten des Salzburger Vereins Austria-In-Motion führten schließlich zum neuen Liniennetz, das in erster Linie für die Fahrgäste eine Verbesserung bringen soll. In zweiter Instanz wurde aber auch das Fahrpersonal berücksichtigt (bessere Ausgleichs- bzw. Stehzeiten an den Endstationen, realitätsnähere Fahrzeiten). Für die Betreiber und Besteller wurde ein Einsparpotenzial ermittelt durch die Auflassung der Obuslinie 8 und die Vereinigung der Linien 9 und 12. Bei Anpassungen im Albus-Netz sind Erweiterungen in bislang fast

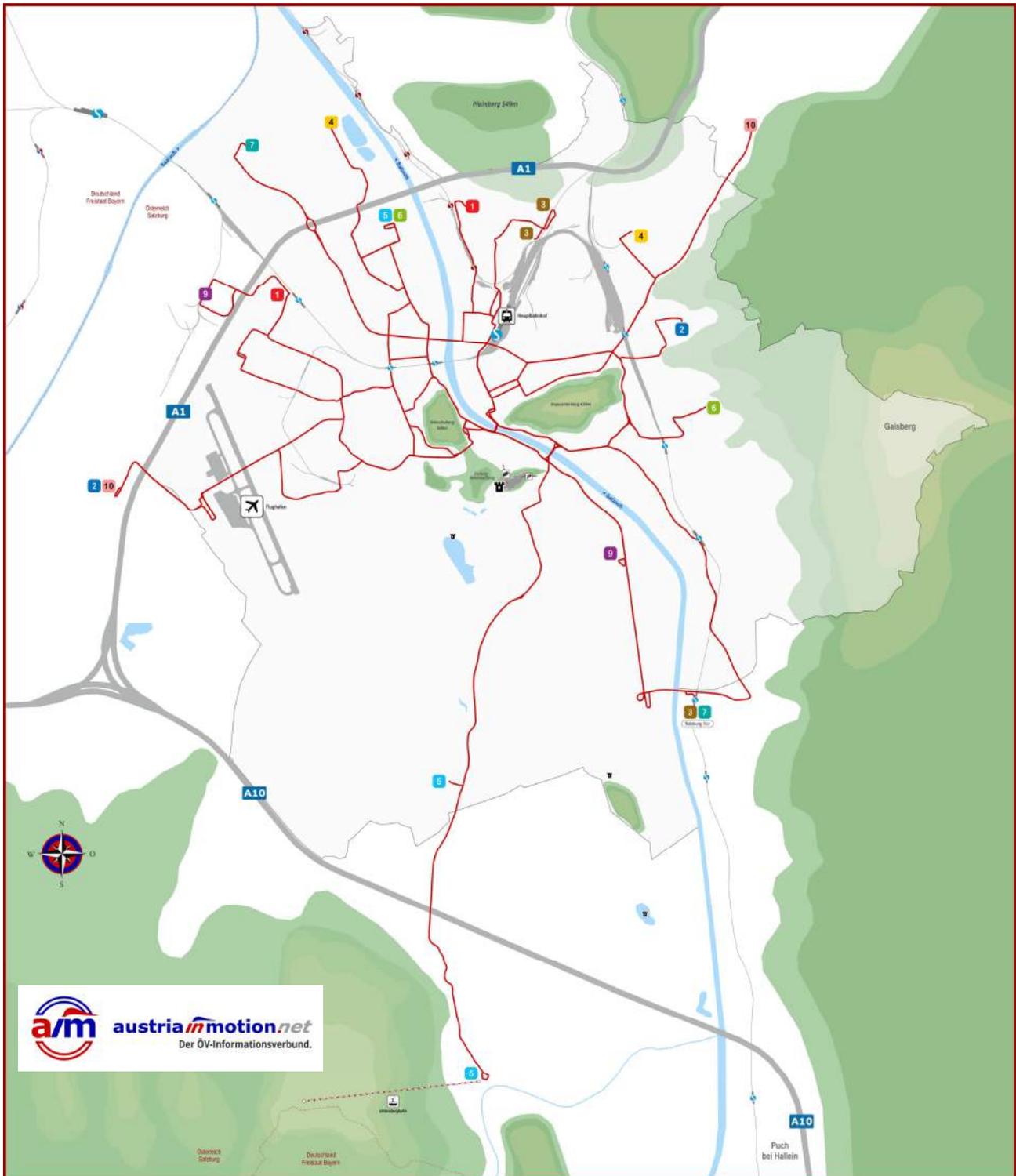
nicht oder gar nicht erschlossene Stadtteile möglich. Mit den vorhandenen Kapazitäten und geringen Mehraufwendungen kann Salzburg optimal vernetzt werden, dazu die Randgemeinden bis Puch und Grödig. Eine Win-Win-Situation für alle Beteiligten? Ja, das wäre schön. Sind Obus und Albus in Salzburg bereit für Veränderungen und die Herausforderungen der nächsten Jahre?

Das Ziel ist, durch möglichst wenige, aber gezielte Veränderungen von Linienfürungen, Kursumläufen und Fahrplänen, möglichst viel für die Fahrgäste, das Fahrpersonal und die Verkehrsdienstleister zu verbessern.

Aus der Leidenschaft zu Fahrplänen, öffentlichem Personennahverkehr und dem ganzen Drumherum entstand das Konzept als eine mögliche Zukunftsvision für Salzburg.

Das Erstellen eines Liniennetzes erfolgt in wochen- und monatelanger Detailarbeit. Dazu sind Erfahrung, ausreichendes Vorwissen und Ausdauer wichtige Optimierungsalgorithmen für eine Fahrplanoptimierung, um zu einem Erfolg zu kommen. Selbst kleine Änderungen können auf das Jahr gesehen einen nicht zu vernachlässigenden Einfluss haben.

Das neue Obus-Netz von Salzburg im Design von Austria-In-Motion



Die Abbildung zeigt das neue Obus-Netz, das auf dem aktuellen Fahrleitungsnetz der Salzburg AG aufbaut und auch die Erweiterung der Obuslinie 5 bis Grödig im Batteriebetrieb ab Dezember 2019 berücksichtigt.

Seit Jahr und Tag ist der Mensch damit beschäftigt, sein Leben optimal zu gestalten, zu optimieren. Bereits uralte Probleme, wie die Sicherung der Ernährung, haben dazu geführt, dass schon die ersten Menschen nach möglichen Lösungen für ihre Alltagsorgen suchten. Diese Lösungen konnten früher – wie auch teilweise noch heute – sicherlich nicht immer mathematisch herbeigeführt werden, da man in der Urzeit wohl noch recht wenig davon verstanden hat, sondern vielmehr durch langes Beobachten von Abläufen in der Natur oder einfach durch Ausprobieren. Aber auch heute sieht sich der aufgeklärte und in hohem Maße technisierte Mensch tagtäglich mit dem Problem der Optimierung konfrontiert. Das ganze Leben steht bereits – egal ob in Wissenschaft, Technik oder im einfachem Alltag – unter dem Motto: effizienter, schneller, besser. Um diesem gewandelten Lebensstil, der sicherlich mit der industriellen Revolution begonnen hat, gerecht zu werden, müssen immer neue Methoden und Verfahren entwickelt werden, die es uns allen ermöglichen sollen, unser Leben optimal zu entfalten.

Für den Begriff **Optimierung**, die bei der Transportplanung, d.h. der Planung eines Transportnetzes mit möglichst geringem Transportaufwand oder bestmöglicher Ausnutzung des Routennetzes unter minimalem Kostenaufwand, eine gewichtige Rolle spielt, gilt die folgende Definition.

*„Streben nach dem Bestmöglichen. Im Rahmen des Grundmodells der Entscheidung bedeutet **Optimierung** die Auswahl jener Alternative(n), die unter dem bzw. den möglichen Umweltzuständen bei einer gegebenen Präferenzfunktion den höchsten Nutzen liefert. Dabei kann die Menge der Handlungsalternativen durch ein System von Nebenbedingungen beschränkt sein. [...] Das Optimierungs-(Ziel-)Kriterium kann in einer Extremierung (Maximierung/Minimierung), einer Satisfizierung (Befriedigung eines Anspruchsniveaus) oder einer Fixierung liegen.“⁶*

Als beste Einsparungsmöglichkeit erwies sich in der Vergangenheit die so genannte „Vor- und Nachbereitungszeit“, in der die Obusfahrer das Fahrzeug für den Linienbetrieb vor- bzw. nachbereiten. Die Gesamtzeit (Vor- plus Nachbereitung) wurde pro Obus von 25 auf 10 Minuten gekürzt, da die Umstellung auf elektronische Liniensignale und Entwerter in den letzten Jahrzehnten zu einer Entlastung der Fahrer beigetragen hat, wie auch der EDV gestützte Einsatz der Bord-Computer und modernste Leitstellentechnik.

Weitere Einsparpotenziale hat die Salzburg AG bereits 2003 genutzt, als das Liniennetz reformiert wurde: Einschränkung des 10-Min.-Takts in der Früh, Abschaffung der meisten Schulverstärkerfahrten, sowie die massive Ausdünnung des Angebots an Sonn- und Feiertagen. Was bleibt da noch, um zu sparen? Fast nichts, daher muss optimiert werden.

Exkurs: Ein kleines Fahrplan- und Bus-Vokabular

Eine **Linie** ist ein zwischen zwei Endstationen geführtes Verkehrsangebot, das an meist unregelmäßig verteilten Haltestellen Fahrgäste zum Transport an deren Fahrtziel aufnimmt und/oder aussteigen lässt. **Ringlinien** haben nur eine Endstation.

Als **Takt** oder **Intervall** ist die Abfolge der Busse einer Linie hintereinander an *einer* Haltestelle zu verstehen und nicht der Abstand zwischen den Haltestellen, das wäre die Fahrzeit. Ein 10-Minuten-Takt bedeutet, dass alle 10 Minuten ein Bus der betreffenden Linie an dieser Haltestelle abfährt.

Als **Endstation** wird die Haltestelle bezeichnet, an der eine Linie in der Regel in Wendeschleifen endet, um nach einer so genannten Wendezeit oder Ausgleichszeit (kurze Ruhepause) wieder abzufahren.

Eine **Haltestelle**, abgekürzt Hst., ist ein festgelegter Ort, an dem Fahrgäste aus- und einsteigen können, mit einem Haltestellenmast, Haltestellenschild und optimalerweise mit Fahrplanaushang ausgestattet; teilweise auch mit Umgebungsplänen zur besseren Orientierung (meist große Haltestellen mit vielen Linien), Sitzbänken und Überdachung (Wartehäuschen).

Ein **Fahrgast** ist jemand, der ein öffentliches Verkehrsmittel nutzt und für die Beförderungsleistung bezahlt.

Als **Kurs** wird ein Fahrzeug bezeichnet, das im Linienverkehr unterwegs ist. Demnach verkehren auf jeder Linie mehrere Kurse mit ihren jeweiligen Kursumläufen (= wie das Fahrzeug den ganzen Tag über eingesetzt ist). Die Kursnummer ist den Fahrgästen in der Regel nicht bekannt und für diese auch vollkommen unerheblich. Das Fahrtziel ist interessant, also Linie und Endstation.

Grundlegendes zu den neuen Obus-Linien

- Mit dem zur Verfügung stehenden Fuhrpark und Fahrpersonal werden werktags alle Obuslinien im 10-Minuten-Takt geführt, ausgenommen die Linien 9 (Zusammenschluss aus Linie 9 und 12) und 10; diese beiden verkehren viertelstündlich. Linie 3 bietet ein verdichtetes 7,5-Min.-Intervall.
- Bei der Entwicklung des Obusnetzes wurde besonders viel Wert auf die **Liniennetz-Stabilität** gelegt. Darunter ist zu verstehen, dass im Falle von Staus, Unfällen oder anderen Fahrplan beeinflussenden Faktoren, die Obuslinien möglichst stabil verkehren müssen. Da das Obusnetz sehr stark ausgebaut ist und an vielen Stellen Wendeschleifen oder Betriebsstrecken bestehen, hat fast jede Linie mehrere dieser Stellen, um im Verspätungsfall Abkürzen, Umfahren oder Kurzwenden zu können.
- **Taktverdichtung** morgens an Werktagen: Auf den Linien 1, 2, 3, 4, 6 und 7 wird ein 15-Min.-Takt statt des 20-Min.-Takts angeboten.
- Das Netz bietet einen **dichten Takt**, auch vor 06:30 Uhr, dann 10-Min.-Takt bis 19 Uhr. Linie 9 und 10 im 15-Min.-Takt: Durch die Überlappung zwischen Justizgebäude, Volksgarten und Sterneckstraße ergibt sich dort ein 7,5-Min.-Takt. Die neue Linie 9 passt durch ihren Takt auch besser zur Linie 3, die ganztags im 7,5-Min.-Takt betrieben wird und so die Nord-Süd-Achse bestens erschließt.
- Ausnahmslos alle Obusse, die im Einsatz sind, werden im Fahrplan aufgenommen, dadurch Angebotserweiterung im Früh- und Abendverkehr entlang der Alpenstraße in/aus alle(n) Stadtteile(n).
- Im Zentrum und am Hauptbahnhof werden die Abfahrtszeiten aller Linien so gelegt, dass ca. alle 2 Minuten ein Obus verkehrt; auf feste Anschlüsse wird untertags wegen allfälliger Verspätungen verzichtet. Es kommt somit immer irgendein Obus zur Weiterfahrt und der Obus-Stau am Hauptbahnhof sollte sich lösen.
- Das Liniensystem nutzt das ganze Oberleitungsnetz zur Schaffung von **Linien mit starken und schwachen Ästen**, die durch den Individualverkehr mehr oder weniger in der Pünktlichkeit beeinträchtigt sein können. Dadurch lassen sich Stauzonen besser umfahren und Verspätungen ausgleichen.
- **Ausgleichs- bzw. Wendezeiten** an den Endstationen können erhöht werden. Auch diese Maßnahme trägt zur Netzstabilität bei.
- **Kein reduzierter Sommerfahrplan**. Alle Linien werden ganzjährig nach Einheitsfahrplan betrieben.
- Sämtliche Linienführungen sind an die veränderten **Fahrgastströme** der letzten Jahre angepasst und tragen ebenfalls der städtebaulichen Entwicklung Rechnung. Die Griesgasse wird wieder befahren. Der Obus hat ein Recht auf Nutzung seiner Leitungen und muss nicht mit den Autos am Franz-Josef-Kai im Stau stehen.
- Es werden **Nachtwerkswagen** von der Alpenstraße über den Hauptbahnhof und Hans-Schmid-Platz zurück bis Salzburg Süd eingerichtet. Für Obusfahrer im Spätdienst besteht dann keine Notwendigkeit mehr das Auto innerstädtisch nutzen und vor Dienstbeginn in die Remise stellen zu müssen.
- Es werden täglich **Spätverbindungen** auch nach 23 Uhr auf allen Linien angeboten. Dies kommt nicht nur Nachtschwärmern und Arbeitnehmern entgegen. Es verkehren alle Linien so, dass die Endstationen noch nach Mitternacht erreicht werden.
- Auf ein abweichendes **Nachtsternangebot** (Nächte auf Samstag und Sonn- und Feiertage) wird verzichtet, das Bus-Taxi-Angebot kann dieses Service übernehmen (Kostensparnis, einheitliche Fahr- und Dienstpläne für die Obusfahrer). Dem Fahrgast wird das Fahrplanlesen erleichtert.

- Durch die **Einsparung von Fahrzeugen und Personal** im regulären Liniendienst können die freigewordenen Kapazitäten ggf. für Verstärkerfahrten, Liniennetzerweiterungen oder **eine neue Linie** verwendet werden.
- **Samstags 15-Minuten-Takt** auf allen Linien (ausnahmslos) zwischen 9 und 18 Uhr, davor und danach wird wie gehabt ein 20-Minuten-Intervall gefahren. Linie 3 auch samstags alle 7,5 Minuten (zwischen Salzburg Süd und Hauptbahnhof).
- **Kein 30-Minuten-Takt** mehr an Sonn- und Feiertagen in den Morgenstunden, dafür ganztags bereits ab ca. 05:45 Uhr bis ca. 22:15 Uhr 20-Min.-Takt auf allen Linien. Die Linie 10 verkehrt weiterhin sonntags halbstündlich.
- Die **Obuslinie 14** (nur im Frühverkehr an Schultagen mit 4 Fahrtenpaaren) könnte wie alle anderen Schulverstärker **eingestellt** werden, da diese die neuen Linienführungen obsolet machen. Sie wurde bei den weiteren Betrachtungen nicht mit einbezogen.
- Zusammenlegung der aktuellen Linien 9 und 12 zur neuen Linie 9 (Führung durch die LKH-Unterführung, Gaswerksgasse).
- Zusammenlegung der beiden Haltestellen Mönchsbergaufzug vor das Haus der Natur zur barrierefreien Gestaltung der Haltestelle.
- Beschleunigung: Kein Halt am Rathaus, wenn zuvor am Hanusch-Platz gestoppt wurde.

Vorteile für das Obus-Fahrpersonal und die Salzburg AG

Das neue Obus-Konzept bietet aber nicht nur den Fahrgästen Vorteile durch veränderte und ihren Wünschen angepassten Linien, auch das Fahrpersonal und die Salzburg AG könnten durch optimierte Fahrzeugumläufe und den daraus in Detailarbeit entstandenen Einzeldiensten von einer möglichen besseren Zukunft profitieren.

Auf das Abdrucken neu erarbeiteter Fahrpläne, Kursumläufe und Dienstpläne für die Obuslinien wird bewusst verzichtet. Darin steckt die eigentliche Kunst im großen Ganzen eines funktionierenden Liniennetzes.

Vorteile für die Obusfahrer:

Durchgehende Bezahlung von Pausen ab einer Dauer von mindestens 60 Minuten (in Summe über alle Pausen des Einzeldienstes), 2/3 weniger Dienste mit mehr als 90 Minuten Pause, werktags keine Dienste mit mehr als 2 Stunden Pause, werktags keine Dienste mit einer Schichtdauer über 12 Stunden (die Schichten werden kompakter, d.h. die Freizeit länger und die unbezahlten Pausen reduziert), ca. 20 % weniger (unbeliebte) Ganztagsdienste, mehr Frühdienste, längere Ausgleichszeiten an den Endstationen auf fast allen Linien.

Trotz weniger Linien und weniger Fahrereinsatz erfolgt kein Stellenabbau!

Vorteile für die Salzburg AG:

Die Linie 8 entfällt, die Linie 14 könnte eingestellt werden, werktäglich entfallen durch die Linienreform Obusse (Neuanschaffungen können später erfolgen), weniger Personaleinsatz (aber kein Stellenabbau notwendig), weniger Arbeitsstunden sind zu bezahlen; durch die bessere Pausenbezahlung (siehe Vorteile für die Fahrer) steigt die Zufriedenheit beim Personal, durch die kürzeren Schichten steigt die Flexibilität der Diensterteilung bei der Einhaltung der Ruhezeiten, durch zufriedenes Personal sinkt der Krankenstand.

Die Einsparungen werktags ermöglichen eine Obusangebotsverweiterung im Nachtbetrieb und auf ganztags 20-Min.-Takt auf (fast) allen Linien an Sonn- und Feiertagen.

Obuslinie **1** im 10-Minuten-Takt mit 9 Kursen

Itzling/West – Hauptbahnhof – Mirabellplatz – Zentrum – Maxglan – Europark

Die Linie 1 tauscht mit der Linie 6 die Endstationen Salzburgarena bzw. Itzling/West. Dadurch wird Itzling komplett umsteigefrei an alle Zentrumshaltestellen (Hanusch-Platz, Rathaus, Makartplatz) angeschlossen und die verspätungsanfällige Linie 1 hat in Itzling etwas mehr Ruhe vor dem starken Individualverkehr an der Lehener Brücke, die Pünktlichkeit wird steigen! Außerdem hat der Obus der Linie 1 längere Aufenthalts- bzw. Ausgleichszeiten in Itzling/West, um auch hier pünktlicher zu sein.



Die Linie 1 wird nur bis Europark geführt, den restlichen Abschnitt bis Kleßheim Kavalierhaus übernimmt die Linie 9 im 15-Minuten-Takt, der auch optimal zur Albus-Linie 28 zwischen Europark und Red Bull Arena passt. In den werktäglichen frühen Morgenstunden wird ein 15-Minuten-Takt anstelle des 20-Minuten-Takts angeboten.

Zwischen Europark und Hans-Schmid-Platz werden Haltestellen aufgelassen: Norbert-Brüll-Straße (ohnehin nur stadteinwärts vorhanden), Girlingstraße stadtauswärts und Körbbleitengasse stadteinwärts. Dies trägt zur Steigerung der Pünktlichkeit und Beschleunigung der Obuslinie 1 wesentlich bei.

Die Haltestelle Moosstraße wird in "Quartier Riedenburg" umbenannt.

Da jeder Obus der Linie 1 beim Europark wendet fällt die Orientierung auch den Fahrgästen leichter, da der nächste Obus automatisch der einfahrende ist. Bei der derzeitigen Fahrplangestaltung mit Fahrten bis Kleßheim kommt es immer wieder zu Problemen durch verspätete Obusse, die aus Kleßheim kommend sofort abfahren und die Fahrgäste bereits im abgestellten Obus warten, der jedoch erst später fährt. Im neuen Konzept ist dieser Missstand ausgeschlossen. Zudem wird die Wagensituation am Europark durch die Zusammenlegung der Linien 9 und 12 mit Verlängerung bis Kleßheim zusätzlich entschärft. Am Europark steht dann nur noch der Obus der Linie 1.



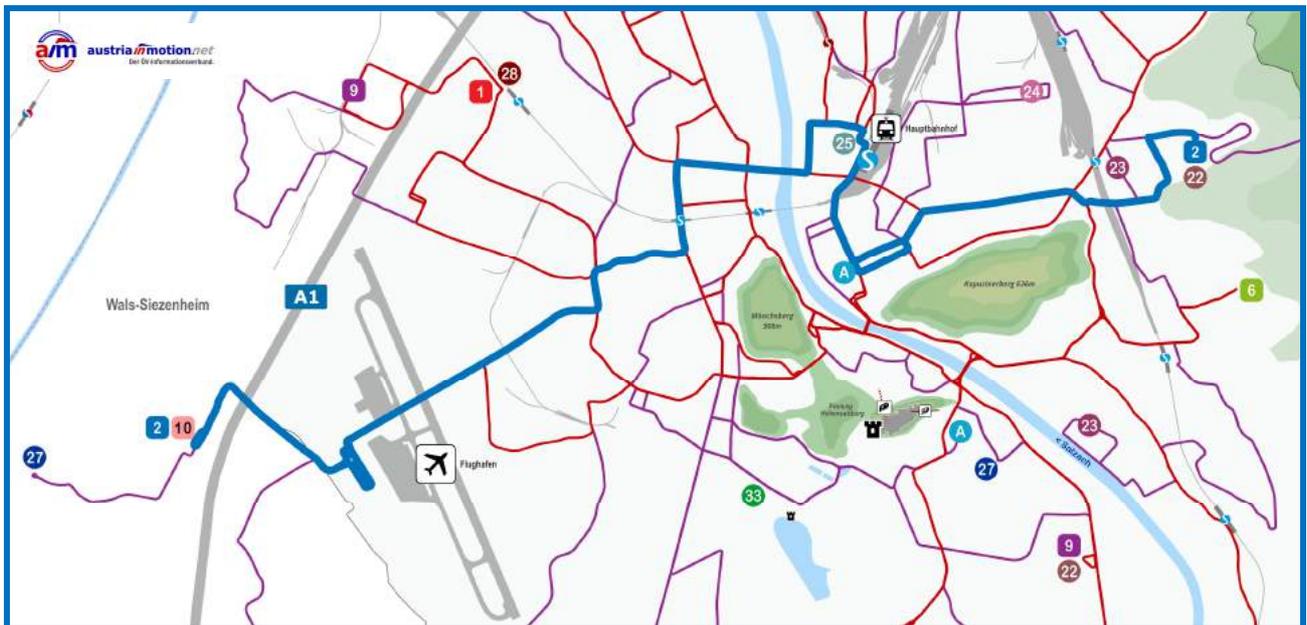
Solaris 344 an der Endstation Kleßheim Kavalierhaus, die im neuen Konzept die Obuslinie 9 bedienen würde.

Obuslinie **2** im 10-Minuten-Takt mit 11 Kursen

**Walsertal – Outletcenter – Flughafen – Hans-Schmid-Platz – Aighof –
Hauptbahnhof – Mirabellplatz – Schallmoos – Obergnigl**

An der Linienführung ändert sich im Vergleich mit dem aktuellen Obusnetz nichts. Die neue Linie 9 (aus Zusammenlegung der Linien 9 und 12) wird auf Teilstrecken Fahrgastströme von der Linie 2 abziehen, was sich positiv auf die Pünktlichkeit auswirken sollte. Zwischen Schallmoos und Aighof kann schneller und direkt mit der Linie 9 gefahren werden, der Umweg über den Hauptbahnhof entfällt.

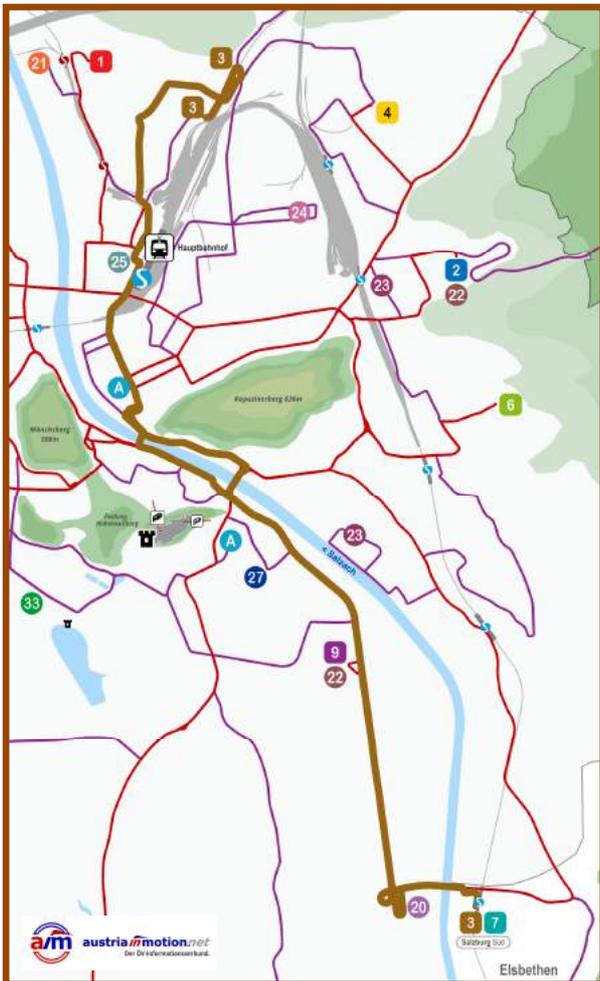
In den werktäglichen frühen Morgenstunden wird ein 15-Minuten-Takt anstelle des 20-Minuten-Takts angeboten.



Solaris Metrostyle 367 an der Haltestelle Reisenbergerstraße Richtung Obergnigl; Foto: Rudolf Stöckl

Obuslinie **3** im 7,5-Minuten-Takt mit 11 Kursen

Salzburg Süd – Alpenstraße – Zentrum – Mirabellplatz – Hauptbahnhof – Itzling/Pflanzmann bzw. Salzburg Nord/Landstraße



Diese zum bisherigen Verlauf unveränderte Linie verkehrt ganztags im 7,5-Minuten-Takt; auch samstags, wo diese Verdichtung aber nur zwischen Salzburg Süd und Hauptbahnhof mit der Wende über Fanny-von-Lehnert-Straße angeboten wird. Die aktuelle Linie 8 in der Alpenstraße wird dann nicht mehr benötigt, wie auch die Linie 5 nicht zwischen Justizgebäude und Hauptbahnhof. Die Endhaltestellen Itzling/Pflanzmann und Salzburg Nord/Landstraße werden wechselweise bedient, im 7,5-Minuten-Takt ergibt sich somit eine viertelstündliche Fahrt zu jeder dieser Endstationen ab der letzten gemeinsamen Hst. Zweigstraße. In den werktäglichen frühen Morgenstunden wird ein 15-Minuten-Takt anstelle des 20-Minuten-Takts angeboten.



Von Sebastian Krackowizer für die Postkartenverteilung im Dezember 2018 aufgenommenes Foto, das später nach deren Verbot auch im Bericht der Salzburger Stadtnachrichten Verwendung fand.



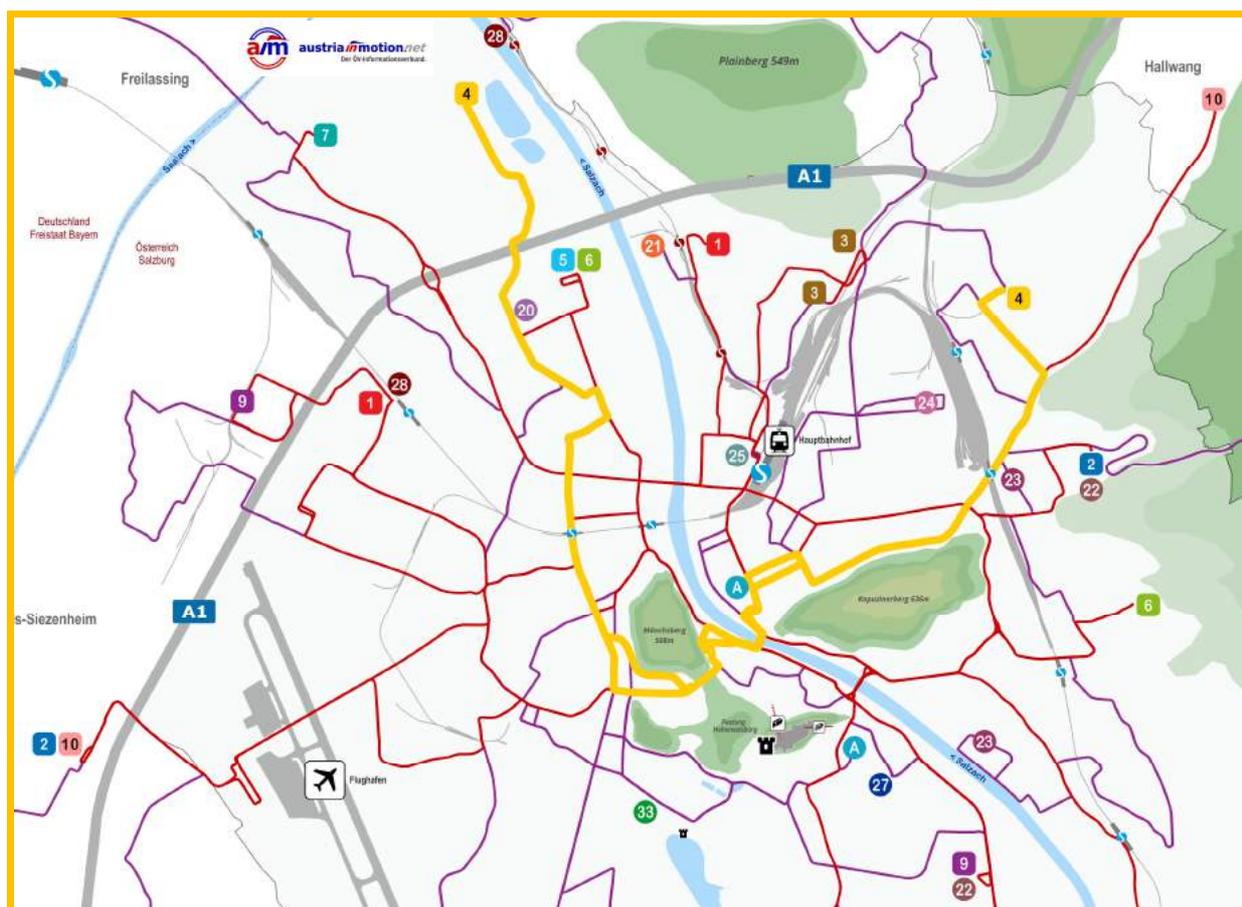
In Salzburg Süd treffen derzeit die Obuslinien 3, 7 und 8 zusammen. Im neuen Konzept würde die Linie 8 nicht mehr fahren und die Hst. Polizeidirektion (rechtes Bild) nur noch von der Obuslinie 3 und der Albuslinie 20 bedient.

Obuslinie **4** im 10-Minuten-Takt mit 10 Kursen

Sam/Lankessiedlung – Schallmoos – Zentrum – Riedenburg – Aighhof – Neue-Mitte-Lehen – Bessarabierstraße – Salzachsee

Die Linie 4 tauscht im Nordosten die Endstation mit der Linie 10 und fährt alle 10 Minuten zur Lankessiedlung in Sam. Die Linie 10 verkehrt dafür ganztags alle 15 Minuten nach Mayrwies. Der Parallelverkehr der bisherigen Linie 4 mit bis zu fünf Regionalbuslinien bis Mirabellplatz wird somit aufgebrochen. Den Fahrgästen aus Mayrwies steht ein einheitlicher und gut merkbarer 15-Min.-Takt zur Verfügung (bisher je nach Tageszeit einmal 10- bzw. 20-Min.-Takt). Die Regionalbusse ergänzen das Angebot zum Mirabellplatz ausreichend und die Linie 10 braucht unmerklich länger bis zum Hanuschplatz über Volksgarten. Zwischen Turnerstraße und Eshaverstraße verkehrt die Linie 4 wie bis Ende 2017 wieder durchs Neutor und den Aighhof. In den werktäglichen frühen Morgenstunden wird ein 15-Minuten-Takt anstelle des 20-Minuten-Takts angeboten.

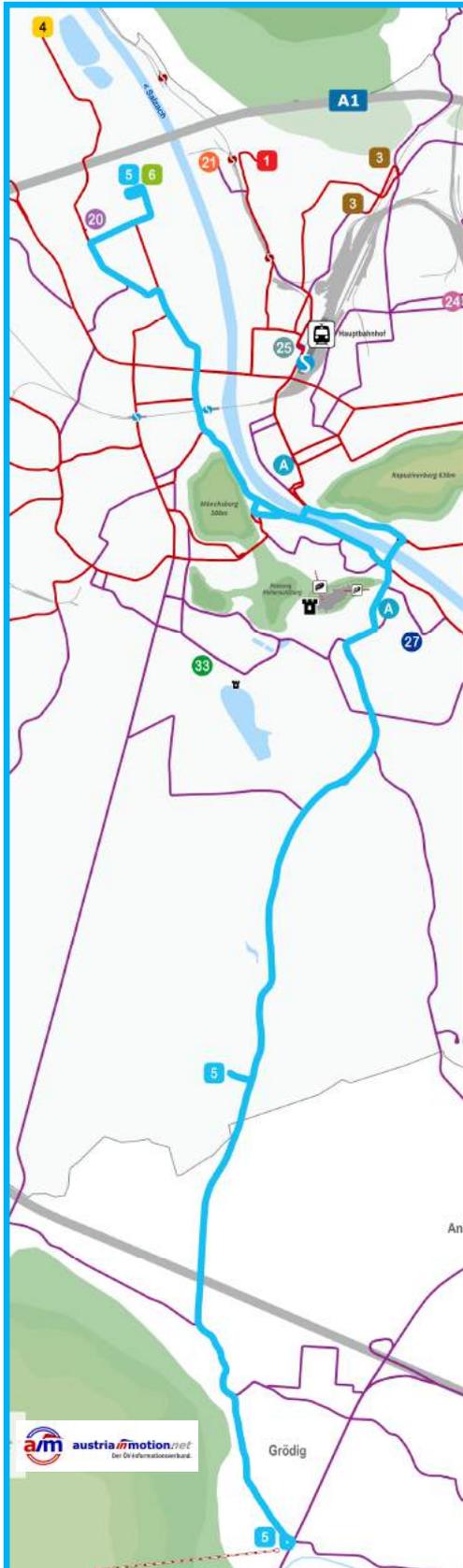
Im Nordwesten tauscht die Linie 4 außerdem die Endstation Forellenwegsiedlung mit der Linie 7 und fährt ab der Eshaverstraße über Neue-Mitte-Lehen bis zum Salzachsee. Die ggf. entstandenen Verspätungen in der Rudolf-Biebl-Straße können ab Bessarabierstraße gut aufgeholt werden; falls nicht stehen am Ende der Fahrt 11 Minuten Planaufenthalt als Puffer zur Verfügung.



Die stark veränderte Linie 4 profitiert durch die geänderte Linienführung von diversen Wendemöglichkeiten: Lankessiedlung, Mirabellplatz, Zentrum, Reichenhaller Straße, Bessarabierstraße, Salzachsee; optional stünden sogar die Messe, Obergnigl und Langwied zur Verfügung. Die Haltestelle Moosstraße wird in "Quartier Riedenburg" umbenannt.

Obuslinie **5** im 10-Minuten-Takt mit 9 Kursen

**Grödig Untersbergbahn – Birkenriedung – Kommunalfriedhof –
Nonntal – Zentrum – Landeskrankenhaus – Schule Lehen – Salzburgarena**



Einen besonderen Stellenwert in der Betrachtung des Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln nimmt die Obuslinie 5 ein. Aktuell endet diese Linie an der Endstation "Birkenriedung" in der Weidenstraße, knapp 1,7 km nördlich der Autobahn und ca. 4,1 km von der Untersbergbahn in St. Leonhard entfernt.

Die Verlängerung des "Fünfers" nach Grödig erhitzt seit Jahren die Gemüter und beschäftigt die Presse, die mal mehr, mal weniger von diesem Projekt begeistert ist.

Die Salzburger Stadtpolitik hat bereits im Jahr 2017 in einer Aussendung bekanntgegeben für die Verlängerung bis zur Autobahnunterführung 1,7 Millionen Euro bereitzustellen. Damit wäre die komplette Obusinfrastruktur (Leitung, Weichen, Masten, Rekultivierungsmaßnahmen, Planungskosten, sowie die Errichtung einer neuen Gleichrichterstation) auf diesem ersten Teilstück abgedeckt gewesen. Die Startfinanzierung war also gesichert, doch warum wurde nicht gebaut? Woran scheiterte die Verlängerung auf Grödiger Gemeindegebiet?

Grödig hat sich noch unter Altbürgermeister Hemetsberger gegen die Oberleitung entschieden, da die Gemeinde nicht die vollen Kosten von überschlagsmäßig kalkulierten 2,2 Mio. Euro alleine stemmen konnte. Nicht berücksichtigt wurden offenbar die deutlich höheren Kosten der neuen Busse, die Lebensdauer und Entsorgungskosten der Batterien.

Elektro-Obusse sind teurer wie ein Standard-Obus und die Akkulebensdauer liegt, je nach Beanspruchung (Winter, Heizung etc.) bei zwischen drei und fünf Jahren maximal.

Ein aktueller 18-Meter-Obus kostet laut Medienangaben ca. 850.000 € inkl. Batterienotfahrt-Ausstattung. Obusse können bei guter Wartung weit über 20 Jahre eingesetzt werden, die Oberleitungen halten ein halbes Jahrhundert und länger! Ein fast 19 Meter langer Batterie-Obus kostet etwas über 1 Million Euro.

Nach mehrmaligen Terminverschiebungen kam schließlich die politische Entscheidung, keine Oberleitung nach Grödig zu bauen, sondern auf neue eObusse mit leistungsstarken Batterien zu setzen. Mit Dezember 2019 wird die Linie 5 also oberleitungsfrei mit brandneuen eObussen der Fa. Hess (Bellach, Schweiz) im 20-Minuten-Takt bis St. Leonhard verlängert. Die Salzburger Medien berichteten ausnahmsweise alle über diese Neuerung mit positiven Beiträgen Anfang Mai 2019 (Salzburger Nachrichten, Kronen-Zeitung Salzburg und sogar der ORF Salzburg).

Die Linie 25 braucht von der Untersbergbahn bis Salzburg Hauptbahnhof 39 Minuten. Die verlängerte Obuslinie 5 wird ca. 34 Minuten benötigen. Der öffentliche Verkehr wird somit für die Grödiger beschleunigt und attraktiver.

Bei den neuen e-Obussen für die Obuslinie 5 müssen die Fahrer die Stangenstromabnehmer am Ende der Oberleitungsstrecke im Bereich der Abzweigung Weidenstraße (neue Haltestellenbuchten sind zu errichten) abbügeln. Das Abbügeln geschieht automatisch auf Knopfdruck und kann während der Fahrt geschehen. Klimaanlage und Heizung sind in den Fahrzeugen der neuesten Generation nicht mehr außer Betrieb, der Einsatz ist dauerhaft gewährleistet. Bei der Rückkehr aus Grödig erfolgt das Eindrahten (umgangssprachlich: Aufbügeln oder Einbügeln) in Eindrahtungstrichtern im Stillstand des Fahrzeuges. Die Trichter werden direkt am Fahrdrabt montiert und ermöglichen so ein schnelles Eindrahten direkt vom Fahrerplatz aus. Zur Hilfe werden am Fahrbahnrand farbliche Markierungen abgebracht, die dem Fahrer anzeigen, wo er halten muss, damit die Stromabnehmerstangen den Trichter richtig treffen. Falls das automatische Eindrahten nicht funktioniert muss der Fahrer das Fahrzeug verlassen und mit einer isolierten Spezialstange manuell eindrahten.

Interessant ist, dass es sehr viele Berichte in den Medien gibt, die den Elektrobus meist medial top aufbereitet loben, über Probleme, "Finanzskandale" wie in Graz, oder ganz einfach dem Versagen der Technik, Brände, Unfälle, Liegenbleiber etc. meist geschwiegen wird. Erst wenn man sehr genau recherchiert kommt man meist via Fan-Foren auf den Punkt: "Hat nicht funktioniert, nur Probleme, viel zu teuer, Infrastruktur zu teuer etc." Diese ausschließlich "positive" Berichterstattung erweckt den Eindruck nicht seriös zu sein. Gerade die Medien berichten sonst meist Negativ-Meldungen, aber zu diesem Thema schweigen viele. In Salzburg bildete in der Vergangenheit nur die Kronen-Zeitung unter Chefredakteur Hans-Peter Hasenöhrl eine Ausnahme, der wiederholt auf die Vorzüge des Obus hinwies, den Batteriebus kritisch hinterfragte und auch in der Obuskrise im Herbst 2018 sehr aktiv war. Mit dem Führungswechsel

dort ist auch der Elektro-Obus salonfähig geworden, die Stimmen für eine Voll-elektrifizierung der Strecke werden nicht gehört, die Politik Salzburgs unterstützt (mit wenigen Ausnahmen) die Batteriebusstechnik. Das auch mit dem Wissen, dass der Obus auf lange Sicht die bessere Entscheidung gewesen wäre.

Und was nur "schön" und "gut" ist hat meist eine ganz andere Seite. Zugegeben, es gibt offenbar massive Unterschiede zwischen den verschiedenen Batterie-Herstellern und europäischen Entwicklungen, aber die Grundprobleme sind nahezu überall gleich. Spätestens bei "Nicht-Schön-Wetter" stellen die Busse nach der Reihe ihre Dienste ein. Der Fahrzeugbedarf liegt im Schnitt bei einem Drittel höher. Die Infrastruktur pro Ladestation – je nach System – kostet in etwa 1,5 Mio. Euro pro Station! Für Grödig soll es wohl keine Ladestation geben, die Batterieleistung wird als ausreichend erachtet, um von der Birkensiedlung nach Grödig und retour zu kommen. An der Oberleitung wird dann wieder geladen. Eine Umstellung des gesamten Obusnetzes auf Elektrobusse kommt wohl nicht in Frage. Spätestens bei einem System wie in Salzburg, wo für alle Linien etwa 50 Ladestationen nötig wären, dürfte das alles unbezahlbar werden und die Salzburg AG hat ja Anfang 2018 in einem Salzburg-Heute-Beitrag des ORF mit dem damaligen Aufsichtsrat Struber eingeräumt, dass sie nicht einmal die Strominfrastruktur für eine Grundabdeckung von e-Auto-Ladestationen habe.

Für die **Obuslinie 5** hätte der Verfasser eine **vollständige Elektrifizierung bis zur Untersbergbahn vorgeschlagen und empfohlen.**

Der Obus ist ein in Salzburg seit fast 80 Jahren erprobtes Verkehrsmittel, sauber und leise. Grödig wird zum Versuchsobjekt des Landes Salzburg werden, nachdem andere Tests in Großstädten schon scheiterten.

Im vorliegenden Linienkonzept ist die Linien-netzerweiterung natürlich bereits vollständig mit Fahrzeug- und Personaleinsatz berücksichtigt. Aus- und einführende Fahrzeuge ab Grödig könnten direkt über die Alpenstraße zum Einsatzort bzw. zurückgefahren werden.

Der Fünfer darf nicht mehr zum Bahnhof und nach Itzling/Pflanzmann. Der Bahnhof muss dringend entlastet werden, dafür fährt die Linie 3 schließlich öfter. Der "5er" wird über das Zentrum und den Müllner Hügel, ab Fasaneriestraße über den bisherigen Streckenabschnitt der Linie 1 zur Salzburgarena geführt und erschließt damit zwei wichtige Buserminals (Messe und Nonntal) direkt und schneller (ohne Umwege über Neue-Mitte-Lehen) mit dem Zentrum. Abends fahren die Kurse (nur) bis zur Schule Lehen statt bisher Rathaus. Es besteht Anschluss von/zur Linie 6 von/zur Salzburg-

arena. Dadurch fällt es Umsteigern auch im Zentrum leichter Anschlüsse am Hanusch-Platz zu erreichen. Die Linie 5 hat zahlreiche Wendemöglichkeiten, um pünktlich zu bleiben: Birkenriedlung, Kommunalfriedhof, Zentrum, Schule Lehen, Bessarabierstraße, Messe. Der Fahrplan zu den Nebenverkehrszeiten ist so gestaltet, dass zwischen Nonntal und Grödig die Linien 5 und 25 wechselweise zur Verfügung stehen. Ab ca. 22 Uhr ergeben sich so viertelstündlich Fahrtmöglichkeiten in beiden Fahrtrichtungen. Eine Verstärkung an Allerheiligen ist auch weiterhin vorgesehen.

Exkurs: Die CO₂-Bilanz – Obus vs. eObus

Der Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) sowie der Verkehrsclub Österreich (VCÖ) bieten auf ihren Internetseiten diverses und sehr interessantes Informationsmaterial rund um das Thema Mobilität. Eine Graphik des VCD zeigt einen CO₂-Vergleich verschiedener Verkehrsmittel.

Angaben in "g/100 Pkm" (Gramm pro 100 Personenkilometer)	PKW	Flugzeug	Fernbus	Eisenbahn im Fernverkehr	Eisenbahn im Nahverkehr	Obus Salzburg	normaler Linienbus	Straßen-, Stadt- und U-Bahn
Treibhausgase	14.000	21.400	3.200	3.800	6.300	0,00	7.500	6.500
Kohlenmonoxid	61	14	4	2	4	0,2	5	4
Flüchtige Kohlenwasserstoffe	14	4	2	> 1	1	0,3	3	< 0,00
Stickoxide	35	57	18	0,5	18	14,1	32	6
Feinstaub	0,4	0,5	0,3	< 0,00	0,2	0,06	0,2	< 0,00
Auslastung	1,5 Pers. pro PKW	80%	60%	53%	27%	> 21%	21%	19%

Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr ⁷

Der eObus nach Grödig wurde 2018 mit dem Mobilitätspreis durch den VCÖ ausgezeichnet, noch lange bevor das erste Fahrzeug überhaupt fährt. Kritisch in Wien nachgefragt waren Umwelt- und Nachhaltigkeitsaspekte gar kein Bestandteil der Entscheidungskriterien für die Fachjury (in unbekannter Zusammensetzung). Das ist bei der Prämierung eines Vorzeigeprojekts für moderne Mobilität in Europa natürlich aus Umweltschutzgründen und -gedanken äußerst bedauerlich und nicht nachvollziehbar.

Um aus einem Schreiben des VCÖ an Sebastian Krackowizer vom 02.11.2018 zu zitieren: *"Beim konkreten Projekt „Der eObus nach Grödig im Rahmen des Verkehrskonzepts für ein lebenswertes Grödig“ wurden zwei Dinge ausgezeichnet: einerseits der E-Obus (Verlängerung der Linie unter Erprobung einer neuen Antriebstechnologie), andererseits die Gemeinde Grödig (Begleitung mit einem Mobilitätskonzept). Es ging der Fachjury*

hier also um das zukünftige Potenzial dieses Konzepts und nicht um die Vor- und Nachteile der konkreten Lösung für diese Linie."

Der Obus ist CO₂-neutral, der eObus kann das schon wegen der massiven Umweltbelastung und des hohen Energieaufwands bei der Herstellung der Batterien keinesfalls sein. "Allein die Produktion eines 100-kWh-Akkus für leistungsfähige E-Cars belastet die Umwelt mit 15-20 Tonnen CO₂ – so viel Klimagas hat ein Benziner oder Diesel erst nach 200.000 km in die Luft geblasen. Wer wirklich die Umwelt schützen will, setzt auf den öffentlichen Nahverkehr."⁸

In Salzburg auf den eObus zu setzen ist auch im Hintergrund der ausreichend vorhandenen sauberen Wasserkraft zur Stromerzeugung für einen normalen Obusbetrieb unverständlich.

Obuslinie **6** im 10-Minuten-Takt mit 8 Kursen

Parsch – Volksgarten – Zentrum – Mirabellplatz – Hauptbahnhof –
Schule Lehen – Salzburgarena



Die Linie 6 übernimmt von Parsch kommend ab Hauptbahnhof den Streckenabschnitt bis Fasaneriestraße von der Linie 1 und ab dort bis Salzburgarena die Route der Linie 8. Somit wird auch die Glanzeile in den Nebenverkehrszeiten immer bedient, was die Linie 8 seit 2018 nicht leistet. Durch die direkte Verbindung vom Hauptbahnhof zur Salzburgarena wird die Fahrzeit mit dem Obus auch für Messebesucher verkürzt. In den werktäglichen frühen Morgenstunden wird ein 15-Min.-Takt anstelle des 20-Minuten-Takts angeboten.



Solaris 356 an der Salzburgarena, der Endhaltestelle der veränderten Linie 6 im neuen Konzept.



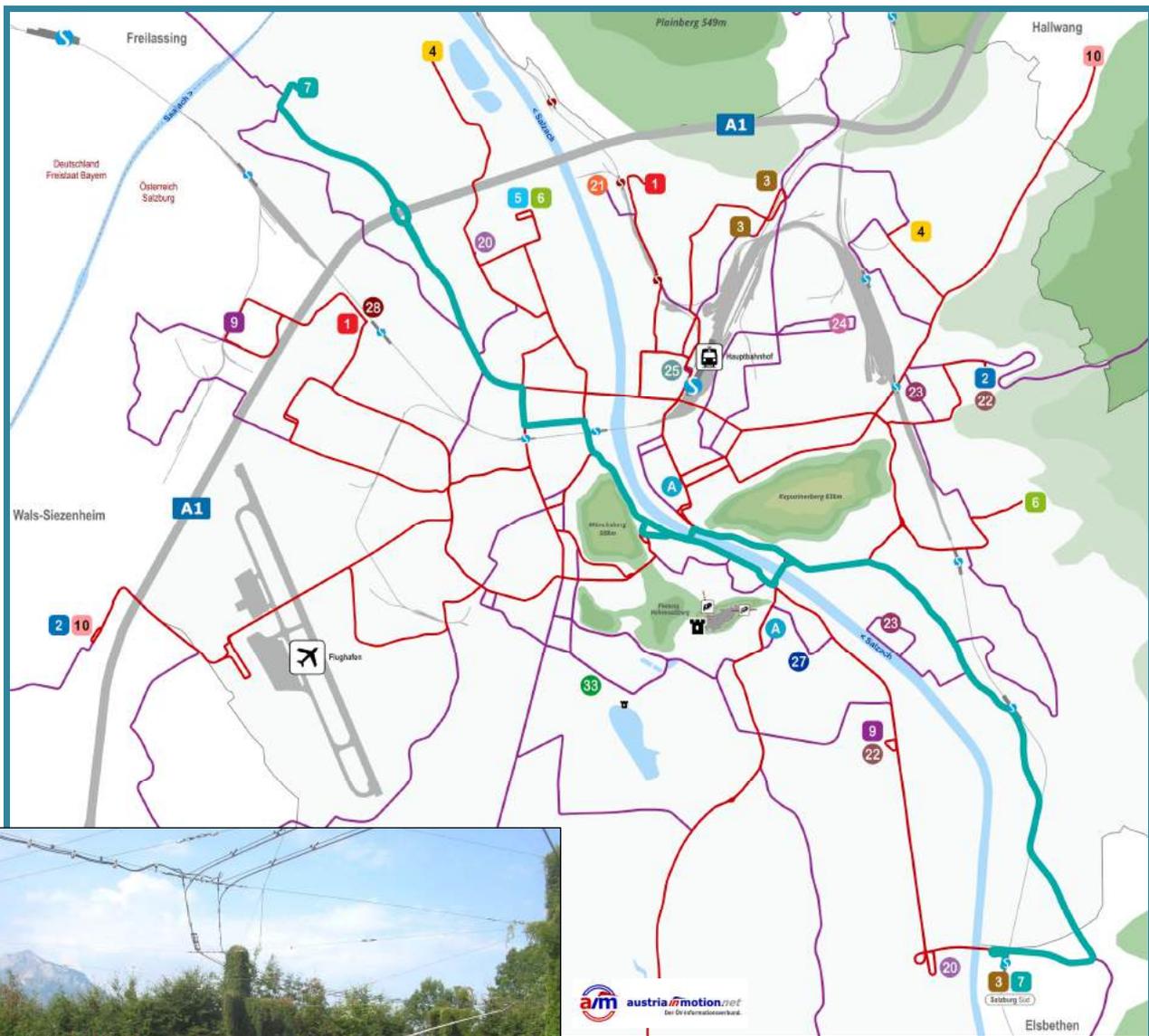
Links wartet Gräf & Stift 242 auf die Abfahrt in Parsch, während rechts Solaris 352 in Itzling/West steht. Dort würden im neuen Konzept die Obusse der Linie 1 wenden.

Obuslinie **7** im 10-Minuten-Takt mit 10 Kursen

**Salzburg Süd – Aigen – Volksgarten – Zentrum –
Landeskrankenhaus – Liefering – Forellenwegsiedlung**

Die Linie 7 wird aus Aigen kommend über Mülln und die Strubergasse nach Liefering geführt und übernimmt somit ab dem Hanusch-Platz die bisherige Linienführung der Obuslinie 4. In der Forellenwegsiedlung hat der Obus 12 Minuten Wendezeit. Damit können nochmals Verspätungen ausgeglichen werden.

Die Hst. Mönchsbergaufzug wird wieder bedient, somit die Griesgasse befahren und in den werk-täglichen frühen Morgenstunden ein 15-Min.-Takt anstelle des 20-Min.-Takts angeboten.



Solaris 312 kommt gerade über die Kehre zur Endstation Salzburg Süd

Obuslinie **9** im 15-Minuten-Takt mit 8 Kursen

**Josefiau – Volksgarten – Schallmoos – Kiesel –
Landeskrankenhaus – Aighof – Taxham – Europark – Kleßheim Kavalierhaus**

Die bisherige Linie 8 (Salzburg Süd – Zentrum – Messe) wird eingestellt und die Linie 12 von Schallmoos kommend durch die Gaswerksgasse geführt. Ab dort folgt diese Linie dem gewohnten Verlauf der Linie 9 bis Europark mit Verlängerung bis Kleßheim Kavalierhaus.

Die neue Linie 9 wird ganztags im 15-Min.-Takt betrieben (um 7,5 Minuten versetzt zur Linie 10 zwischen Justizgebäude und der Hst. Sterneckstraße), in den Nebenverkehrszeiten samstags und an Sonn- und Feiertagen dreimal stündlich und dann nur zwischen Hauptbahnhof (mit Wende über die Fanny-von-Lehnert-Straße) und Kleßheim.

Diese Linie dient als Zubringer- und Verteilerlinie der tangierten Linien, um die Fahrgäste besser auf das gesamte Linienangebot zu verteilen. Es entstehen schnellere Verbindungen als mit den anderen Hauptlinien durch die direktere Linienführung zwischen wichtigen Haltestellen. Aus Schallmoos kommend wird sich der Neuner als echte Alternative zur Fahrt zum Bahnhof (kurzer Fußweg ab Kiesel) behaupten! Außerdem wird die Linie 9 ab der Gaswerksgasse über das Landeskrankenhaus und die Lindhofstraße – am Stau der Ignaz-Harrer- und Rudolf-Biebl-Straße vorbei – zum Aighof geführt.

An der St.-Julien-Straße wird eine neue Haltestelle vor dem Abraham Richtung Kiesel eingerichtet.



Links steht Van Hool 271 bei der derzeitigen Endstation "Europark" der Obuslinie 9. Im neuen Konzept würde dort nur die Obuslinie 1 wenden und die Linie 9 bis Kleßheim weiterfahren. Am Hanusch-Platz, wie rechts Van Hool 280, würde die Linie 9 nicht mehr vorbeikommen.

Obuslinie **10** im 15-Minuten-Takt mit 8 Kursen

**Mayrwies – Langwied – Fürbergstraße – Volksgarten –
Zentrum – Maxglan – Kugelhof – Flughafen – Outletcenter – Walsersfeld**

Die Linie 10 tauscht mit der Linie 4 die Endstation Lankessiedlung und beginnt in Mayrwies. Sie fährt immer nach Walsersfeld, die Anschlussituation und das Fahrgastaufkommen sprechen hier für diese Verbesserung beim Obus und eine einheitliche Fahrplangestaltung und Linienführung ohne Ausnahmen für Schule, schulfrei oder Sommer. Das lästige und vor allem zeitlich sehr knappe und oft unmögliche Umsteigen samstags am Outletcenter (von der Linie 2 aus Walsersfeld kommend) mit nur 30 Sekunden Spielraum entfällt. Abends und an Sonn- und Feiertagen wird weiterhin im 30-Minuten-Takt gefahren, sonst viertelstündlich. Der 10er ist zur Linie 9 versetzt, um zwischen Justizgebäude und der Fürbergstraße einen dichten Takt anbieten zu können. Abends wird das Angebot ausgeweitet. Da der Nachtstern aufgegeben wird entfallen auch die Durchbindungen Walsersfeld - Zentrum - Birkensiedlung. Mit den im Fahrplan verlängerten Fahrten der Linie 1 steht allerdings ein Ersatzangebot zur Linie 2 am Hans-Schmid-Platz zur Verfügung. Die Linienstruktur wird vereinheitlicht, ohne nächtliche Ausnahmen, die zu Irritationen führen könnten.



Links steht Solaris 310 im November 2018 bei der derzeitigen Endstation "Lankessiedlung" der Linie 10, die im neuen Konzept die Obuslinie 4 übernehmen würde. Van Hool 287 im rechten Bild befindet sich in Mayrwies, wo der 10er stattdessen künftig viertelstündlich hinfahren sollte.

1.3 Das neue Albus-Netz

Albus ist mit seinen Autobuslinien die zweite wichtige Säule des öffentlichen Verkehrs in Salzburg. Da bei der Betrachtung des Netzes die Oberleitung keine Rolle spielt, sind Veränderungen der Linienführungen sehr leicht umsetzbar. Die Tabelle zeigt die neuen Albus-Linien im Kurzüberblick.

Linie	Takt (werktags)	Kurse	Takt (Samstag)	Takt (Sonntag)	Verlauf
A	30	2	30	30	Mirabellplatz - Hanusch-Platz - Altstadt - Busterminal Nonntal
20	30	3 (5)	30	30	Bessarabierstraße - General-Keyes-Str. - Hans-Schmid-Platz - Leopoldskroner Bad - Unipark Nonntal - Josefiu - Alpensiedlung (- Elisabethen - Puch/Urstein - Grödig)
21	15	6	20	30	Fürstenbrunn - Moosstraße - Aighof - Strubergasse - Kiesel - Hauptbahnhof
22	15	9	20	30	Josefiu - Leopoldskron - Zentrum - Mirabellgarten - Hauptbahnhof - Itzling - Sam - Obergnigl
23	60 / 30	1 / 2	--	--	Quartierbus: Rennbahnsiedlung - Aigen - Parsch - Gnigl ASKÖ
24	30	4	30	60	Freilassing - Rott - Alt-Liefering - Hans-Schmid-Platz - Aighof - Lindhofstraße - Zentrum - Lastenstraße - Vilniusstraße
25	15 (30)	6 (7)	15	15	Hauptbahnhof - Zentrum - Nonntal - Morzg - Hellbrunn (- Anif - Grödig - Rif)
27	15	6	20	30	Unipark Nonntal - Zentrum - Maxglan - Viehhausen (- Himmelreich - Walserfeld - Wals Kirchenplatz)
28	15	9	15	30	Europark - Siezenheim - Taxham - Aighof - Zentrum - Schallmoos - Kasern - Lengfelden - Bergheim
33	60	2	60	60	Gaisberg - Koppl - Obergnigl - Schallmoos - Zentrum - Riedenburg - Leopoldskroner Bad
35	30	2	60	60	Ortsbus Grödig: Fürstenbrunn - Grödig - Niederalm - Anif Maximarkt (- Anif Waldbad)

Besonders wichtig ist die **Linie 35** im Hintergrund der Verlängerung der Obuslinie 5 bis zur Untersbergbahn in Grödig. Ihr und dem ÖV-Angebot Grödigs kommen im weiteren Verlauf besonders ausführliche Erläuterungen zu, wie auch der vollständig neu konzipierten **Linie 20** und dem neuen **Quartierbus der Linie 23** zwischen Gnigl, Parsch, Aigen und der Rennbahnsiedlung.

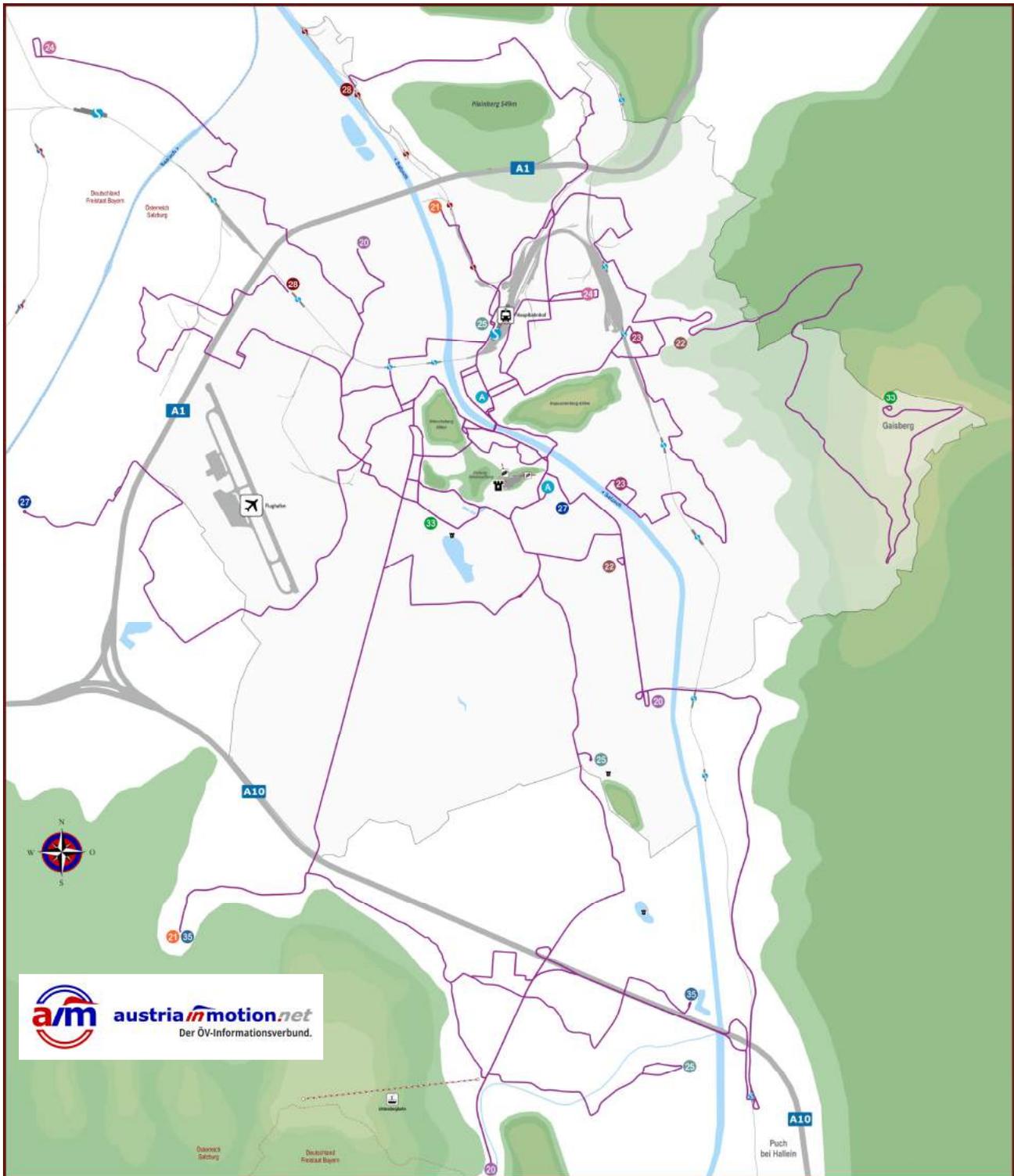
Die Altstadtlinie **A** bleibt in ihrem Angebot unverändert bestehen, alle anderen werden auf verschiedene Arten verändert, zusammengelegt, ergänzt oder erweitert.

Im Dezember 2015 wurden mit der (Wieder-)einführung des WalSieBusses die **Linien 31** (zwischen Siezenheim, Wals und Himmelreich) und **32** (Wals – Himmelreich – Walserfeld – Grünau – Käferheim – Walserberg) komplett eingestellt. Dabei wurde auf die Schüler vergessen, die an den ersten Schultagen nach Fahrplanwechsel ohne Busverbindung waren. Es musste umgehend (teuer!?) nachgebessert werden und Postbus wurde mit der Übernahme des Schülerverkehrs beauftragt.

Die Linie 31 wurde dafür in die Fahrten der Linie 32 integriert, das Angebot seitdem jährlich leicht an die Unterrichtszeiten angepasst. In der weiteren Betrachtung findet die Linie 32 daher keine Beachtung, wie auch nicht die **Linie 34** als Schulverstärker zwischen Europark, Forellenwegsiedlung und der Christian-Doppler-Klinik. Diese kann bestehen bleiben oder ggf. durch das Angebot der neuen Linie 24 ersetzt werden. Zu überlegen wäre auch eine veränderte Linienführung ab Europark (Linien 1, 9, 28), über die Forellenwegsiedlung (Linien 7, 24), die Red Bull Akademie, Salzachsee (Linie 4) bis zur Salzburgarena (Linien 5 und 6).

Nur an Schultagen fährt der in Grödig ortsansässige Reisebusunternehmer Schwab eine Fahrt der **Linie 37** um 07:30 Uhr von Grödig über die Autobahn nach Walserfeld. Nachmittags gibt es einen Retourkurs, der sich nach den Unterrichtszeiten richtet. Aktuell dienstags um 15:25 Uhr, an den restlichen Schultagen um 13:35 Uhr. Die Linie 37 wird nicht näher untersucht, da reiner Schulverkehr.

Das neue Albus-Netz von Salzburg im Design von Austria-In-Motion



Neben der Liniennetzänderung ist die **Schaffung von sanitären Einrichtungen** für das Albus-Personal ein wichtiges Kriterium für ein funktionierendes ÖV-System. Hier sind alle Beteiligten gefordert, die Situation zu verbessern. An gemeinsamen Endstationen von Obus und Albus muss es allen erlaubt sein, die vorhandene Infrastruktur an WC-Anlagen nutzen zu dürfen. An reinen Albus-Endstationen sind neue Anlagen umgehend zu schaffen.

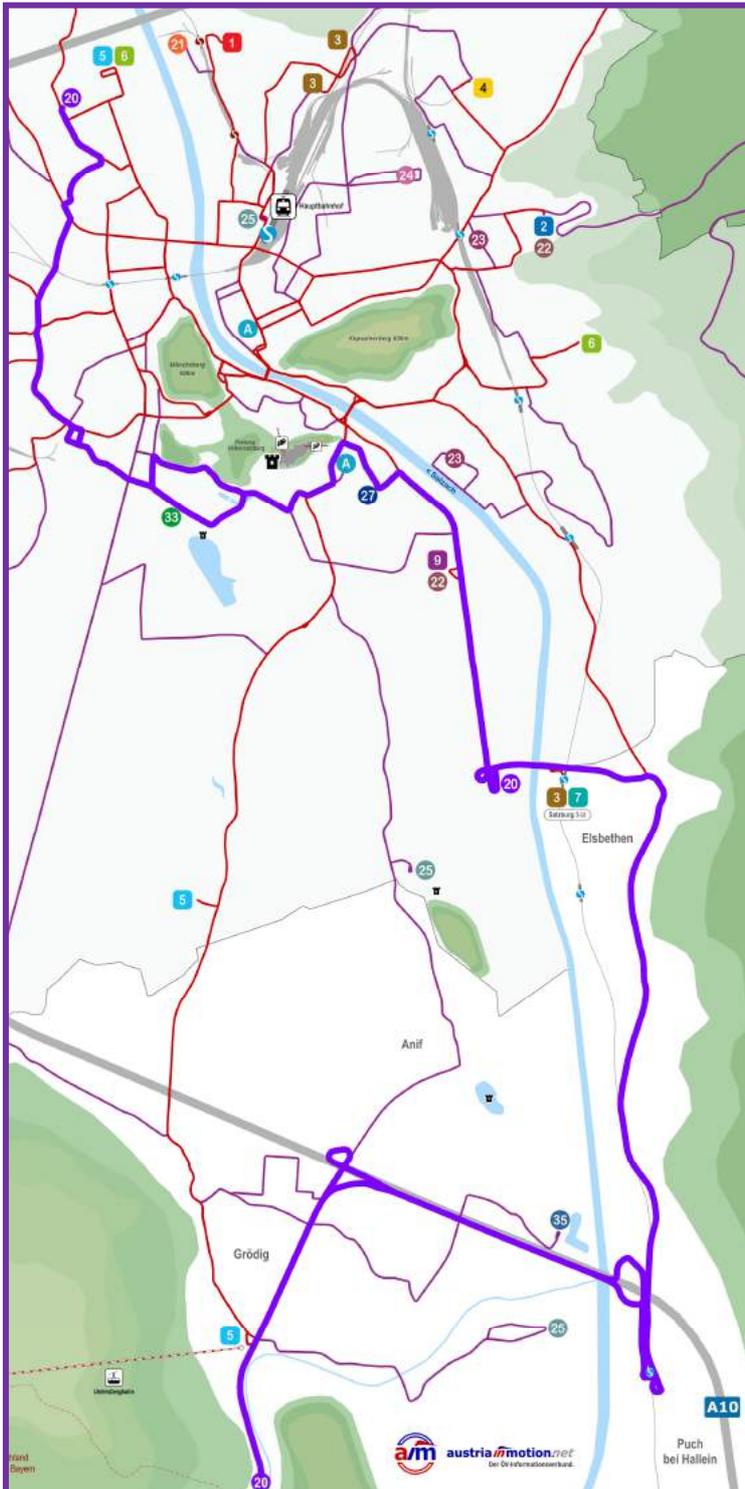
Grundlegendes zu den neuen Albus-Linien

- Das **Zentrum** wird durch die neuen Linienführungen **entlastet**. Das gilt v.a. für den Hanusch-Platz, da dort keine Albus-Linie mehr endet. In der aktuellen Fahrplan- und Liniengestaltung kommen alle Albus-Linien fast gleichzeitig am Hanusch-Platz bei der Schiffanlegestelle zusammen oder haben dort ihre Ausgleichszeit, wodurch es oft sehr eng wird – auch im Hinblick auf die störende Einfahrt zum Rot-Kreuz-Parkplatz und den Rückstau bis teilweise zur Staatsbrücke.
- Mit dem zur Verfügung stehenden Fuhrpark und Fahrpersonal werden werktags die Albuslinien 21, 22, 25, 27 und 28 im 15-Minuten-Takt geführt. Die Altstadtlinie A, die neue Linie 20, sowie die stark veränderte Linie 24 werden halbstündlich bedient, die neuen Linien 23 und 33 stündlich.
- Bei der Entwicklung des Albusnetzes muss im Gegensatz zum Obus nicht wirklich ein besonderer Wert auf die **Liniennetzstabilität** gelegt werden, da es keine Oberleitung zu berücksichtigen gibt. Die Umsteigezeiten an den wichtigsten Haltestellen, wie im Zentrum, sollten natürlich kurz gehalten werden.
- Sämtliche Linienführungen sind an die veränderten **Fahrgastströme** der letzten Jahre angepasst und tragen ebenfalls der städtebaulichen Entwicklung Rechnung. Die Griesgasse wird wieder befahren.
- **Taktverdichtung:** Auf der Linie 28 wird an Sonn- und Feiertagen zwar auf einen 30-Minuten-Takt reduziert, zwischen Siezenheim und Europark das Angebot jedoch deutlich erweitert und die Lücke im Netz geschlossen.
- **Samstags startet der 20-Minuten-Takt** auf den betreffenden Linien bereits ab Betriebsbeginn.
- **Kein 60-Minuten-Takt** mehr an Sonn- und Feiertagen in den Morgenstunden auf der Linie 21! Die Linie 25 wird sonntags auf einen 15-Min.-Takt zwischen Hauptbahnhof und Hellbrunn verdichtet.
- **Ausgleichs- bzw. Wendezeiten** an den Endstationen können teilweise erhöht werden, um den Fahrern mehr Ruhe zu gönnen.
- **Keine veränderten Linienführungen** am Wochenende. Die Kurz- oder Teilführungen am Wochenende werden gänzlich aufgehoben. Der Unipark in Nonntal und die Vilniusstraße werden immer bedient, wie auch die Schwarzstraße (durch die Zusammenlegung der Linien 22 und 23). Ebenso wird durch die neue Linie 33 das Leopoldskroner Bad ganzjährig angesteuert.
- Durch die **Einsparung von Fahrzeugen und Personal** im regulären Liniendienst können die freigewordenen Kapazitäten für die Liniennetzerweiterung durch die **neue Linie 23** (Quartierbus) verwendet werden.
- Ausnahmslos alle Fahrzeuge, die im Einsatz sind, werden im Fahrplan aufgenommen, dadurch Angebotserweiterung im Früh- und Abendverkehr in/aus alle(n) Stadtteile(n) Richtung Garage in der Julius-Welser-Straße.
- Zusammenlegung der aktuellen Linien 22 und 23 zur neuen Linie 22 (Führung durch die Auerspergstr. bzw. Markus-Sittikus-Str.). Es wird Montag bis Freitag ganzjährig nach Einheitsfahrplan gefahren, dadurch **kein reduzierter Schulfreifahrplan**.
- Es werden täglich **Spätverbindungen** auch nach 23 Uhr auf allen Linien angeboten. Dies kommt nicht nur Nachtschwärmern und Arbeitnehmern entgegen. Es verkehren alle Linien so, dass die Endstationen noch nach Mitternacht erreicht werden. Das Angebot wird nachts dem Obus angeglichen.
- Auf ein abweichendes **Nachtsternangebot** (Nächte auf Samstag und Sonn- und Feiertage) wird analog der Obuslinien verzichtet.
- Aufgrund der regen städtebaulichen Entwicklung in Maxglan wäre die **Rückkehr zum 10-Min.-Takt** entlang der Linie 27 bis Schule Viehhausen zu den Hauptverkehrszeiten wünschenswert.

Albus-Linie 20 – Die neue Tangentiallinie!

Bessarabierstraße – General-Keyes-Str. – Hans-Schmid-Platz – Leopoldskroner Bad – Unipark Nonntal – Josefiaw – Alpensiedlung (– FH Puch/Urstein – Grödig Hangendenstein)

Die Linie 20 ist als Tangentiallinie angedacht, um die berührten Obus- und Albus-Linien zu entlasten und eine komplett neue Verbindung von Lieferung über Maxglan und Leopoldskron nach Nonntal zu schaffen. Da die aktuelle Linie 165 zwischen Unipark, Elsbethen und Puch verkehrt, bietet sich eine Integrierung dieser Linie sofort an.



Betrachtet man die Verstärkungsfahrten der Linie 28 zwischen Untersbergbahn und Hangendenstein für die anliegenden Unternehmen, so fällt auf, dass die bisherigen Betriebszeiten denen der Linie 165 fast entsprechen. Somit kommt eine Verlängerung von der FH Puch/Urstein über die Autobahn nach Grödig bis Hangendenstein in Betracht. Es wird dadurch eine ÖV-Verbindung zwischen Grödig und Puch zur FH und S-Bahn geschaffen.

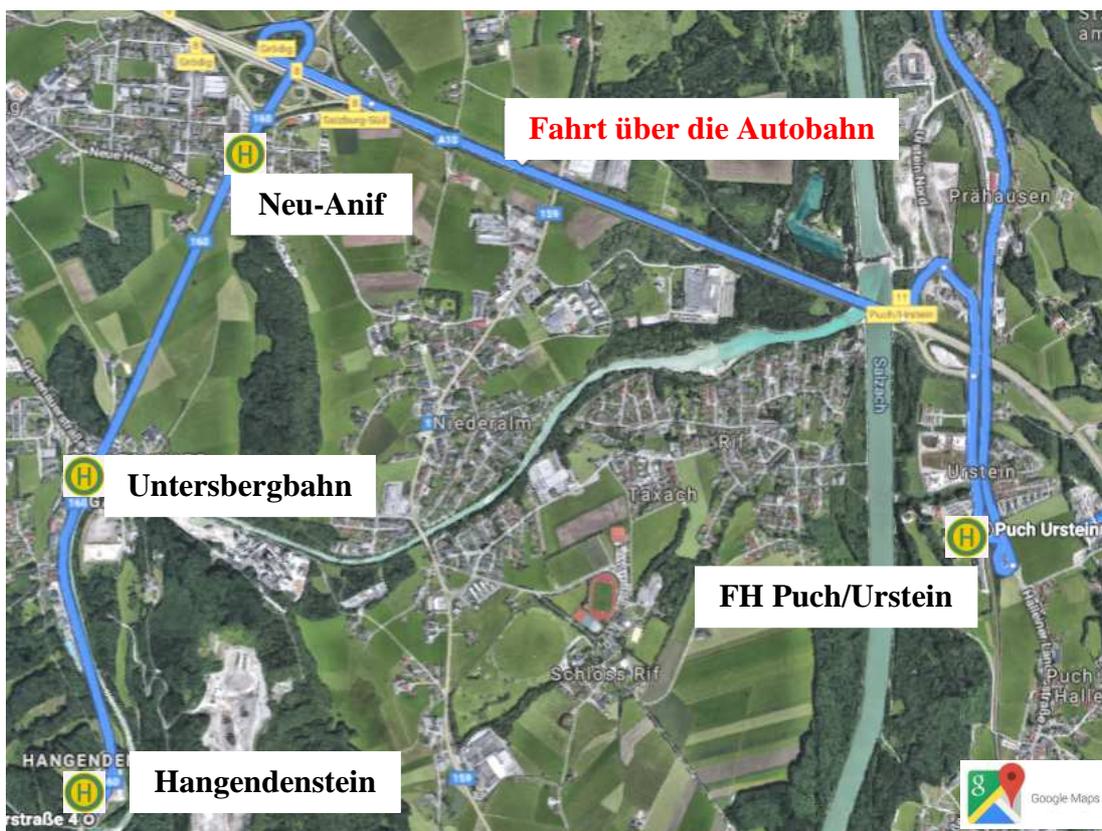
Die Fahrten der Linie 28 über die Alpenstraße können entfallen, da die Obuslinie 5 und die Albuslinie 25 als Zubringer nach Grödig in ausreichendem Maße zur Verfügung stehen und die Regionalbuslinie 170 über die Alpenstraße bis Anif und Hallein fährt.

Die Linie 20 startet in Liefering in der Kehre "Bessarabierstraße", folgt dem Verlauf der Obuslinie 4 bis zur Hst. Peilsteinerstraße, über die General-Keyes-Straße bis zur Christian-Doppler-Klinik (Anschluss Linien 7 und 24), dann südwärts über die Guggenmoosstraße bis Hans-Schmid-Platz (Linien 1, 2, 28), die Maxglaner Hauptstraße bis Hst. Schwedenstraße (Linien 1, 10, 27), durch die Kaiser-Karl-Straße (in der Gegenrichtung durch die Stieglstraße wegen der Ampel und Einbahnregelungen), Franz-Huemer-Straße, bei Stiegl-Brauwelt vorbei, über die Nußdorferstraße Richtung Leopoldskroner Bad mit Anschluss zur neuen Linie 33 Richtung Hanuschplatz, Obergnigl und Gaisberg.

Weiter geht's über Sinnhubstraße, Erzabt-Klotz-Straße (Linien 5 und 25) und die Petersbrunnstraße zum Unipark Nonntal (Linie 27) und durch die Akademiestraße. Dort könnte wegen des hohen Fußgängeraufkommens und der örtlichen Gegebenheiten nur sehr schlecht eine neue Haltestelle errichtet werden, es wird bis Faistauergasse (wie derzeit auch bei der Linie 165) durchgefahren. Auf der Alpenstraße verläuft die Linie 20 südwärts mit allen Halten bis Alpensiedlung. Im 30-Minuten-Takt werden bis hierher drei Kurse benötigt, mit der Verlängerung bis Grödig wären es fünf.

Zu den Hauptverkehrszeiten wird die Linie 20 weiter wie die bisherige Linie 165 über Glasenbach (Linie 7) bis zur FH Puch/Urstein (Regionalbus 160) geführt, über die Autobahn mit Abfahrt in Anif/Grödig und Halt in Neu-Anif (Anschluss Linien 25 und 35), dann direkt bis zur Untersbergbahn (Linien 5, 25 und 840) und bei der Retourfahrt über Gartenau und Hangendenstein wieder Richtung Salzburg.

Die Haltestelle "Salzburg Süd" wird durch "Kaindlweberweg" bestens versorgt, die Linie wird nicht zur Kehre geführt (Beschleunigung)!



Linienvverlauf der neuen Linie 20 zwischen Puch und Hangendenstein



Endstation Hangendenstein mit Wende über die Wehrstraße

Fehlende WC-Anlagen bei der Endstation Untersbergbahn sind schleunigst für die Fahrer nachzurüsten!

Bei Hangendenstein sollte aus Sicherheitsgründen über die Wehrstraße gewendet werden, da das Umkehren direkt über die Bundesstraße viel zu gefährlich ist!

Albus-Linie 21 – Fürstenbrunn bis Hauptbahnhof ohne Umsteigen

Fürstenbrunn – Glanegg – Moosstraße – Aighof – Strubergasse – Kiesel – Hauptbahnhof (– Kletterpark)

Zwischen Fürstenbrunn, der Moosstraße und VS Mülln bleibt die Linienführung unverändert. Ab VS Mülln wird die Linie 21 über die Aighofstraße zum Aighof (Anschluss Linien 2, 4, 9, 24, 28) geführt, nach der S-Bahn-Station durch die Strubergasse (Anschluss Linie 7), dann nordwärts Gaswerksgasse, ostwärts über die Lehener Brücke bis Kiesel (wie Linie 9), und über den Hauptbahnhof bis Fanny-von-Lehnert-Straße. Im Zusammenspiel mit den Linien 2 und 9 entsteht dadurch eine optimale Anbindung des Landeskrankenhauses und Aighofs an den Hauptbahnhof.



Durch die Wende über die Fanny-von-Lehnert-Straße können die Busleisten B und E weiter benutzt werden, ggf. sogar die Leisten C und D vom Obus. Die Leiste B bleibt fix für die Linie 25 und Leiste E für Albus' Hop On Hop Off.

Die Linie 21 benötigt im 15-Minuten-Takt sechs Kurse, im Halbstundentakt drei. Der 60-Minuten-Takt an Sonn- und Feiertagen vormittags wird auf einen 30-Minuten-Intervall verdichtet und somit den anderen Albus-Linien angepasst.

Zweimal stündlich fährt die Linie 21 ab Hauptbahnhof direkt weiter über die Hst. Engelbert-Weiß-Weg und die Hst. August-Gruber-Straße Richtung Bahnhof Itzling, an der Science City Itzling (Obuslinie 1) vorbei zum Kletterpark nahe dem Landesverwaltungsgericht.



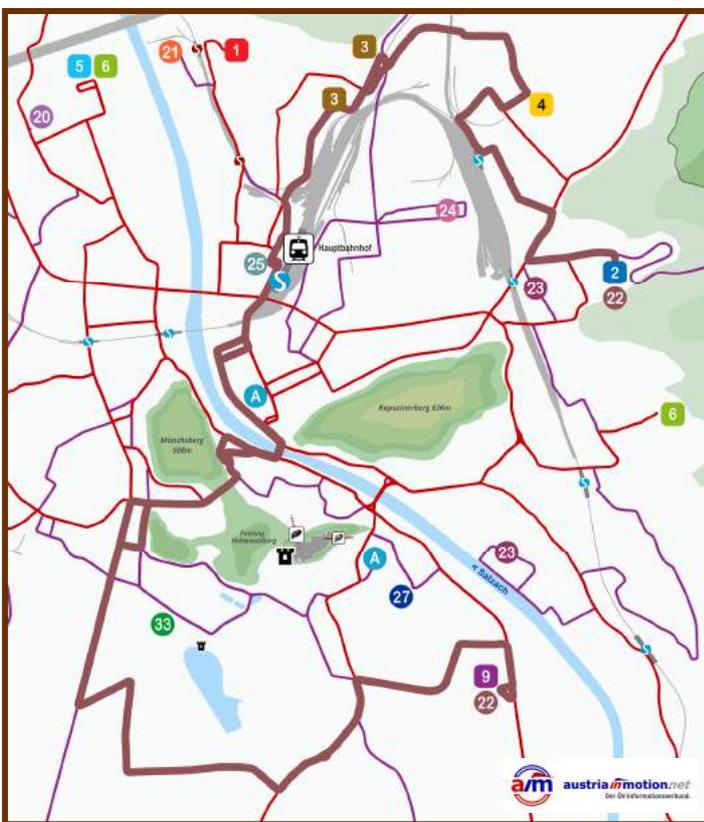
Albus auf Umwegen: Während Bauarbeiten im Bereich Moosstraße/Neutorstraße musste die Linie 21 im Frühjahr 2019 umgeleitet werden.

Albus-Linie 22 – Josefiaw bis Obergnigl

**Josefiaw – Kommunalfriedhof – Leopoldskron – Zentrum –
Mirabellgarten – Hauptbahnhof – Itzling – Sam – Obergnigl**

Die Linie 22 startet wie bisher in der Josefiaw (Linien 3, 9 und 20) und verkehrt bis Hanuschplatz unverändert, wird dann mit der derzeitigen Linie 23 zusammengelegt und bis Obergnigl geführt. Eine verlängerte Linienführung ab Obergnigl bis Fadingerstraße vor Schulbeginn und nach Schulschluss gibt es nicht mehr. Schülern steht zwischen Gnigl und Parsch der Quartierbus der neuen Linie 23 zur Verfügung.

Im Bereich der Schwarzstraße bis Hauptbahnhof wird eine neue Strecke über die Auerspergstraße (Richtung Bahnhof) bzw. Markus-Sittikus-Str. (Richtung Zentrum) gewählt, um für das Paracelsus Bad und die Arbeiterkammer jeweils eine neue Haltestelle errichten zu können, sowie zur Fahrzeitreduzierung. Der Stau in der Jahnstraße wird umfahren, die Pünktlichkeit steigt.



Die Linie 22 wird immer auf der vollen Strecke und v.a. zwischen Hauptbahnhof und Hanuschplatz als Entlastung und Ergänzung zur Obuslinie 1 werktags mit 9 Kursen im Viertelstundentakt bedient. An schulfreien Tagen erfolgt zudem keine Reduzierung auf 20-Minuten-Takt.

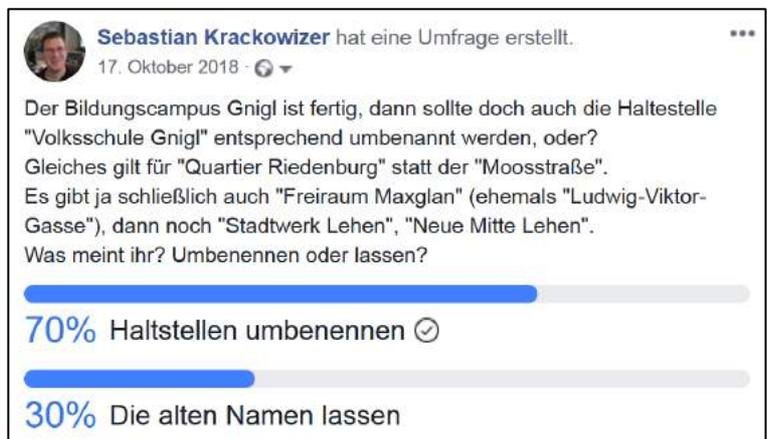
Im Einsatz werden 10-m-Busse sein.

Durch die geänderte Linienführung können am Hauptbahnhof die bisherigen "Schleifenfahrten" der Linie 23 von Leiste E über B entfallen (Reduzierung des Unfallrisikos!).

Den alten Streckenabschnitt Makartplatz/Theatergasse – Lastenstraße (– Vilniusstraße) wird die Linie 24 im 30-Minuten-Takt übernehmen.

Die Linie 22 ist von der Umbenennung zweier Haltestellen direkt betroffen, daher folgt hier das Umfrageergebnis dazu. Die "Volksschule Gnigl" wurde bereits auf Initiative des Verfassers und Einsatz des Vizebürgermeisters Bernhard Auinger in "Bildungscampus Gnigl" umbenannt. In Maxglan wurde die Hauptschule Maxglan zur "NMS Maxglan" (Linie 27).

Die Änderung von "Moosstraße" in "Quartier Riedenburg" wäre folgerichtig, steht aber noch aus.



Umfrage zur Umbenennung von Haltestellen

Albus-Linie 23 – Der neue Quartierbus

Rennbahnsiedlung – Aigen – Parsch – Gnigl ASKÖ

Die Fahrten der bisherigen Linie 23 zwischen Hanuschplatz und Leopoldskroner Bad während der Badesaison übernimmt die neue Linie 33, die restliche Strecke geht in der veränderten Linie 22 auf.

Die neue Linie 23 wird als Quartierbus zwischen Gnigl, Parsch und Aigen bis zur Rennbahnsiedlung im 60-Minuten-Takt verkehren (1 Mini-Bus) oder mit entsprechender Verdichtung zu den Hauptverkehrszeiten für Schülerfahrten halbstündlich mit zwei Fahrzeugen.

Start ist am Ignaz-Rieder-Kai beim Spar-Markt, weiter im Uhrzeigersinn durch die Johannes-Filzer-Straße (Rennbahnsiedlung), zurück zum Kai, südostwärts mit Halt am Überfuhrsteg, nordostwärts Überfuhrstraße zur Aigner Straße, nordwärts zur Hst. Ernst-Grein-Straße (neu zu errichten vor der Ampel, Bereich des ehem. AiTax am Beginn der Ernst-Grein-Straße), durch die Blumaustraße, dann Traunstraße (Hst. bei Unterführung Mandlgasse), weiter zur Hst. bei der Gyllenstormstraße (kurzer Fußweg zum Bahnhof Aigen), Spar-Markt, dann nordwärts zum Bildungshaus St. Virgil.



Linienführung Linie 23 zwischen Rennbahnsiedlung und St. Virgil



Linienführung Linie 23 zwischen Eichstraße, Gnigl S-Bahn und Parscher Str.

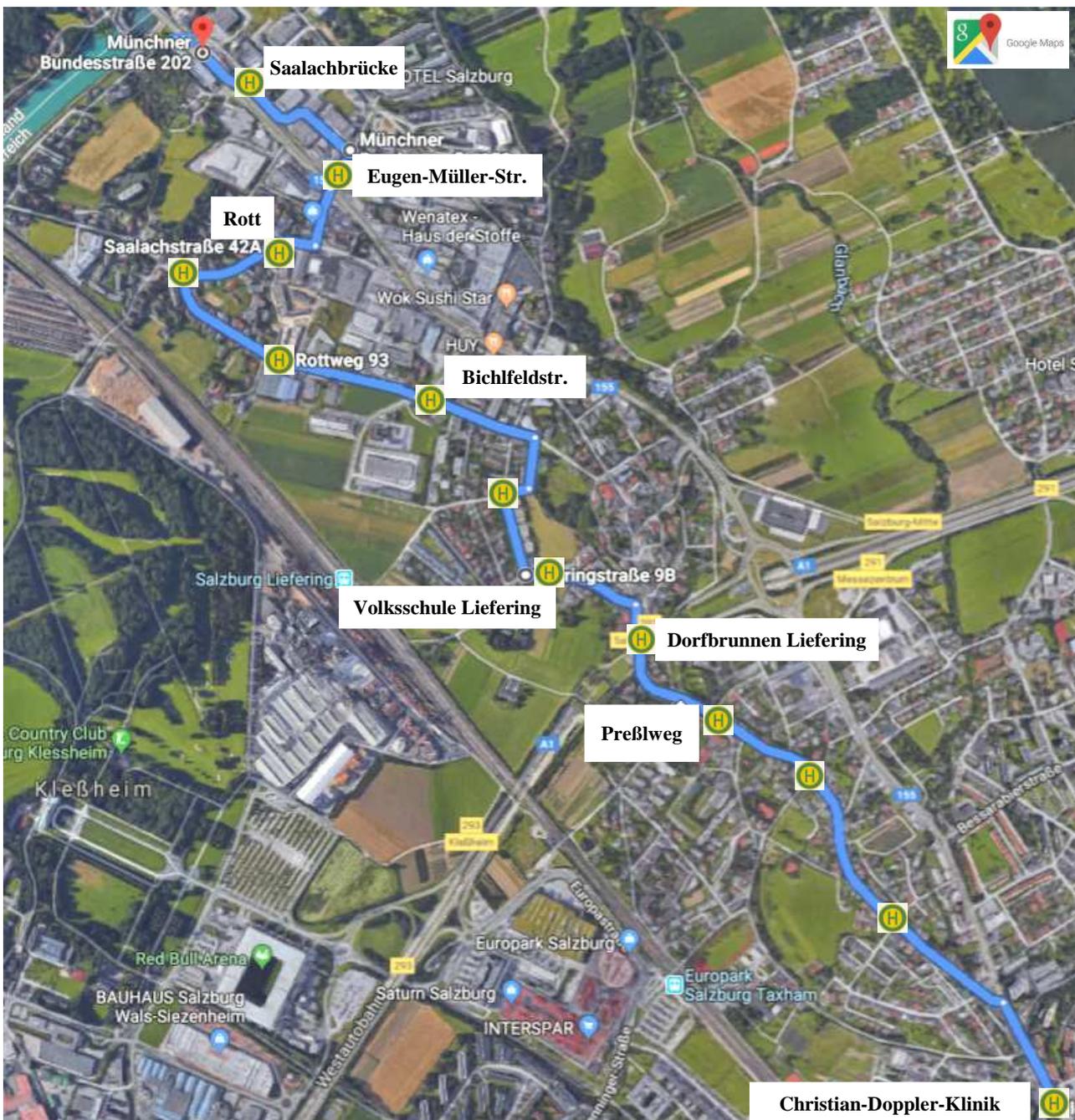
Ab St. Virgil fährt die Linie 23 nordwärts durch die Ziegelstadelstraße bis Preuschenpark (Fußweg zur S-Bahn), durch die Josef-Messner-Straße mit der Ausnahme "ausg. Linienverkehr" gegen die Einbahn zur Maria-Cebotari-Straße (Linie 6), nordwärts Richtung Schlosstraße.

Ab Hst. Schlosstraße beginnt eine Schleifenfahrt (siehe Abbildung links) zur Sterneckstraße (Linien 2, 4, 9, 10 und 33), dann Gnigl S-Bahn (4, 10, Regionalverkehr, S-Bahn), Reifen Eder mit Endstation beim ASKÖ Gnigl (blaue Linienführung). Richtung Aigen über Hst. Parscher Straße direkt zur Hst. Schlosstraße (rot markiert).

Albus-Linie 24 – Erschließung von Rott und Alt-Liefering

**Freilassing – Rott – Alt-Liefering – Hans-Schmid-Platz – Aighhof –
Lindhofstraße – Zentrum – Lastenstraße – Vilniusstraße**

Die derzeitige Linie 24 fährt zwischen Rott/Liefering und Hanuschplatz komplett die selbe Strecke wie die derzeitige Obuslinie 4, das sollte geändert werden. Die Linie 24 kann ab Rott über Alt-Liefering, die Guggenmoosstraße (HLW Annahof), Aighhof, Lindhofstraße bis zum Hanuschplatz geführt werden. Ab dem Zentrum übernimmt die Linie 24 den ehemaligen Streckenabschnitt der Linie 22 bis Lastenstraße und weiter bis zur Vilniusstraße. Das Angebot wird hier taktmäßig auf zwei Fahrten pro Stunde reduziert, aber generell bis Vilniusstraße und zu allen Betriebszeiten. In den Nebenverkehrszeiten wird die volle Strecke stündlich bedient.



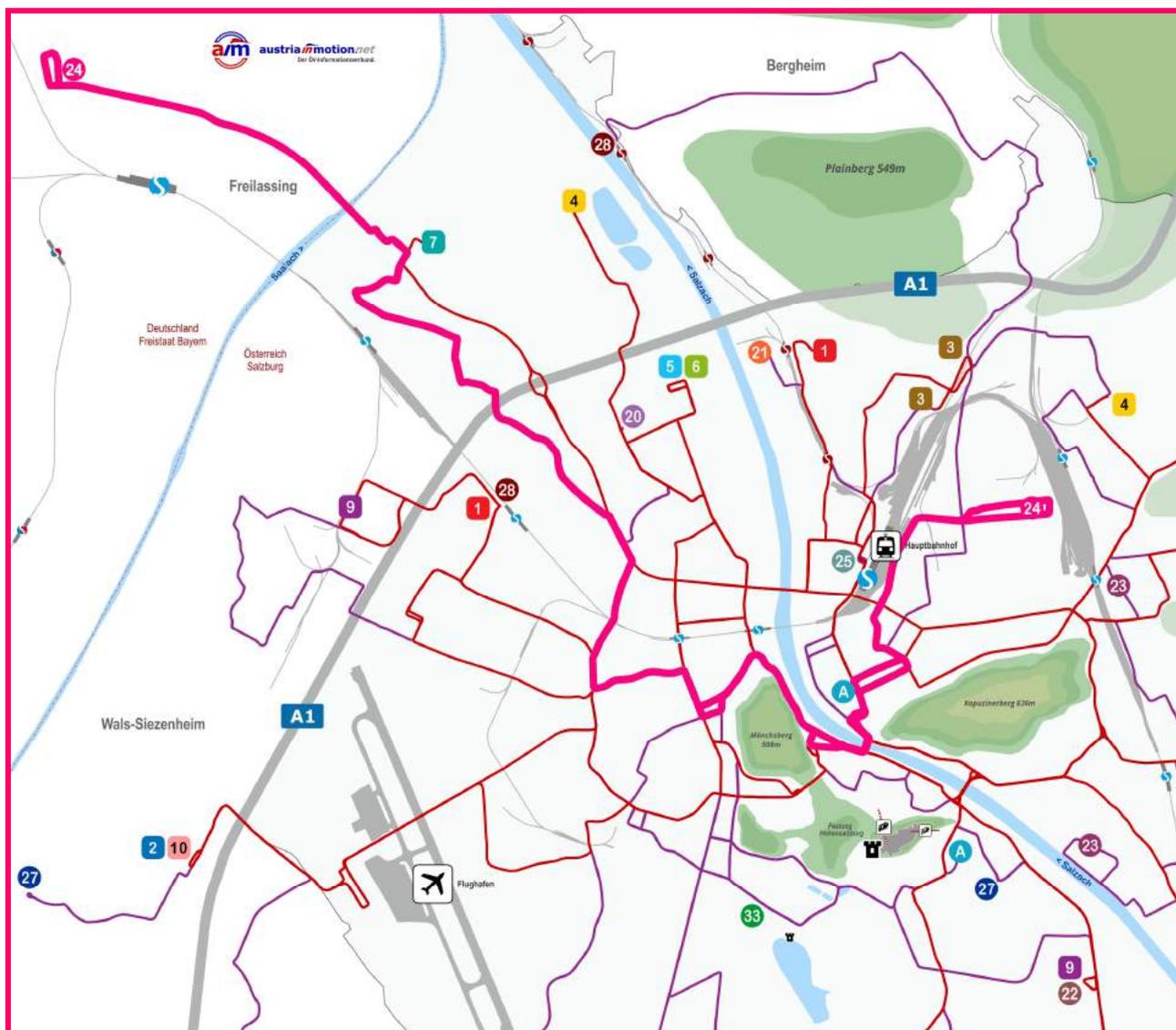
Linienführung Linie 24 zwischen der Staatsgrenze, Rott und der Christian-Doppler-Klinik

Der Streckenverlauf von Freilassing kommend bleibt bis zur Grenze gleich, wird dann über die Franz-Sauer-Straße am Stau vorbei zur Hst. Eugen-Müller-Straße (Anschluss Linie 7) geführt. Weiter folgt die neue Linie 24 fast der bisherigen Linie 34 bis Christian-Doppler-Klinik mit neuen Haltestellen, u.a. entlang des Rottwegs bzw. der Lieferinger Hauptstraße. Im Bereich Saalachstraße Nr. 36-40 entsteht die Haltestelle "Rott" bei der neuen Siedlung. Die ehemalige Hst. Rott an der Grenze wird in "Saalachbrücke" umbenannt.

Zwischen Christian-Doppler-Klinik und Hans-Schmid-Platz fährt die Linie 24 um 15 Minuten versetzt zur Linie 20, damit hier ein gleichmäßiger Takt angeboten wird für umsteigende Fahrgäste zu den Linien 1, 2 und 28.

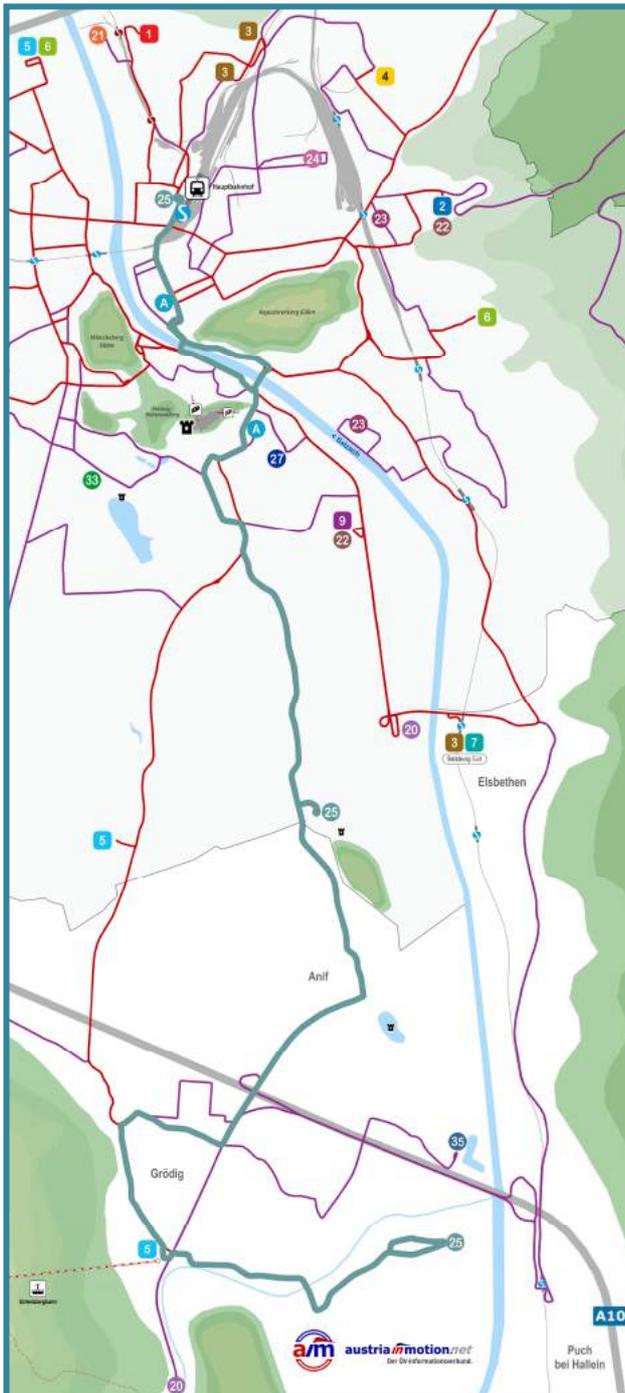
Es werden im 30-Minuten-Takt vier statt drei Kurse benötigt, im Stundentakt sind es zwei, dafür wird Alt-Liefering mit Rott gänzlich neu durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Fahrten der Linie 34 könnten ggf. zur Gänze entfallen (Evaluierung notwendig!).

Die Linie 24 ist wie alle anderen betroffenen Mülln-Linien (Obus wie Albus) wieder gänzlich durch die Griesgasse zu führen. Die beiden Mönchsbergaufzug-Haltestellen sind zusammen- und vor das Haus der Natur zu verlegen (Barrierfreiheit, ebene Straße, Umsteigehaltestelle, der Shared-Space-Bereich um den Anton-Neumayr-Platz und die Gstättingasse werden etwas entspannt).



Albus-Linie 25 – Ohne Umsteigen nach Rif!

Hauptbahnhof – Zentrum – Nonntal – Morzg – Hellbrunn (– Anif – Grödig – Rif)



Die Linie 25 wird die ganze Woche zwischen Salzburg Hauptbahnhof und Schloss Hellbrunn im 15-Minuten-Takt bedient (größtes Verkehrsaufkommen; Angebotsausweitung). Zwischen Hellbrunn und Anif wird auf einen 30-Minuten-Takt umgestellt.

Fahrgästen aus Salzburg nach Grödig wird die verlängerte Obuslinie 5 empfohlen, da die Reisezeit und der Takt kürzer sind.

Zur Hauptverkehrszeit in der Früh und ab ca. 16 Uhr wird weiterhin im 15-Minuten-Takt auf der vollen Strecke gefahren. In "Anif Neu-Anif" besteht Anschluss zur Linie 35 zum Maximarkt und bei "Grödig Zentrum" Anschluss nach Fürstenbrunn.

Ab der Untersbergbahn (zur Hauptverkehrszeit besteht Anschluss an die Linie 20 nach Puch und Elsbethen) übernimmt die Linie 25 den bisherigen Streckenabschnitt der Linie 35 bis Rif über Taxach Brückenwirt, wo halbstündlich ein Anschluss zur Linie 170 gegeben ist (Minuten 15 und 45).

Die Linie 25 erhält zwischen Untersbergbahn und Taxach zwei neue Haltestellen: Grödig Gutratweg (Leube) und Niederalm Leubestraße statt Niederalm Grödiger Straße.

Die Nachteile: Die Linie 25 fährt wochentags nur noch 2mal statt 4mal stündlich nach Grödig und am Wochenende nur zwei- statt dreimal, dafür verdichtet zwischen Hellbrunn und Salzburg Hauptbahnhof.

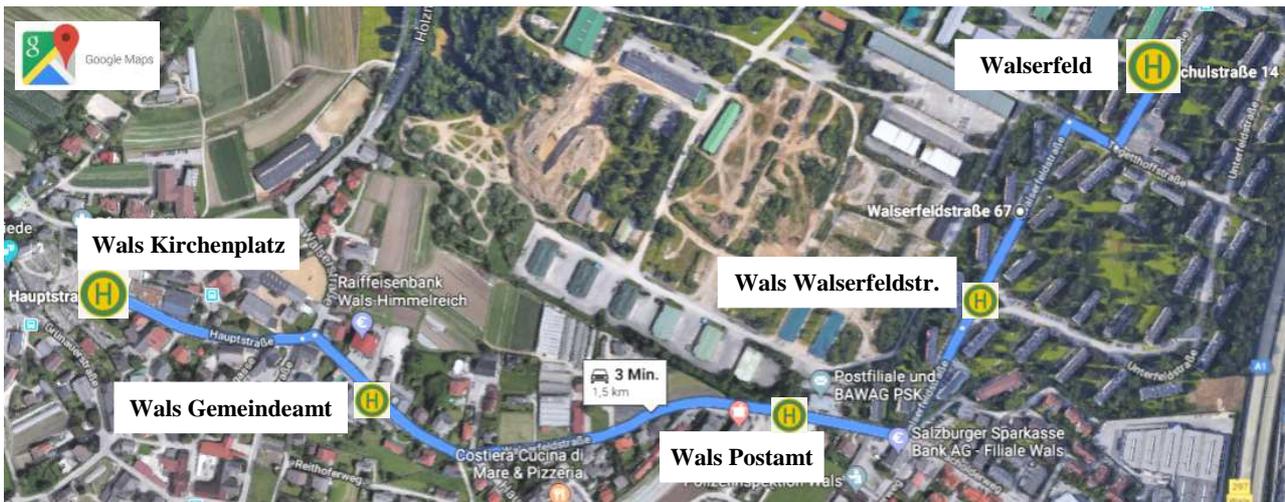


MAN Gelenk-KOM von Albus:
L 1751 auf der Linie 25 am Salzburger Hauptbahnhof.
Das Fahrzeug wendet von Busleite B über Busleiste E.

Albus-Linie 27 – Hinein nach Wals!

Unipark Nonntal – Zentrum – Mülln – Maxglan – Viehhausen
(– Himmelreich – Walsfeld – Wals Kirchenplatz)

Die Linie 27 wird von Walsfeld Schule (Endstation der Linien 2, 10 und des WalSieBus) über das Walser Gemeindeamt bis Wals Kirchenplatz verlängert und zwischen Viehhausen und Walsfeld werktags im 30-Minuten-Takt bedient (am Wochenende stündlich). Zwischen Viehhausen und Unipark erfolgt die Bedienung weiterhin im 15-Minuten-Takt und auch im 20- und 30-Minuten-Takt wird der Unipark künftig angesteuert. Keine Albus-Linie wendet mehr am Hanschplatz, die Haltestelle wird entlastet!



Linienführung Linie 27 zwischen Wals Kirchenplatz und Walsfeld Schule

Wochentags sind 6 Kurse im Einsatz (statt bisher nachmittags 7, trotz Linienverlängerung!), im Nebenverkehr fahren drei Fahrzeuge, Wals Kirchenplatz wird dann stündlich als Endstation bedient. Für die Linie 27 wird neben der Linienverlängerung die tägliche Erweiterung des Abendverkehrs empfohlen.

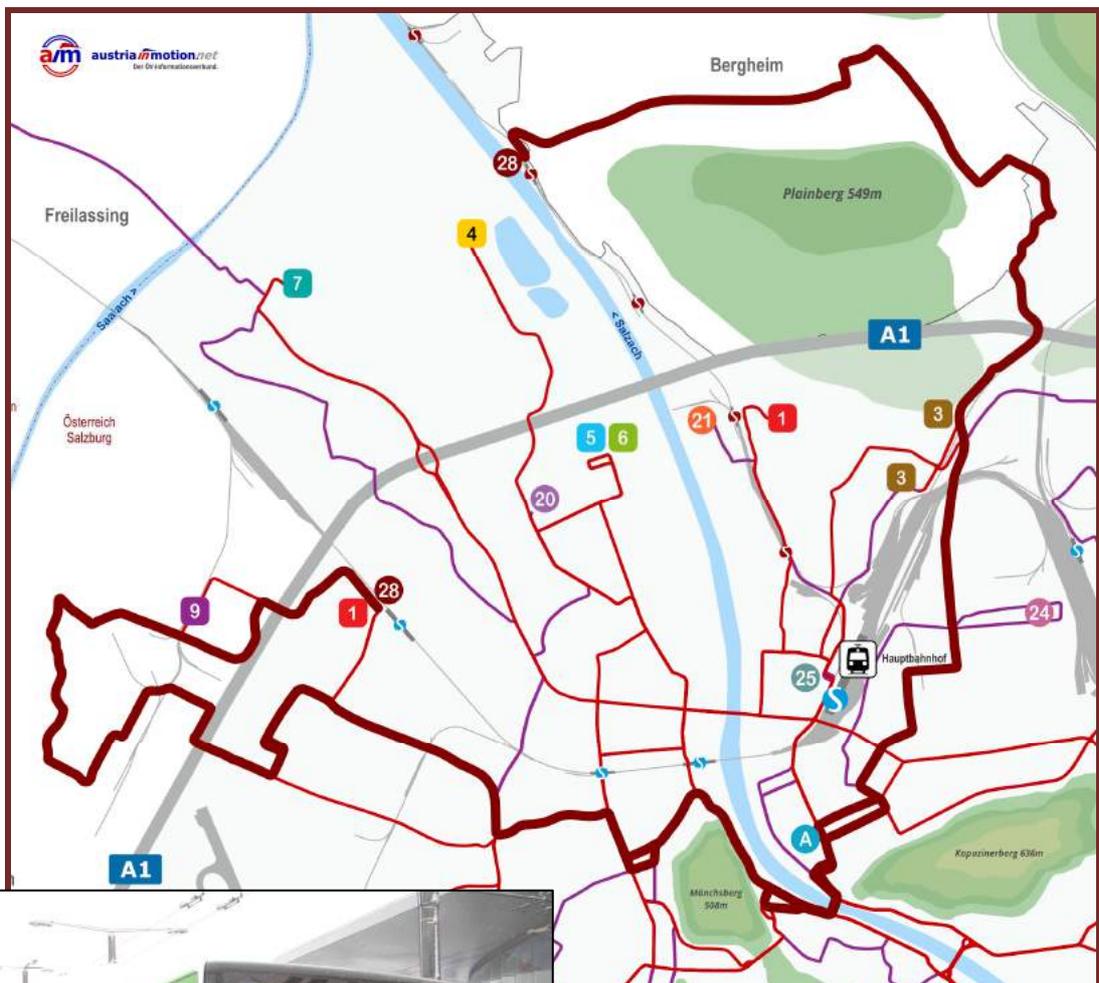


Mercedes Gelenk-KOM L 1779 an der Endstation Walsfeld.

Albus-Linie 28 – (Fast) die längste Fahrt in Salzburg

**Europark – Siezenheim – Taxham – Aighhof – Zentrum –
Schallmoos – Kasern – Lengfelden – Bergheim**

Die neue Linie 28 ist eine Verbindung aus der bisherigen (Europark – Siezenheim – Taxham – Aighhof – Zentrum) und der Linie 21 (Zentrum – Schallmoos – Kasern – Lengfelden – Bergheim). Im Einsatz sind 9 Kurse. Am Samstag wird der Nord-Ost-Ast wieder auf 15-Minuten-Takt umgestellt, jedes zweite Fahrzeug wendet in Siedlung Lengfelden (dadurch 8 Kurse im Einsatz), die anderen haben Anschluss in Bergheim an die Lokalbahn. Sonntags wird die vollständige Linie auf 30-Minuten-Takt reduziert, dafür immer ab/bis Europark geführt, um die Lücke im Liniennetz zu schließen. Auch für die Linie 28 wird die Einführung einer Spätfahrt nach Bergheim empfohlen mit Ankunft um Mitternacht (Lokalbahn-Anschluss).



Der Dreiaxser MAN L1644 von Albus auf der Linie 28 an der Endstation Europark im Jänner 2019

Albus-Linie **33** – Vom Gaisberg ins Lepi

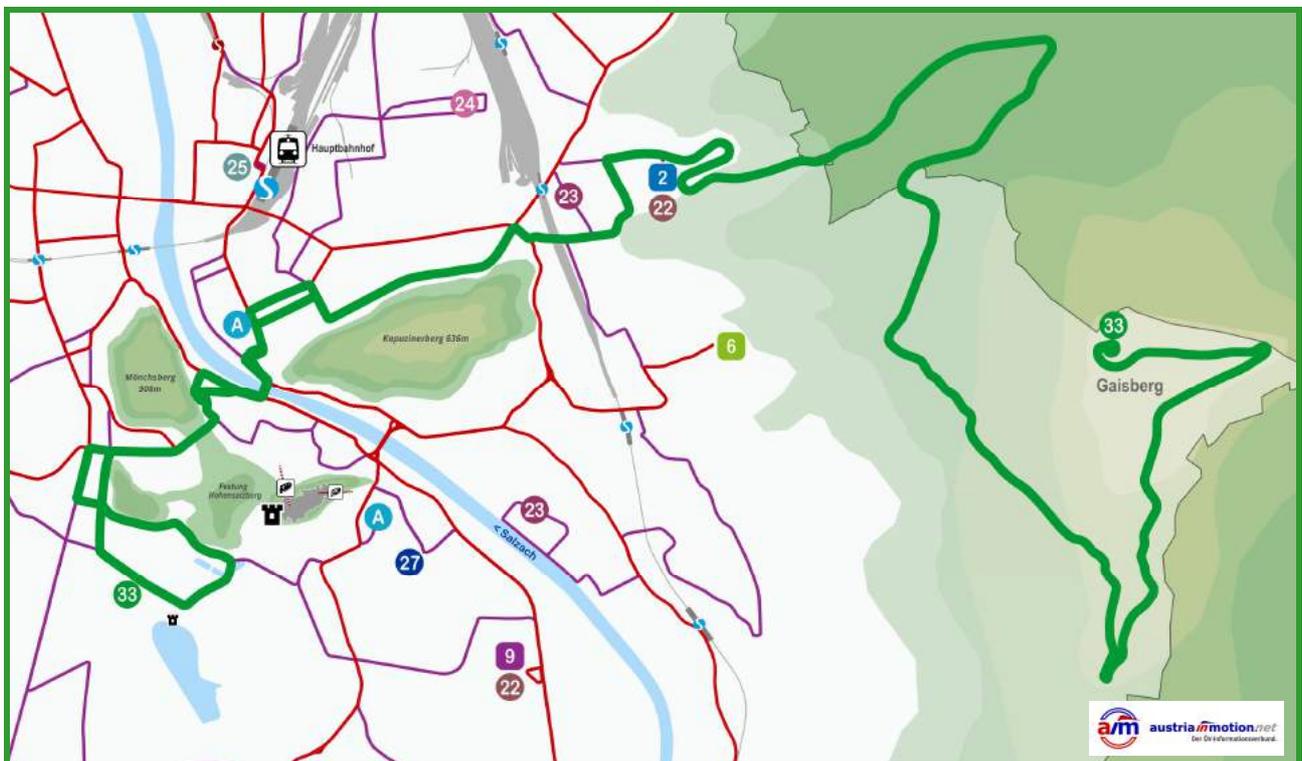
Gaisberg – Koppl – Obergnigl – Schallmoos – Zentrum – Riedenburg – Leopoldskroner Bad

Die Linie 33 ist eine Verbindung aus der Linie 151 (Mirabellplatz – Gaisberg, alle 90 Minuten) und einem Teilabschnitt der alten Linie 23 (Mirabellgarten – Leopoldskroner Bad während der Badesaison). Diese **Gaisberg-Lepi-Linie** würde mit zwei Fahrzeugen im 60-Minuten-Takt ganzjährig und ganztäglich bedient, somit der Salzburger Hausberg regelmäßiger befahren, die Salzburger könnten und sollten umsteigen.

Die erste Abfahrt vom Gaisberg erfolgt um 9 Uhr, die letzte um 22 Uhr.

Obergnigl als Endstation der Linien 2 und 22 wird nicht bedient, dafür alle Haltestellen zwischen dem Bildungscampus Gnigl (ehemals VS Gnigl) und Mirabellplatz. Die Linie 33 wird über die Versorgungshaus- und Eichstraße zur Sterneckstraße (Linien 2, 4, 9, 10, 23) geführt. Die Umsteigemöglichkeiten zu den anderen städtischen Linien werden so verbessert.

Bei der Haltestelle Parscher Straße kann zur neuen Linie 23 Richtung Parsch, Aigen, Bildungshaus St. Virgil und Rennbahnsiedlung umgestiegen werden.



Am Leopoldskroner Bad besteht Anschluss an die neue Linie 20 Richtung Nonntal und Alpensiedlung (Elsbethen, Puch, Grödig), beim Akademischen Gymnasium Richtung Maxglan, Christian-Doppler-Klinik und Bessarabierstraße.

Zwischen der Hst. "Quartier Riedenburg" und Leopoldskroner Bad wird nicht wie bisher bei der alten Linie 23 (und nur während der Badesaison) über die Hst. Gorianstraße gefahren, sondern über die Hst. Sinnhubstraße mit Nähe zum Akademischen Gymnasium. Dadurch ist ein besserer und vor allem barrierefreier Umstieg von den Linien 21 und 22 aus dem Süden kommend Richtung Leopoldskroner Bad möglich, weil kein Fahrbahnwechsel beim Umsteigen nötig ist.

Albus-Linie **35** – Ein "echter" Ortsbus für Grödig!

Fürstenbrunn – Grödig – Neu-Anif – Niederalm – Anif Maximarkt (– Anif Waldbad)

Aktuell verkehrt die Linie 35 mit drei Fahrzeugen von Fürstenbrunn nach Rif, dabei führt jede zweite Fahrt über die Birkensiedlung. Mit der Verlängerung der Obuslinie 5 nach Grödig entfällt diese Spange, es müssten zur Aufrechterhaltung des Fahrplans mit Anbindung in Rif jedoch weiterhin drei Fahrzeuge eingesetzt werden. Daher schlägt der Verein Austria-In-Motion eine Veränderung der Linienfürungen mit Liniennetzoptimierung und Einsparpotenzial vor.

Die umgestaltete Linie 35 könnte als vollwertiger »Ortsbus Grödig« mit einem Einsatz von nur zwei Fahrzeugen ganztags im 30-Minuten-Takt verkehren. Beginn der Fahrten wäre weiterhin bei der Endstation Fürstenbrunn, weiter über Glanegg Schloss (direkter Anschluss von Linie 21 aus Salzburg) mit neuen Haltestellen nach Grödig. Bei "Grödig Zentrum" besteht Anschluss zur Linie 25 nach Anif, Hellbrunn und Salzburg.

Die Linie 35 erschließt als richtiger, neuer Ortsbus das Schulzentrum, Produktionsbetriebe, Seniorenheime und Einkaufsmöglichkeiten. Ab der Hst. "Anif Neu-Anif" (Anschluss von Linie 25 aus Salzburg) fährt der Bus über die Neue-Anifer-Straße zum Maximarkt in Anif. Bei Betrieb im Waldbad Anif können die Kurse sogar bis dorthin verkehren.

Samstags und sonntags wird mit nur einem Fahrzeug im 60-Minuten-Takt gefahren bei gleichenbleibenden Anschlüssen zu den Linien 21 und 25. Eine Verdichtung nach Bedarf ist natürlich bei Erfolg der Linie möglich und wünschenswert.

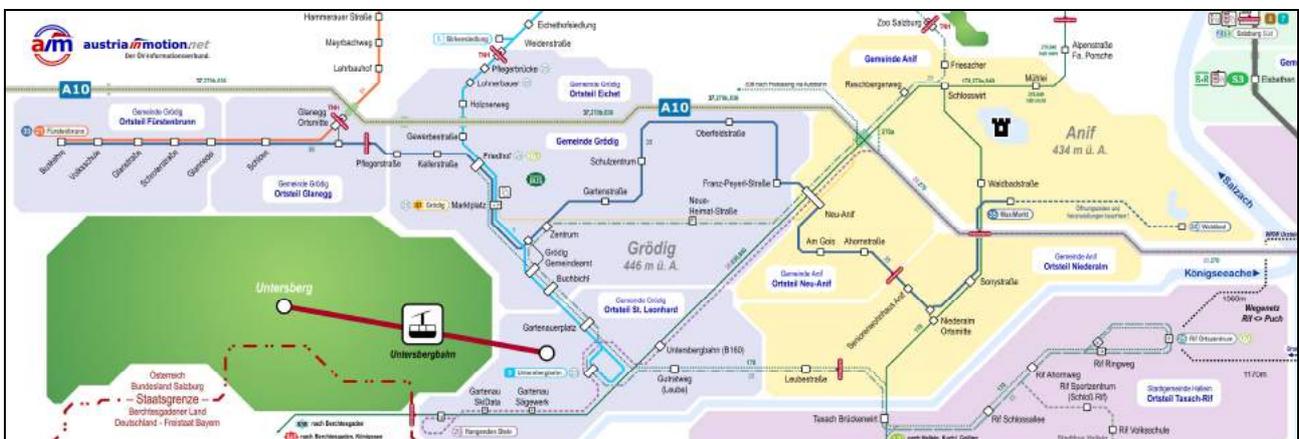


Ein 10-m-Bus auf der Linie 35 verlässt die Birkensiedlung Richtung Fürstenbrunn und wirbt für den Gaisbergbus (Linie 151).

Die folgende Abbildung zeigt einen Ausschnitt des Liniennetzplans von Austria-In-Motion für das Gemeindegebiet von Grödig.

Zu sehen ist die verlängerte Linie 5 zur Untersbergbahn, die neue Linie 20 zum Hangendenstein, die Linie 25 bis Rif und natürlich die Linie 35 als Ortsbus zwischen Fürstenbrunn und Anif Waldbad.

Die Haltestellen Mostwastl, Fischerweg und Weiherweg werden wohl ersatzlos entfallen wenn die Obuslinie 5 verlängert wird.



Liniennetzplanauszug von Austria-In-Motion für das Gemeindegebiet Grödig mit allen neukonzipierten Linien

weitere Autobus-Linien

Die **Regionalbuslinie 170** findet Beachtung, da sie bei der Haltestelle Taxach Brückenwirt auf die aktuelle Linie 35 abgestimmt ist, um dort Fahrgäste von/nach Rif zur Fahrt von/nach Salzburg bzw. Hallein abzufertigen. Da die derzeitige Linie 35 nicht ganztags betrieben wird, führen die täglich letzten sechs Fahrten der Linie 170 über Rif von/nach Salzburg bzw. Hallein. Im Frühverkehr an Werktagen fahren fahrplanmäßig zahlreiche Kurse über Rif nach Salzburg, um den Pendlern das Umsteigen in Taxach zu ersparen und die Fahrzeit deutlich zu verkürzen. Da die neue Linie 25 bis Rif verkehren würde, wären die werktäglichen Fahrten der Linie 170 über Rif nicht mehr notwendig, die Postbuslinie könnte beschleunigt werden. Achtung: Umsteigeknoten Taxach Brückenwirt zur Minute 15 und 45 muss dabei berücksichtigt werden.

Ab Dezember 2019 ist eine Verstärkung der Strecke Rif - Salzburg auf einen 15-Minuten-Takt durch eine **neue Linie 175** seitens des Landes für ca. 800.000 Euro jährlich geplant und bereits medial groß kommuniziert worden. Ob diese Linie durch die Änderungen bei den Linien 25 und 35 zwingend erforderlich ist darf in Frage gestellt werden. Das Geld wäre andersorts besser investiert, z.B. in der **Erschließung Käferheims** im Gemeindegebiet von Wals-Siezenheim. Der dort verkehrende WalSieBus ist für Pendler wegen der eingeschränkten Betriebszeiten (erst nach 8 Uhr) ungeeignet, somit (fast) jeder auf den PKW angewiesen, um nach Salzburg zu kommen. Alternativen gibt es einfach keine und es sind auch keine in Sicht.

Vom deutschen Oberbayernbus wird die **Linie 836** betrieben. An Schultagen gibt es von Berchtesgaden über die Untersbergbahn und Neu-Anif eine Fahrt über die Autobahn zum Bahnhof in Freilassing. Retour fahren drei Kurse. Die Linie 836 spielt also kaum eine Rolle bei den Pendlerströmen Grödigs.

Die **Linie 840** verkehrt von Salzburg Hauptbahnhof über die Alpenstraße, Anif, die Untersbergbahn und Marktschellenberg nach Berchtesgaden. Sie ist v.a. touristisch stark genutzt. Das Fahrplangebot ist dementsprechend ausgestaltet und unterscheidet sich stark zwischen Werktags- und Wochenendfahrplan, zudem gibt es einen eigenen Sommer- und Winterfahrplan. Anstelle die Linie 175 neu einzuführen wäre evtl. eine Taktverdichtung der Linie 840 zu diskutieren.

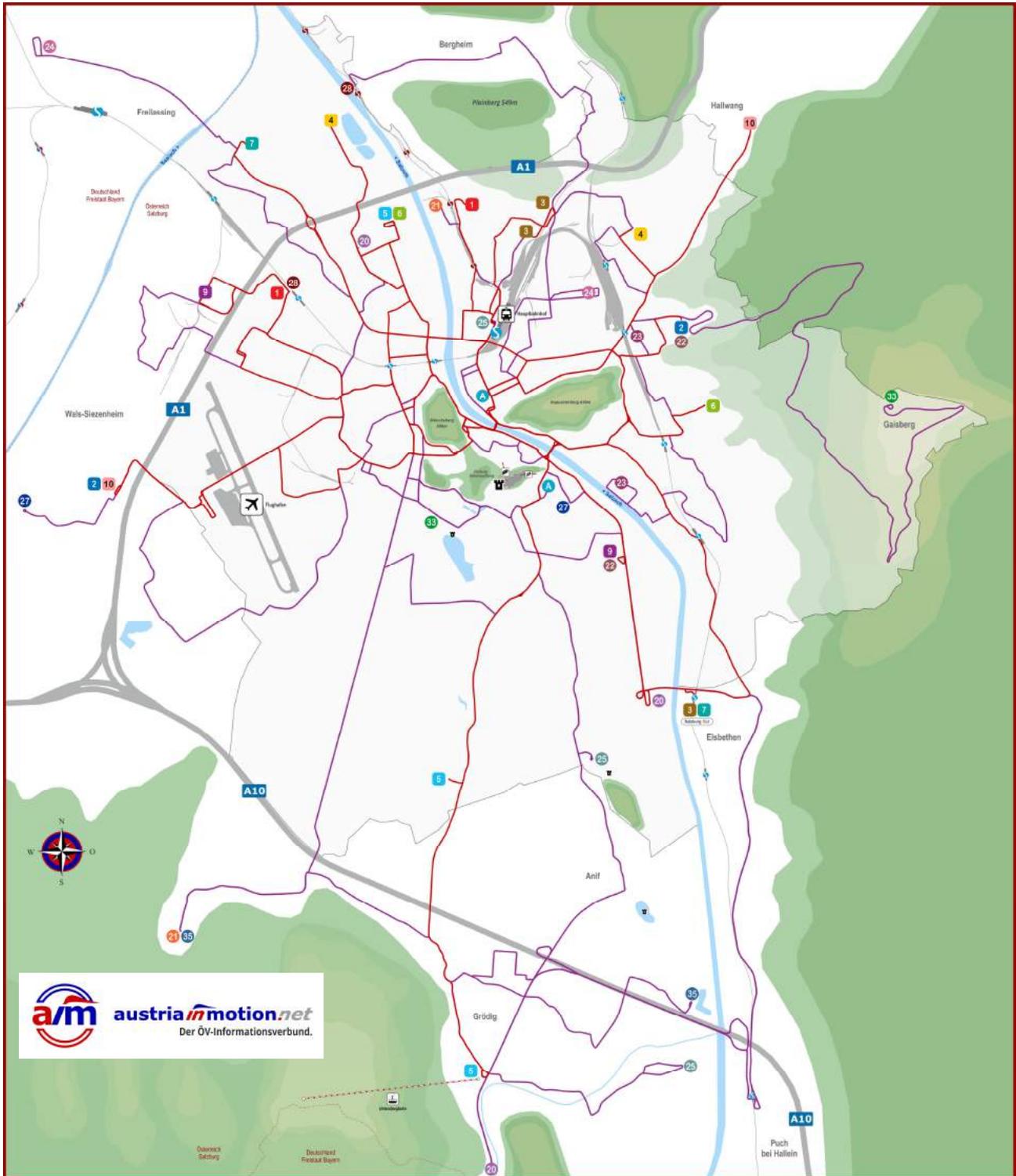
Besonders positiv hervorzuheben ist die **Gemeinde Grödig** mit ihrem parteiübergreifenden Programm zur **Förderung des öffentlichen Verkehrs**. Jahreskarten werden mit 125 Euro pro Person unterstützt und jeder Gemeindegänger kann bis zu 10 Einzelfahrkarten pro Monat zum Preis von nur 1 Euro über die Gemeinde beziehen.⁹ Der öffentliche Verkehr ist somit trotz der ersten Außenzone um die Kernzone Salzburgs so günstig wie sonst nirgendwo in den Randgemeinden zur Fahrt in die Landeshauptstadt. Dieses Engagement wird hoffentlich fortgeführt.

Mit der Obuslinie 5 wird Grödig ein deutliches Zeichen für andere Gemeinden setzen, dass der Obus Zukunft hat, auch wenn ab Dezember 2019 (vorerst?) nur der Elektro-Obus fährt. Die Oberleitung kann ja noch folgen!

Für den Bereich Fürstenbrunn, Grödig, Niederalm, Rif und Anif gibt es durch die Obuslinie 5 und die angepassten Albus-Linien 20, 25 und 35 deutliche Vorteile:

- weniger Fahrzeuge im Einsatz, daher Kostenersparnis
- Lückenschluss im Liniennetz (Neu-Anif und Niederalm, Grödig <> Puch)
- Anschluss an die S-Bahn in Puch/Urstein
- geordnete Fahrplanstruktur auf den Linien 25, 35, 170
- Rif wird durch die verlängerte Linie 25 umsteigefrei an Salzburg angeschlossen
- Anbindung des Maximarkts und Waldbads Anif (Linie 35)
- Verbindung Grödig - Puch - Elsbethen über die Linie 20
- Angebotsausweitung auf der Linie 35 in die Abendstunden

Das neukonzipierte Gesamtnetz im Überblick mit allen Obus- und Albus-Linien



Wenn in der Stadt Salzburg und den umgebenden Randgemeinden der öffentliche Verkehr nachhaltig verbessert werden soll, so scheint eine grundlegende Veränderung des Liniennetzes ratsam, um mit den vorhandenen Mitteln für Fahrgäste, das Fahrpersonal und auch für die Betreiber neben den Geldgebern von Stadt und Land mehr zu erreichen.

2 Die Bestandsaufnahme

Die Gesamtfläche der Stadt Salzburg, Landeshauptstadt des gleichnamigen Bundeslandes und an dem Fluss Salzach gelegen, beträgt 65,64 km². Salzburg kam ihm Jahr 1816 zu Österreich und ist die viertgrößte Stadt der Alpenrepublik.¹⁰ Die Bevölkerungszahl hat sich seit der Einführung des Obus im Oktober 1940 fast verdoppelt. Derzeit leben ca. 153.400 Menschen in den 24 Stadtteilen und drei angrenzenden Landschaftsräumen Hellbrunn, Gaisberg und Heuberg. Die Verkehrsentwicklung in der Stadt ist von der stetigen Zunahme im privaten Kfz-Verkehr gekennzeichnet.

Der mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegte Anteil der Wege sank dagegen zwischen 1995 und 2016 von 21 % auf 14 %, ein Wert der im mitteleuropäischen Vergleich unterdurchschnittlich ist. Zugenommen hat aber der Radverkehr zwischen 1995 und 2008 von 12 % auf 20 %. Die höchsten Verkehrsbelastungen finden sich innerstädtisch im Norden der Vogelweiderstraße (50.000 Kfz je Tag), der Lehener Brücke (43.000 Kfz), der Fürbergstraße (34.000) und der Alpenstraße (33.000). In den wichtigen Radialstraßen der Stadt wuchs der Verkehr zwischen 1961 und 2005 um etwa 300 %.

Zum Erhalt der Luftgüte sind in Vollziehung des EU-Rechtes Maßnahmen gegen den zunehmenden Individualverkehr erforderlich.¹¹

Mit der seit 1928 bestehenden Autobus-Linien-Betriebsunternehmung Salzburg (ALBUS) und dem seit 1940 immer weiter ausgebauten Oberleitungsbus (OBUS) verfügt Salzburg über ein relativ dichtes öffentliches Verkehrsnetz, das über Jahrzehnte gewachsen und seit jeher an die Topographie der Stadt angepasst, aber wohl schon länger nicht mehr aktuellen städtebaulichen Entwicklungen und Fahrgastströmen angepasst wurde.

Die letzte große Liniennetzreform gab es im Dezember 2003 mit seitdem fast jährlichen Anpassungen unter dem damaligen Verkehrsdirektor Gunter Mackinger. Die von den einstigen Stadtwerken geführten Autobuslinien wurden später zur Gänze an Albus (eine gemeinsame Tochtergesellschaft des Wiener Autobusunternehmens Dr. Richard mit 51 %

und der Salzburg AG mit 49 %) übertragen. Die Salzburg AG betreibt innerstädtisch den Obus, dazu den Mönchsbergaufzug und die Festungsbahn; außerhalb die Lokalbahnstrecken S1 und S11, die Wolfgangseeschiffahrt, die Schafbergbahn und noch bis Ende 2021 die Berchtesgadenerlandbahn.

Neue Oberleitungsstrecken und Linien kamen im Laufe der Zeit hinzu, wobei auch Albuslinien teilweise oder zur Gänze als Obuslinien elektrifiziert wurden, zuletzt die Linie 20 als Obus 9 zwischen Europark und Justizgebäude.

In Anbetracht des in Österreich seit 1. Jänner 2016 in allen Bereichen des öffentlichen Lebens geltenden **Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes**, das einen barrierefreien Zugang auch zu Bussen und Bahnen vorsieht, sind leider immer noch Obusse im Einsatz, die ohne ausklappbare Rampe ausgestattet sind. Die Salzburg AG war aber bemüht den Fuhrpark schnellstmöglich auf Vordermann zu bringen und wollte bis Sommer 2016 den kompletten Bestand auf Niederflur umgestellt haben. Das Ziel wurde verfehlt und wird vermutlich auch bis Ende 2019 nicht erreicht sein.

Verschiedene Behinderten- und Zivilinvalidenvereine, die Presse und Medien in Salzburg auf das Thema angesprochen äußerte sich absolut niemand zur Problematik. Die Behindertenbeauftragte der Stadt versicherte ihr Engagement in Zusammenarbeit mit dem Behindertenbeirat in diesem Belang. Obus-Chef Dipl.-Ing. Brandl sagte verbindlich zu, an Wochenenden und Feiertagen ausschließlich Fahrzeuge mit Rollstuhlrampe einzusetzen und auch weitere Anliegen des Beirats abzuarbeiten, um die Umsetzung der jeweiligen Maßnahmen zu beschleunigen. Eine erfreuliche Nachricht.¹²

Die Anschaffung neuer Obusse bis Ende 2019 wird sich positiv auf die Wahrnehmung eines modernen Fuhrparks auswirken. Die Altfahrzeuge können anschließend laufend aus dem aktiven Linienbetrieb ausscheiden, verkauft, verschrottet oder in den historischen Bestand des engagierten Vereins Pro Obus überführt werden.

2.1 Obus, Albus und der Fahrplan

Bei der Analyse liegt die Konzentration auf dem organisierten, öffentlich zugänglichen und linienmäßig betriebenen Obus- und Albus-Angebot. Wichtige Kriterien hierfür sind: der Fahrzeug- und Personaleinsatz, Netzstruktur, Netzdichte, Bedienungshäufigkeit, Fahrzeitenstaffelung, Erreichbarkeitsverhältnisse.¹³

Das Obus- und Albus-Linienangebot, in Zusammenspiel mit den Autobuslinien anderer Betreiber, übernimmt eine Zubringer- und Verteilerfunktion für den regionalen und überregionalen Bus- und Bahnverkehr (S-Bahn, Regionalbus, Nah- und Fernverkehrszüge), allerdings mit einer wesentlich höheren Bedienungshäufigkeit als die der einzelnen Regionalbus- und Bahnstrecken.¹⁴

In den vergangenen Jahrzehnten hat sich die Versorgung im Obus-Liniennetz der Salzburg AG stetig gewandelt. Mit der Linienreform im Dezember 2003 wurden die Takte auf den Obuslinien vereinheitlicht, über die Jahre bis 2019 wurden aber auch diese harmonisierten Intervalle wieder laufend verändert. Ähnliches gilt für die Albus-Linien, deren Takte in den letzten Jahren noch deutlicher eingeschränkt wurden.

Im März 2004 musste wegen Kundenbeschwerden hinsichtlich des vor allem im Frühverkehr deutlich verschlechterten Obusangebots auf einigen Linien nachgebessert werden. Seinerzeit wurde samstags auf allen Obuslinien ein 10-Min.-Takt angeboten, doch schrittweise – Linie für Linie – wurde zum 15-Min.-Takt zurückgekehrt. An Sonn- und Feiertagen wurde der Fahrplan im Vergleich zu den Jahren vor 2004 am weitesten eingeschränkt.

Mit Fahrplanwechsel im Dezember 2013 waren dann alle Obuslinien samstags nur noch vier Mal pro Stunde unterwegs und somit weniger oft als vor der großen Reform im Dezember 2003. Das Angebot am Wochenende wurde beinahe jährlich reduziert, zuletzt beim Fahrplanwechsel im Dezember 2018.

Die Linienkoordination ist für einen regelmäßigen und strukturierten Betriebsablauf sehr wichtig. Die zahlreichen Fahrgäste wünschen sich ein schnelles Erreichen ihres

Fahrtziels ohne lange Wartezeiten an den Haltestellen. Diese Voraussetzung führt dazu, dass das betreffende Verkehrsunternehmen gezwungen ist, die Linien aufeinander abzustimmen.

Es sind zahlreiche Versuche nötig, in denen die Abfahrtszeiten immer wieder angeglichen und erneut abgeändert werden müssen, bis schließlich ein kleines Etappenziel erreicht ist. Denn schon bei der nächsten größeren Haltestelle ergibt sich das gleiche Problem: Anschluss für Umsteiger? Oft lässt es sich sehr einfach durch das Verschieben der Abfahrtszeiten um fünf Minuten lösen (im 10-Minuten-Takt). D.h. bei zu vielen Linien sollten immer nur zwei bis drei gleichzeitig von einer Haltestelle abfahren, die restlichen fahren fünf Minuten später, damit die Wartezeit am geringsten ist für alle umsteigenden Fahrgäste.

Ein anderer Ansatz geht genau in die entgegengesetzte Richtung: Den kompletten Verzicht auf direkte Umsteigeanschlüsse bei dichter Taktfolge. Übertragen auf Salzburg, das von großen Verkehrsproblemen und Verspätungen beim Obus geplagt ist: werktags würde im 10-Minuten-Takt darauf verzichtet auf Anschlussreisende zu warten. Durch die Versetzung aller Linien zu einander wird aber gewährleistet, dass regelmäßig eine Fahrtmöglichkeit angeboten wird. Ist der Obus pünktlich muss der Umsteiger wenige Minuten auf seinen Anschluss warten; bei Verspätungen ergeben sich ohnehin Wartezeiten.

Durch die bessere Koordination von Umsteigeverbindungen lassen sich lästige Wartezeiten reduzieren oder ganz vermeiden, die der „Fahrgast nicht nur als zeitraubend, sondern zudem als besonders lang andauernd [empfindet].“¹⁵ Gerade Pendler haben durch die häufige Nutzung der Obusse und Albusse ein sehr viel differenzierteres und leider auch negativeres Bild vom Angebot und Service rund um den öffentlichen Verkehr als Touristen, die vielleicht einmal im Jahr in Salzburg unterwegs sind, und so manche negative Faktoren nicht wahrnehmen, z.B. Taktlücken, Stau, Umsteigesituationen.

Da Haltestellen einen Abwicklungs- (für Informationen und ggf. Fahrkartenkauf) und Umschlagpunkt (Ein- und Umsteigen) darstellen, muss der Fahrgast beim »Umschlag« im gebrochenen Verkehr richtig geleitet und informiert werden. Außerdem sollten die Haltestellen weitgehend behindertengerecht ausgestattet sein, auch um dem österreichischen Bundesbehindertengleichstellungsgesetz zu entsprechen.¹⁶

In der Mobilität eingeschränkte Menschen können an den meisten Haltestellen die Obusse barrierefrei, also stufenlos erreichen, da der Fuhrpark der Salzburg AG seit Mitte 2016 fast komplett mit Niederflurfahrzeugen (zum Großteil mit ausklappbarer Rollstuhlrampe) ausgerüstet ist. Albus ist seit vielen Jahren mit seiner kompletten Flotte gesetzeskonform unterwegs und sehr vorbildlich.

Leit- und Orientierungssysteme für Sehbehinderte und gehörlose Menschen sind jedoch fast nirgends vorhanden. Nach dem Gesetz sollten immer mindestens zwei der Sinne *Sehen, Hören, Tasten* gleichzeitig angesprochen werden. Blinde Menschen sind im Umgang mit dem öffentlichen Verkehr stark eingeschränkt, sie müssen sich an Haltestellen auf ihre Mitmenschen und/oder das Fahrpersonal verlassen, um den richtigen Bus besteigen zu können. Haltestellen-Ansagen in den Fahrzeugen sind in ausreichender Lautstärke und Deutlichkeit für viele Fahrgäste wesentlich.

Die Haltestellen befinden sich in unterschiedlichen Erhaltungszuständen und haben nur zum Teil Fahrgastunterstände; über Fahrplanaushänge, ein Haltestellensymbol (auf Löffel oder Tafel) verfügen alle, teilweise sind sogar Echtzeitmonitore (Linien und Abfahrten) und Umgebungspläne (Was ist wo im näheren Umkreis?) vorhanden.

Die subjektive Wahrnehmung der Sauberkeit der Fahrzeuge zeigt, dass Albus mit seiner Flotte sauberer wirkt als die Salzburg AG mit ihren Obussen, wie auch Medienberichte im Laufe des Jahres 2018 zeigten.

Durch die verschiedenen Verkehrszeiten der Linien, den Bedarf an Fahrzeugen und die Anzahl der zu befördernden Fahrgäste ergeben sich zwischen den Endstationen – auch in Ab-

hängigkeit vom Individualverkehrsaufkommen – zwischen den Endhaltestellen verschiedenen lange Fahrzeiten. Dadurch muss mit der Umstellung auf andere Intervalle darauf geachtet werden, dass die Linienkoordination erhalten bleibt, vor allem im Zentrum und an zentrumsnahen Haltestellen. Gegebenenfalls sollte die Umstellung auf ein anderes Fahrplanintervall schrittweise erfolgen, da der Verkehr nicht schlagartig sondern kontinuierlich im Verlauf des Abends weniger wird. Mit nachlassendem (zunehmendem) Individualverkehr beschleunigen (verlangsamen) sich auch die Fahrzeiten im Linienverkehr.

Im direkten Vergleich mit den Albus-Linien fällt auf, dass diese in ihrer Bedienung eine wesentlich geringere Häufigkeit/Taktung aufweisen als der Obus. Einen 10-Minuten-Takt gibt es auf keiner Albus-Linie, werktags ist der Viertelstundentakt Standard, in den Nebenverkehrszeiten wird – mit Ausnahme der Linie 28 – generell nur halbstündlich gefahren, auf der Linie 21 Sonntag vormittags sogar nur stündlich. Die Linie 23 verkehrt an schulfreien Werktagen gar nur dreimal stündlich.

In den vergangenen Jahren wurden die Takte der Albus-Linien gerade am Wochenende stark ausgedünnt und bestehende Anschlussrelationen verschlechtert (z.B. Linie 21 samstags in Bergheim an die Lokalbahn S1/S11). Zudem ist festzuhalten, dass diese zentrumslastig geführt werden (Endstation Hanuschplatz bei fast allen Linien) und am Wochenende oft nicht den vollen Linienweg bedienen: Linie 22 nur bis Makartplatz (statt Schallmoos), Linie 23 sonntags nur bis Hauptbahnhof statt Zentrum, Linie 27 nur bis Hanuschplatz statt Unipark Nonntal, Linie 28 sonntags nur zweistündlich zwischen Siezenheim und Europark (dafür als einzige Albus-Linie neben der Linie 25 sonntags im 20-Minuten-Takt). Den Albus-Fahrgästen wird in den Nebenverkehrszeiten das Angebot somit massiv eingeschränkt.

Die Linie 24 verkehrt seit Dezember 2017 zwischen Hanuschplatz und Lieferung auf derselben Strecke wie die veränderte Obuslinie 4 und hat den ursprünglich erdachten Expresslinien-Charakter verloren. Eine Veränderung der Linienführung scheint an der Zeit.

Nachtverkehr in Salzburg?

Über ein eigenständiges **Nachtliniennetz** hat sich der Verein Austria-In-Motion schon länger umfangreiche Gedanken gemacht und ein Konzept erarbeitet. Aber vielleicht wären auch gerade nachts die alten Ringlinien wieder von Vorteil, um einen Großteil der Stadt miteinander zu verbinden?

Doch es gibt aktuell den **Nachtstern**.¹⁷ Dieser verkehrt in den Nächten auf Samstag und vor Sonn- und Feiertagen. Zunächst noch auf allen Linien angeboten und als Ergänzung zum BusTaxi-Angebot an normalen Werktagen ab 23 Uhr sehr gut angenommen, wurde das Angebot mittlerweile eingeschränkt.

Auf den wichtigsten Obus-Linien wird im Nachtstern derzeit ein 30-Minuten-Takt bis ca. 1 Uhr nachts gefahren. Hierbei sind die Abfahrtszeiten alle auf das Zentrum zur Minute 15 und 45 abgestimmt (zwischen 23:15 und 00:45 Uhr). Einige Albus-Nachtsternfahrten wurden in den letzten Jahren ebenfalls eingeführt (Linien 25, 27 und 28). Die straffen Fahrzeiten nachts, um Fahrzeuge und Personal einzusparen, führen aber oft dazu, dass die Anschlüsse nicht gehalten werden können.

Im Nachtstern sind die Linien 3 und 7 seit Dezember 2004 gekoppelt. Der 7ner fährt ab Kaindlweberweg direkt auf der Linie 3 weiter in die Alpenstraße und umgekehrt der 3er; Salzburg Süd wird nicht angefahren.

Die Linie 1 ist mit der Linie 9 gebündelt. Der 1er fährt vom Zentrum kommend bis Hans-Schmid-Platz, dann über die Siezenheimer Straße (als Linie 9) bis Peter-Pfenninger-Straße und über die Kleßheimer Allee zurück zum Hans-Schmid-Platz.

Die Linien 5 und 10 sind im Nachtstern zusammengelegt zwischen Walserfeld und Birkensiedlung mit sehr rasanten Fahrzeiten ab Justizgebäude. Fahrgäste sind wohl keine eingeplant, da nur sieben Minuten für die Strecke vorgesehen sind.

Der allgemeine **Nachteil des Nachtstern**: Verkehr nur bis 1 Uhr nachts und nicht alle Stadtteile werden angesteuert. So wurde in den Folgejahren seit Einführung die städtebauliche Entwicklung nicht berücksichtigt. Schallmoos (Linien 2 und 21) fehlt komplett, wie auch Itzling/West (Linie 6) und Leopoldskron/Moos

(Linien 21 und 22); Maxglan und Taxham mit den neuen Siedlungen im Bereich Freiraum Maxglan und Girlingstraße haben auch erst seit Ende 2016 einen Nachtstern-Anschluss.

Die Anforderungen und Bedürfnissen an den öffentlichen Personennahverkehr ändern sich ständig, sowohl von Benutzer- wie auch von Betreiberseite. Fahrpläne von Bussen und Bahnen werden laufend überarbeitet, ohne dabei jedoch auf oft geäußerte Fahrgastwünsche und deren Bedürfnisse Rücksicht zu nehmen. Das Angebot wird trotz ausreichender Nachfrage oftmals nicht bedarfsgerecht umgesetzt.

So wurden schon im Frühjahr 2014 in kürzester Zeit nahezu 100 Unterschriften für einen Nachtstern nach Taxham gesammelt, das Anliegen der Salzburg AG vorgebracht, aber ohne jegliche Art von Rückmeldung oder gar Berücksichtigung bei den nächsten Fahrplanänderungen.

Seit der medial und von vielen als Ausnahme-situation im öffentlichen Verkehr wahrgenommenen "Obuskrise" im Herbst 2018 sind die Öffis Salzburgs, allen voran der Obus, mehr im Gespräch denn je. Aus den aktuellen Pressemeldungen ist zu erfahren, dass die neu gewählte **Stadtregierung** langfristig eine Verdichtung aller Obuslinien auf einen 10-Minuten-Takt anstrebt. Ist das wirklich nötig? Warum wird erneut auf die wichtige Rolle des Albus vergessen und hier nicht nachverdichtet, um die Bewohner Salzburgs (z.B. in Lieferung Nord, Maxglan West, Leopoldskron/Moos) zum Umsteigen zu bewegen?

Durch die **Landespolitik** und die Bemühungen des neuen Verkehrslandesrates Mag. Stefan Schnöll wurden bereits mit der Ausweitung von Mitte-Express-Linien aus der Region in die Landeshauptstadt bis in die Alpenstraße neue Akzente gesetzt. Doch so neu sind diese Linien nicht. Bereits vor mehr als 10 Jahren gab es Durchbindungen der Regionalbusse durch die Stadt, die später alle aufgebrochen und an den Hauptbahnhof fixiert wurden. Linien wurden auch ganz aus der Stadt verbannt, mit dem Zwang in der Region umzusteigen, z.B. Postbuslinie 151-155. Die Fahrgäste blieben fern, diese jetzt wiederzugewinnen ist sehr schwer. Ob das über das Angebot und/oder den Preis erfolgreich geschehen kann bleibt abzuwarten.

2.2 Die städtischen Linien seit 2018

Mit dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2017 für das Fahrplanjahr 2018 gab es größere Veränderungen im Liniennetz, die sich in weiterer Folge auf den Ist-Status im Jahr 2019 auswirken.

Zu den Obuslinien 1, 3, 4 und 8 gibt es ausführliche Anmerkungen durch die Änderungen seit Dezember 2017. Auch die Albus-Linie 27 hat jährlich Verschlechterungen hinzunehmen. Die Linie 25 wurde jedoch positiv verbessert, leider als einzige!

In der Bessarabierstraße wurde die Oberleitung zwischen der Kreuzung mit der Triebenbach- und der Aribonenstraße gelegt; die Obuslinie 1 wurde verändert (auch im Takt in Kleßheim). Außerdem wurde auf der Obuslinie 3 der 7,5-Minuten-Takt wieder aufgegeben und die

Strecke bis zur Landstraße durch die neue Wienerdamm-Unterführung verlängert. Itzling/Pflanzmann wurde vom Obusnetz fast vollständig abgetrennt, falls die Obuslinie 5 nicht gerade (jetzt wieder nur) an Schultagen zu den Hauptverkehrszeiten nach Itzling verkehrt.

Bei den Albus- und Obus-Linien gab es sowohl Verbesserungen, aber auch zahlreiche Verschlechterungen im Angebot, die auf den folgenden Seiten dargestellt sind.

Die **Angebotsveränderungen beim Obus** im Jahr 2018 sind in weiterer Folge teils in tabellarischer Form mit Angaben der Neuerungen, Vor- und Nachteilen und eines Fazits, sowie mit weitergehenden Kommentaren in Textform wiedergegeben.

Linie	Verlauf der Obuslinien seit Dezember 2017
1	(Kleßheim Kavalierhaus -) Europark - Maxglan - Zentrum - Hauptbahnhof - Salzburgarena
2	Walsersfeld - Flughafen - Aighof - Hauptbahnhof - Mirabellplatz - Schallmoos - Obergnigl
3	Salzburg Süd - Zentrum - Hauptbahnhof - Itzling - Landstraße
4	(Mayrwies -) Langwied - Schallmoos - Zentrum - Mülln - Lieferung
5	Birkensiedlung - Nonntal - Zentrum - Hauptbahnhof (- Itzling/Pflanzmann)
6	Parsch - Volksgarten - Zentrum - Hauptbahnhof - Itzling/West
7	Salzburg Süd - Aigen - Zentrum - Mülln - Lehen - Salzachsee
8	Salzburg Süd - Zentrum - Aighof - Neue-Mitte-Lehen - Salzburgarena
9	Europark - Aighof - LKH - Zentrum - Justizgebäude (- Kommunalfriedhof)
10	Sam - Volksgarten - Zentrum - Maxglan - Flughafen - Himmelreich (- Walsersfeld)
12	Josefiau - Volksgarten - Schallmoos - Aighof - Europark
14	Polizeidirektion - Zentrum - Kiesel - Lieferung (Schülerverkehr)

Die **Obuslinie 1** wird seit Dezember 2017 ab Aribonenstraße durch die Bessarabierstraße geführt, erhielt die neue Haltestelle Halmberggasse und fährt nach den Hst. Raschenberg- und Peilsteinerstraße ab Fasaneriestraße die normale Route. Aber Achtung: Werktags werden das Stadion und Kavalierhaus in Kleßheim nur noch halbstündlich bedient, also nur noch 48 statt 59 Fahrten. Außerdem wurde die

Fahrzeit um jeweils 1 Minute gekürzt zwischen Kleßheim Kavalierhaus und Europark sowie zwischen Hans-Schmid-Platz und Europark. Vermutlicher Grund: Durch die Kürzung hat der Obus in Kleßheim einen Planaufenthalt von 1 Minute bevor er zurückfährt (z.B. 12:28 an, 12:29 ab). Hätte man die alten Fahrzeiten gelassen, dann würde der Obus um 12:29 ankommen und müsste um 12:28 abfahren.

Das geht natürlich nicht, also wird einfach an der Uhr gedreht und "a bisserl" Fahrzeit herausgekürzt. Tja, das Toilettenhäuschen sehen die Fahrer dann wohl nur noch am Vorbeifahren.

Im Bereich Lehen hat sich 2018 gezeigt, dass die kalkulierten Fahrzeiten über die neue Route nicht ausreichen. Schon im Vorfeld war dem Verfasser dieser Arbeit unter Berechnungen klar: Google errechnet für eine Autofahrt 5 Minuten, beim Obus sind mit Haltestellenbedienung je nach Tageszeit teilweise nur 4 Minuten eingeplant. Bei 6 Haltestellen und einer kalkulierten Haltestellenabfertigungszeit von 20 Sekunden verliert der Obus schon 2 Minuten, bleiben also 2 Minuten für 1,8 km Strecke. Der Obus müsste dann durchschnittlich 54 km/h fahren. Wie das funktionieren soll wissen wohl nur die Fahrplangestalter.

Seit Fahrplanwechsel im Dezember 2018 wird ein zusätzlicher Obus an Schultagen eingesetzt, das Fahrzeitenproblem in Taxham/Kleßheim wurde damit aber nicht gelöst. Es kommt durch in Kleßheim wendende Fahrzeuge weiterhin zu Verspätungen und zu ärgerlichen Konvoifahrten (= mehrere Kurse direkt hintereinander) für Fahrgäste und das Fahrpersonal.

Die Obuslinie 1 hat aktuell 11 Kurse auf der Strecke: Kleßheim Kavalierhaus – Europark – Maxglaner Hauptstraße – Hanuschplatz – Mirabellplatz – Hauptbahnhof – Schule Lehen – Bessarabierstraße – Salzburgarena/Messe.

Besonders stauanfällig ist die Linie 1 im Bereich der Neutorstraße und zwischen den Hst. St.-Julien-Straße und Gaswerk-gasse. Der Hans-Schmid-Platz wurde durch den Umbau zum Kreisverkehr verkehrstechnisch entlastet.

In der Kleßheimer Allee befinden sich fünf Haltestellen dicht aneinandergedrängt in einer 30-km-beschränkten Zone, hier sollte über die Streichung der Hst. Noppingergasse, der Hst. Girlingstraße stadtauswärts und Hst. Körblleitengasse stadteinwärts nachgedacht werden.

Das Angebot an Sonn- und Feiertagen zwischen Kleßheim und Europark könnte auf einen 40- oder gar 60-Minuten-Takt eingeschränkt werden – kaum Fahrgäste, wenn gleichzeitig das Angebot der Albuslinie 28 erweitert wird, die sonntags nur alle 120 Minuten zwischen Europark und Siezenheim verkehrt. Bei Veranstaltungen im Stadion finden ohnehin Sonderverkehre statt.

Obuslinie 1	
Neuerung	<ul style="list-style-type: none"> neue Linienführung ab Fasaneriestraße: Fasaneriestraße - Peilsteinerstraße - Raschenbergstraße - NEUE STRECKE durch die Bessarabierstraße mit der neuen Hst. "Halnberggasse" - Aribonenstraße - Messe - Salzburgarena
Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> Liniennetzerweiterung 11 Minuten Stehzeit der Obusse am Europark (Steigerung der Pünktlichkeit)
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> Montag bis Freitag nur noch 30-Minuten-Takt zwischen Europark und Klessheim Kavalierhaus. Dort hat der Obus nur 1 Minute bevor er wieder abfährt (Verspätungen können nicht abgefangen werden). Abends und sonntags jedoch 20-Min-Takt auf diesem Abschnitt. Fahrzeitkürzung zwischen Hans-Schmid-Platz und Europark um 1 Minute Laut Plan nur noch 3 Minuten Ausgleichszeit bei der Salzburgarena bei straffen Fahrzeiten über die Neubaustrecke. Vermutlich werden die Fahrzeuge bei der Salzburgarena mit einer sehr geringen Stehzeit auskommen müssen. Fahrzeit über die Neubaustrecke Bessarabierstraße im 20- und 30-Minuten-Takt sehr knapp bemessen (zwischen Fasaneriestraße und Endstation nur 4 Minuten für 6 Haltestellen); Verspätungen somit vorprogrammiert, die Fahrzeuge werden wohl gleich wieder abfahren müssen und sind dann immer mit Verspätung unterwegs. Trotz langer Stehzeit am Europark Problem für die Fahrer bei Toilettengang (Fahrgastwechsel, Kassieren, Obus kann nicht allein gelassen und abgesperrt werden) Im Sonntagsfahrplan müssen 11 Haltestellen innerhalb von 6 Minuten bedient werden (Hans-Schmid-Platz - Klessheim). Das ist mit den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und bei Fahrgastwechsel nicht möglich.
Fazit	<ul style="list-style-type: none"> Um wegen der Liniennetzerweiterung ein zusätzliches Fahrzeug zu sparen wurde im Fahrplan massiv gekürzt, um die Umläufe zumindest auf dem Papier erstellen zu können. In der Praxis wird der Fahrplan nicht funktionieren. Die Neubaustrecke durch die Bessarabierstraße verlängert die Fahrzeit zum Bahnhof unwesentlich. Der 30-Minuten-Takt zwischen Europark und Klessheim ist eine deutliche Verschlechterung.

Angebotsveränderung Obuslinie 1 im Jahr 2018

Die **Obuslinie 2** mit bis zu 12 Fahrzeugen im Einsatz: Walserfeld – Flughafen – Aiglhof – Hauptbahnhof – Mirabellplatz – Sterneckstraße – Obergnigl. Die Linie 2 hat mit dem Flughafen und Hauptbahnhof gleich zwei fahrgaststarke Haltestellen und so auch mit Verspätungen durch das Kassieren des Fahrpersonals zu kämpfen. Für den Bereich Rudolf-Biebl-Straße bis Lehener Brücke gibt es keine Alternative als mit dem Individualverkehr im Stau zu stehen, falls keine Busspuren vorhanden sind. Die Sterneckstraße konnte bereits durch den Umbau der Haltestelle in der Ignaz-Härtl-Str. Richtung Obergnigl (Linien 2, 10 und 12) und durch die Busspur für die Obusse beschleunigt werden.

Im Einsatz sind auf der Obuslinie 2 grundsätzlich elf Fahrzeuge (die Ausgleichszeit in Walserfeld beträgt 12 Minuten), im Herbstfahrplan (zwischen Schulbeginn und Weihnachten) sogar 12 Kurse, um die zahlreichen Verspätungen ausgleichen zu können.

Die stadteinwärtige Hst. Karolingerstraße sollte vor den geplanten neuen Kreisverkehr in der rechten Spur platziert werden, ähnlich dem Kreisverkehr am Hans-Schmid-Platz in Fahrtrichtung Hauptbahnhof. Die Haltestelle könnte dann auch von der Linie 10 genutzt und deren Hst. S.-Marcus-Str. aufgelassen werden (siehe Plan auf Seite 15).

Die **Obuslinie 3** zwischen Salzburg Süd und Salzburg Nord (Landstraße) wird über die Alpenstraße, das Zentrum, den Hauptbahnhof und die HTL in Itzling an der Hst. Werkstättenstraße im 10-Minuten-Takt geführt. Mit Fahrplanwechsel 2014/2015 wurde zur Hauptverkehrszeit im 7,5-Minuten-Takt gefahren (bei dauerhafter Verkürzung der Linie 5 bis Hauptbahnhof), das Konzept mit Wechsel 2017/2018 wieder aufgegeben, da der Takt nicht zur Linie 8 in der Alpenstraße passte und sich Obus-Staus bildeten.

Im Einsatz sind 8 Obusse, die Ausgleichszeiten an den Endstationen seit Dezember 2018 moderat. Die vorher kalkulierten Fahrzeiten zur neuen Wende an der Landstraße ergaben bei Staus massive Verspätungen, bedingt auch durch den neuen Kreisverkehr im Bereich der Bahnhofstraße/Wienerdamm. In Salzburg Süd besteht im 10-Minuten-Takt Anschluss an die Linie 7 von/nach Glasenbach und Aigen. Am Äußeren Stein und Mozartsteg/Rudolfskai sind die Linien 3 und 7 generell aufeinander abgestimmt (Ausnahme: Sonntag im 30-Min.-Takt).

Obuslinie 3	
Neuerung	<ul style="list-style-type: none"> neue Linienführung ab Zweigstraße: Die Linie 3 wird über den neuen Kreisverkehr der Bahnhofstraße durch die Wienerdamm-Unterführung zur neuen Endstation "Salzburg Nord" bei der Landstraße geführt. Itzling/Pflanzmann wird nicht mehr bedient.
Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> Liniennetzerweiterung Anschluss bei der Hst. Landstraße an Postbus und die Linien 21, 23
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> Die Endstation Itzling/Pflanzmann wird von der Linie 3 nicht mehr bedient. Lidl und die Siedlung werden außerhalb der Stoßzeiten und an schulfreien Tagen nur noch von der Linie 23 angefahren. kein 7,5-Minuten-Takt mehr zu den Stoßzeiten; Reduzierung auf 10-Minuten-Takt Die kurze Fahrzeit zwischen Goethestraße und Landstraße von nur 2 Minuten erscheint sehr knapp bemessen. Laut Plan nur 2 Minuten Ausgleichszeit bei der Landstraße bei straffen Fahrzeiten über die Neubaustrecke. Vermutlich werden die Fahrzeuge mit einer sehr geringen Stehzeit auskommen müssen und bei starkem Verkehr verspätet abfahren. In "Salzburg Süd" von 09:15 Uhr bis 17:00 Uhr nur noch 7 statt 12 Minuten Ausgleichszeit, weil die Fahrzeuge der Linie 3 auf die Linie 8 wechseln und umgekehrt.
Fazit	<ul style="list-style-type: none"> Um wegen der Liniennetzerweiterung ein zusätzliches Fahrzeug zu sparen wurde die Linie 3 mit der Linie 8 gekoppelt. In der Praxis wird der Fahrplan auch wegen der kurzen Ausgleichszeit bei der Landstraße nicht funktionieren und zu Verspätungen führen, die dann auch auf die Linie 8 durchschlagen werden. Itzling/Pflanzmann nicht mehr zu bedienen verschlechtert die Anbindung von Lidl und der angrenzenden Siedlung.

Angebotsveränderung Obuslinie 3 im Jahr 2018

Die **Obuslinie 4** verkehrt mit 11 Obussen. Zu den Hauptverkehrszeiten wird der Streckenabschnitt Mayrwies bis Langwied im 10-Min.-Takt bedient, sonst alle 20 Minuten. Hier verkehren auch noch bis zu fünf Postbuslinien (130, 131, 140, 141 und 142), das Reiseangebot liegt über dem tatsächlichen Bedarf. Seit 2018 wird diese Linie dauerhaft nachmittags durch einen zusätzlichen Kurs verstärkt (an Schulta-

gen; bisher nur im Herbst), um die Ausgleichszeiten zu erhöhen. Bei Verspätungen finden Kurzwenden sehr häufig über der Autobahn Salzburg Mitte statt (Hst. Schmiedingerstraße).

Am Hanuschplatz ist feststellbar, dass es einen regen Fahrgastaustausch mit den Obussen der Linie 7 gibt. Fahrgastbefragungen sollten den Grund klären können.

Obuslinie 4	
Neuerung	Die Linienführung der Linie 4 ändert sich zwischen Hanuschplatz und Eshaverstraße. Hanusch-Platz - Bärenwirt - LKH - durch die Strubergasse bis Eshaverstraße, also die bisherige Route der Linie 8
Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> • schneller nach Lieferung • Längere Stehzeiten der Obusse in Lieferung, Langwied und Mayrwies zur Stabilisierung des Fahrplans • Im 20-Minuten-Takt sind weiterhin 5 Fahrzeuge im Einsatz; es wurde nicht gespart • an Schultagen wird nachmittags ein zusätzlicher Obus eingesetzt, um nochmals proaktiv gegen Verspätungen vorzugehen
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> • Zwischen Hanuschplatz und Strubergasse fahren künftig die Linie 4 und 7 im Abstand von nur 1 Minute; schlecht geplant; In der Gegenrichtung aber schön um 5 Minuten versetzt. • Den alten Streckenabschnitt über den Karajan-Platz, die Reichenhaller Straße und den Aighhof übernimmt die Linie 8, allerdings nur zu deren gewohnten Betriebszeiten. Abends und v.a. ganz in der Früh sowie Sonntag Früh und Sonntag Abend wird der Aighhof vom Hanuschplatz aus nur noch mit der Linie 28 direkt erreichbar sein. • Im 30-Minuten-Takt wird ein Fahrzeug weniger eingesetzt, die straffe Fahrzeit vom Hanuschplatz zur Forellenwegsiedlung beträgt nur 12 Minuten (Vergleich: Im Normaltakt 19 Min.). Mit nur 3 Minuten Ausgleichszeit werden die Fahrer wohl nicht auskommen und gleich wieder abfahren müssen. Richtung Zentrum sind 15 Minuten Fahrzeit eingeplant (Vergleich: Im Normaltakt 23 Min.). • Die Umsteigesituation aus Lieferung Richtung Leopolskron (bei der Hst. Moosstraße) wird in den Tagesrandlagen und am Wochenende deutlich verschlechtert, da der Bereich Eshaverstraße, Aighhof, Moosstraße bis Hanuschplatz dann von der Linie 8 bedient wird.
Fazit	<ul style="list-style-type: none"> • Linienäustausch mit der Linie 8, der zu Nachteilen für die Fahrgäste führt und wohl nicht bis zu Ende durchgedacht wurde. • Der Bereich Aighhof West wird vom Hanuschplatz in den Tagesrandlagen fast komplett abgeschnitten.

Angebotsveränderung Obuslinie 4 im Jahr 2018

Mit Dezember 2017 tauschten im Zentrumsbereich bis Lehen die Obuslinien 4 und 8 den Abschnitt Hanusch-Platz bis Eshaverstraße, was zu deutlichen Angebotseinbußen führte. Der Aighhof wird weniger oft bedient als bisher. Das zeigt die folgende Abbildung.

Hanusch-Platz - Karajan-Platz - Reichenhaller Str. - Aighhof			
Linie 4 vs. Linie 8			
	Reduzierung der Fahrten	bisher: Linie 4	neu: Linie 8
Montag bis Donnerstag (Freitag und vor Feiertag)	- 10,5 %	04:53 Uhr bis 22:48 (bzw. 00:45 Uhr) 95 Fahrten normal, 99 mit Nachtstern	05:29 Uhr bis 20:09 Uhr 85 Fahrten
Samstag	- 23,5 %	05:28 Uhr bis 00:45 Uhr 68 Fahrten	06:29 Uhr bis 19:49 Uhr 52 Fahrten
Sonntag (vor Feiertagen)	- 40,8 %	05:25 Uhr bis 22:48 (bzw. 00:45 Uhr) 49 Fahrten normal, 53 mit Nachtstern	10:29 Uhr bis 19:49 Uhr 29 Fahrten

Angebotsveränderung Aighhof ab 2018

Obuslinie 5	
Neuerung	• zu den Hauptverkehrszeiten wird die Linie 5 an Schultagen ab Hauptbahnhof nach Itzling/Pflanzmann geführt und verdichtet somit die Linie 3 auf einen 5-Minuten-Takt.
Vorteile	• 5-Minuten-Takt zwischen Hauptbahnhof und der HTL in Itzling zu den Hauptverkehrszeiten.
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> • Die Endstation Itzling/Pflanzmann wird nur 26mal an Schultagen bedient. • In Itzling/Pflanzmann nur 3 Minuten Ausgleichszeit für die Obusfahrer. • Nur 2 Minuten Ausgleichszeit der Obusse in der Birkensiedlung; nur 16 Fahrzeuge haben dort einen längeren Aufenthalt von 12 Minuten (bisher 18)
Fazit	• Dichter Takt für die HTL-Schüler kommt vielen entgegen, da der 7,5-Minuten-Takt der Linie 3 entfällt

Angebotsveränderung Obuslinie 5 im Jahr 2018

Die **Obuslinie 5** von der Birkensiedlung über den Kommunalfriedhof fährt ab Äußerer Stein im Parallelverkehr mit den Linien 3, 6 und 25 bis zum Hauptbahnhof und wendet dort über die Fanny-von-Lehnert-Straße. Im Einsatz sind seit 2019 regulär sieben Obusse. Die Ausgleichszeit in der Birkensiedlung beträgt sechs Minuten. An Schultagen wird die Linie 5 zu den Hauptverkehrszeiten bis Itzling/Pflanzmann geführt, um die Linie 3 zu verstärken. Außerhalb dieser Zeiten wird die Kehre Pflanzmann wegen der Verlängerung der Linie 3 bis zur Landstraße nicht mehr bedient, Supermarkt und Apotheke sind vom Obusnetz abgetrennt worden.

Die **Obuslinie 6** folgt der seit Jahrzehnten fast unveränderten Route von Parsch über Volksgarten, den Mirabellplatz und Hauptbahnhof nach Itzling/West. Die Ausgleichszeiten wurden mit Fahrplanwechsel im Dezember 2015 zugunsten der Endstation Itzling/West angepasst (Toilettenhäuschen für die Fahrer). Verspätungen gibt es auf dieser Linie kaum, sonntags wird dennoch ab Mittag ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt, um die Ausgleichszeit in Parsch auf 21 Minuten zu erhöhen (dort gibt es aber kein WC!). Im Dezember 2017 wurde die Haltestelle "Jakob-Haringer-Straße" in "Science City Itzling" umbenannt.

Die **Obuslinie 7** war bisher wohl die für Fahrer entspannendste Strecke. Zwischen Salzburg Süd und Hanuschplatz nimmt in Aigen der Verkehr jedoch weiter zu, der Fahrplan ist zunehmend schwerer einzuhalten. Nach der Schule Lehen geht es bis zum Salzachsee relativ ungestört dahin. Die Ampelsteuerungen entlang der Obuslinie 7 sind nicht optimal, was

auch zu Verspätungen führt. Seit Dezember 2017 hält die Linie 7 auch am Rathaus, also nur ca. 130 m nach dem Hanuschplatz. Die Fahrzeit zwischen Hanuschplatz und Mozartsteg wurde trotz des zusätzlichen Stopps um 1 Minute gekürzt. Am Rathaus wird der Platz knapp durch den Halt einer weiteren Linie.

Die **Obuslinie 8** ist im Jänner 1989 als Linie 95 aus dem Gedanken heraus entstanden, die Linien 49 (= Linie 7) und 51 (= Linie 3) auf ihren jeweiligen Teilstrecken zu verstärken. Das war zu Zeiten als noch mehr Fahrgäste mit dem Obus fuhren! Wenn auch die Zahlen der Salzburg AG von stetigem Zuwachs sprechen (vgl. Seite 5), so verkehren die Obusse der Linie 8 außerhalb der Spitzenzeiten doch recht unterbesetzt durch die Stadt.

Gegen Verspätungen erhielt diese Linie zum Fahrplanwechsel 2013/2014 ein zusätzliches Fahrzeug. Die Ausgleichszeit an der Messe beträgt werktags 11 Minuten, an Sonn- und Feiertagen jedoch Null.

Die Linie 8 verbindet das P+R Messezentrum mit dem Zentrum seit Fahrplanwechsel 2017/2018 über den Aighof und übernahm den Streckenabschnitt Aighof – Neutor – Hanuschplatz von der Linie 4. Bei der Änderung der Streckenführung wurden die Betriebszeiten der Linie 8 nicht berücksichtigt, denn nach ca. 20:30 Uhr werden so einige Teilabschnitte des Obusnetzes gar nicht mehr bedient, u.a. der Abschnitt Fasaneriestraße – Glanzeile – Aribonenstraße, den bis dahin die Linie 1 befuhr. Diese fährt seither parallel zur Linie 7 bis Raschenbergstraße und dann durch die Bessarabierstraße mit der neuen Haltestelle Halmberggasse.

Obuslinie 8

Neuerung	<p>Die Linienführung der Linie 8 ändert sich zwischen Hanuschplatz und Esshaverstraße.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hanusch-Platz - Karajan-Platz - Reichenhaller Straße - Aiglhof - Esshaverstraße, also die bisherige Route der Linie 4. Ab der Fasaneriestraße wird täglich direkt weiter zur Messe gefahren. Die Bessarabierstraße als Endstation wird aufgegeben.
Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> • keine
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> • Um bis zu 4 Minuten längere Fahrzeit für die P+R-Gäste der Messe ins Zentrum. Ziel sollte eine Beschleunigung sein, um die Menschen zum Umsteigen zu bewegen. 20 Minuten sind zu lang! • Die Betriebszeiten werden wochentags nicht und am Sonntag nur unmerklich verlängert. Abends und v.a. ganz in der Früh sowie Sonntag Früh und Sonntag Abend wird der Aiglhof vom Hanuschplatz aus nur noch mit der Linie 28 direkt erreichbar sein. • Die Umsteigesituation aus Lieferung Richtung Leopoldskron (bei der Hst. Moosstraße) wird in den Tagesrandlagen und am Wochenende deutlich verschlechtert, da der Bereich Esshaverstraße, Aiglhof, Moosstraße bis Hanuschplatz dann von der Linie 8 bedient wird. • In "Salzburg Süd" von 09:15 Uhr bis 17:00 Uhr nur noch 7 statt 12 Minuten Ausgleichszeit, weil die Fahrzeuge der Linie 3 auf die Linie 8 wechseln und umgekehrt.
Fazit	<ul style="list-style-type: none"> • Linienäustausch mit der Linie 4, der zu Nachteilen für die Fahrgäste führt und wohl nicht bis zu Ende durchgedacht wurde. • Der Bereich Aiglhof West wird vom Hanuschplatz in den Tagesrandlagen fast komplett abgeschnitten. • Um wegen der Liniennetzerweiterung ein zusätzliches Fahrzeug zu sparen wurde die Linie 3 mit der Linie 8 gekoppelt. In der Praxis wird der Fahrplan auch wegen der kurzen Ausgleichszeit bei der Landstraße nicht funktionieren und zu Verspätungen führen, die dann auch auf die Linie 8 durchschlagen werden. • Das Ziel, den P+R Messe besser und schneller ans Zentrum anzubinden wurde nicht erreicht.

Angebotsveränderung Obuslinie 8 im Jahr 2018

Die **Obuslinie 9** mit maximal 5 Kursen im 15-Minuten-Takt entstand aus der elektrifizierten Albuslinie 20 im Dezember 2016 und verkehrt zwischen Europark, Taxham, Aiglhof, Mülln und dem Justizgebäude. An Schultagen werden in der Früh vier Fahrten bis zum Kommunalfriedhof geführt. Da der Unipark Nonntal nicht elektrifiziert wurde, wenden die Fahrzeuge ohne Ausgleichszeit über Justizgebäude und Äußerer Stein zum Hanuschplatz. Eine Runde dauert eine Stunde. Am Europark haben die Fahrer 10 Minuten Ausgleichszeit.

Im Vergleich zur Ursprungslinie 20 wurde das Fahrplanangebot werktags und v.a. samstags deutlich reduziert. Seit Sommer 2018 wird zusätzlich auch an Sonn- und Feiertagen gefahren, zunächst nur halbstündlich, dann alle 20 Minuten. Die Betriebszeiten sind länger als an Samstagen, was wirklich zu hinterfragen ist.

Die **Obuslinie 10** hat im Verlauf ihres 10-jährigen Bestehens zahlreiche Veränderungen durchlebt und fährt ganztags nur im 15-Min.-Takt: Sam/Lankessiedlung – Fürbergstraße –

Volksgarten – Zentrum – Maxglan – Kugelhof – Flughafen – Outletcenter (– Walserfeld). Die Strecke zwischen Himmelreich und Walserfeld wird nur zu den Hauptverkehrszeiten, abends und sonntags im 30-Minuten-Takt bedient. Seit der Elektrifizierung in Sam steigen die Fahrgastzahlen in diesem Bereich. Fahrgäste fahren aber selten über den Hanuschplatz hinaus (sowohl vom Ostast, wie auch dem Westast aus gesehen).

Die Hst. S.-Marcus-Str. könnte aufgelassen und zur Hst. Karolingerstraße der Linie 2 verlegt werden (vgl. Seite 15).

Die **Obuslinie 12** wird nur zu den Hauptverkehrszeiten mit bis zu 6 Obussen geführt. Seit der Einführung im Dezember 2012 steigen die Fahrgastzahlen, das sollte ein gutes Zeichen für eine Erweiterung des Angebots sein. Stattdessen wird seit Jahren der Fahrplan reduziert. Zuerst wurde 2016 der Samstagsverkehr eingestellt. Die letzte Vormittagsfahrt ab Europark endet seit 2018 am Hauptbahnhof, wo die erste nachmittags Richtung Europark auch erst wieder aufgenommen wird.

Zuletzt wurden 2019 die ersten und letzten Fahrten nachmittags komplett gestrichen. Diese Linie hat Potenzial zur ganztägigen Bedienung, wenn der Staubereich Ignaz-Harrer-Straße/Rudolf-Biebl-Straße durch die Lindhofstraße umfahren werden würde. So hätte Schallmoos einen Anschluss an das Landeskrankenhaus an beiden Eingängen (Linie 2 = West, Linie 12 = Ost).

Durch eine Zusammenlegung mit der Obuslinie 9 könnte außerdem der Parallelverkehr zur Linie 1 in der Kleßheimer Allee aufgegeben werden.

Die **Obuslinie 14** als reine Verstärkerlinie an Schultagen in der Früh zwischen Lieferung und der Polizeidirektion ist mit vier Fahrtenpaaren nicht besonders üppig bedient.

Und was änderte sich bei den **Albus-Linien mit 10.12.2017** und ein Jahr später? Einiges wurde besser, wie die Linie 23 und vor allem die Linie 25, aber einiges auch schlechter: Linie 21 und besonders die Linie 27.

Linie	Verlauf der Albus-Linien seit Dezember 2017
A	Mirabellplatz - Hanusch-Platz - Altstadt - Busterminal Nonntal
21	Fürstenbrunn - Moosstraße - Zentrum - Schallmoos - Kasern - Lengfelden - Bergheim
22	Josefiau - Leopoldskron - Zentrum (- Lastenstraße - Vilniusstraße)
23	(Freibad Leopoldskron - Zentrum -) Hauptbahnhof - Itzling - Sam - Obergnigl (- Fadingerstraße)
24	Freilassing - Rott - Lieferung - Mülln - Zentrum
25	Hauptbahnhof - Zentrum - Nonntal - Morzg - Hellbrunn - Anif - Grödig
27	(Unipark Nonntal -) Zentrum - Maxglan - Viehhausen (- Himmelreich - Walserfeld)
28	Europark - Siezenheim - Taxham - Aighhof - Zentrum (- Anif - Grödig)
35	Fürstenbrunn (- Birkeniedlung) - Grödig - Rif

Der Altstadt-Citybus "**Linie A**" vom Mirabellplatz über den Hanuschplatz und durch die Altstadt bis zum Busterminal Nonntal wird mit zwei Kleinbussen im 30-Minuten-Takt bedient, der von Montag bis Sonntag (fast) einheitlich ist. Diese Linie wurde jahrelang als "Geisterbus" bezeichnet, da die Fahrzeuge leer durch die Stadt fuhren. Seit der Vermarktung als Hop On Hop Off läuft es besser.

Die **Albus-Linie 21** ist Salzburgs längste Linie. Sie führt von Fürstenbrunn über die Moosstraße, Hanuschplatz, Schallmoos, Kasern und Lengfelden zur Lokalbahn nach Bergheim. Im 15-Minuten-Takt dauert die Fahrt auf einfacher Strecke fast eine Stunde. Durch die Fahrplanreduzierung im Dezember 2017 samstags auf 20-Minuten-Intervall ist die Anschlusssituation in Bergheim deutlich verschlechtert worden (Wartezeit bis zu 15 Minuten), da die Lokal-

bahn unverändert zu den Minuten 07 und 37 verkehrt, auf die das Autobusangebot seit Jahrzehnten abgestimmt war. Dafür fahren jetzt alle Busse bis Bergheim. An Sonn- und Feiertagen wird bis ca. 10 Uhr gar nur ein fahrgast-unfreundlicher Stundentakt angeboten.

Die **Albus-Linie 22** zwischen Josefiau (Endstation ohne WC!), Kommunalfriedhof, Leopoldskron, Zentrum und Schallmoos wird nur werktags auf der vollen Linienstrecke im 15-Minuten-Takt geführt. Am Wochenende wird über die Theatergasse und den Makartplatz gewendet, die Strecke über den rückwärtigen Zugang zum Hauptbahnhof zur Lastenstraße oder gar bis zur Vilniusstraße in Schallmoos wird nicht bedient.

Im Bereich Firmianstraße bis Hanuschplatz bilden die Linien 21 und 22 einen dichten Takt für die Fahrgäste.

Seit 2018 gibt es Richtung Schallmoos 14 statt 5 Fahrten an Werktagen bis zur Vilniusstraße, am Samstag wurde die Fahrzeit um 2 Minuten gekürzt: 1 Minute zwischen Freisaalweg und Hofhaymer Allee bzw. zwischen Sinnhubstraße und Reichenhaller Straße. Die letzte Fahrt ab Josefiaweg um 22:57 Uhr fährt seither bis zur Theatergasse.

Im 30-Minuten-Takt gibt es eine Minute mehr Fahrzeit zwischen Reichenhaller Straße und Karajan-Platz. Richtung Josefiaweg wurden werktags Ende 2017 zwei Minuten Fahrzeit gekürzt zwischen Lastenstraße und Mirabellplatz, dafür eine Minute dazugegeben zwischen Nissenstraße und Friedhof. Im 20- und 30-Minuten-Takt gibt's zwei Minuten mehr Fahrzeit bis Josefiaweg.

Die **Albus-Linie 23** hat wohl die meisten Linienverkürzungen, -verlängerungen und Ausnahmen aller Albuslinien in der Gesamtjahresbetrachtung. Der "normale" Streckenverlauf ist Hanuschplatz – Schwarzstraße – Hauptbahnhof – Itzling – Sam – Obergnigl im werktäglichen 15-Minuten-Takt. An Schultagen wird die Linie 23 zu den Hauptverkehrszeiten über die Versorgungshausstraße und die Hst. Schloßstraße bis zur Hst. Fadingerstraße (Linie 6) verlängert.

Während der Badesaison fahren seit Sommer 2017 die Busse zwischen 1. Mai und dem Ende der Sommerschulferien ab Hanuschplatz weiter über die Moosstraße (Hst. Gorianstraße) und Nussdorferstraße zum Freibad Leopoldskron und wenden über Schloss Leopoldskron und das Akademische Gymnasium.

An Sonn- und Feiertagen endet der 23er jedoch bereits von Itzling kommend am Hauptbahnhof statt Hanuschplatz, die Schwarzstraße wird nicht befahren und somit diese Linie während der Badesaison in zwei Teilen und differenzierter Taktung geführt (Nordteil alle 30 Minuten, Südteil alle 20 Minuten), natürlich suboptimal für Fahrgäste.

Zudem werden an schulfreien Werktagen (wie den Sommerferien!) nur drei Fahrten pro Stunde angeboten, also ein 20-Minuten-Takt gefahren. Auch das ist für Fahrgäste nicht wünschenswert, um wirklich auf das eigene Auto zu verzichten und die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen.

Die **Albus-Linie 24** wurde als Expresslinie mit wenigen Halten zwischen Freilassing und Salzburg ins Leben gerufen. Nach grenzüberschreitenden Finanzierungsschwierigkeiten für das Jahr 2014 wurde sie nur bis zur Forellensiedlung geführt, danach wieder bis zum Hanuschplatz. Im Abendverkehr wurde das Angebot seitdem stark eingeschränkt und die Betriebszeiten verkürzt.

Seit Dezember 2017 hat die Linie 24 eine neue Haltestelle: "Schmiedingerstraße", an der auch die neuen Mitte-Express-Linien des Postbus halten. Mit der Linienänderung der Obuslinie 4 über Mülln und die Strubergasse ist die Albus-Linie 24 auf dem komplett identischen Linienverlauf unterwegs und als Expresslinie sinnlos geworden. Werktags halbstündlich, abends und am Sonntag nur stündlich. Mit maximal drei Fahrzeugen im Einsatz sollte die Linie 24 dringend einer Linienreform unterzogen werden, um Parallelstrukturen aufzulösen und die Kapazitäten besser einzusetzen.

Stimmen aus der Bevölkerung werden laut, dass im 60-Minuten-Takt oft gar keine Busse verkehren würden. Dies sollte geprüft werden.

Die touristisch sehr stark und mit Gelenkautobussen bediente **Albus-Linie 25** wird erst seit Fahrplanwechsel 2017/2018 im 15-Minuten-Takt geführt, was den Fahrgästen nur zugute kommt. Die Nachfrage ist groß, das Angebot gerechtfertigt. Zwischen Salzburg Hauptbahnhof, Zentrum, Nonntal, Morzg, Hellbrunn, Anif und Grödig/Untersbergbahn sind sechs Fahrzeuge im Einsatz. In Grödig besteht Anschluss zur Linie 35 über Taxach nach Rif. Am Sonntag wird zwischen ca. 10 und 19 Uhr (und damit eine Stunde länger als bisher) im 20-Minuten-Takt gefahren bevor der 30-Minuten-Takt einsetzt. An den Adventwochen-enden wird die Linie 25 zudem bis Hellbrunn weiter verstärkt.

Die Fahrt um 23:05 Uhr ab Hauptbahnhof fährt seit 2018 nicht mehr bis Rif, dafür gibt es einen Nachtstern wie beim Obus mit Abfahrten um 23:40 Uhr vom Hauptbahnhof und 00:45 Uhr vom Makartplatz. Die Kurse führen auch in die Stadt zurück und enden jeweils in der Theatergasse. Die Fahrt ab der Untersbergbahn in St. Leonhard um 23:05 Uhr wurde bis zum Hauptbahnhof verlängert.

Albus-Linie 27: Die über die Stadtgrenzen Salzburgs in den Gemeindebereich von Wals-Siezenheim fahrende und seit Jahrzehnten auf ihre Elektrifizierung wartende Kraftfahrlinie hat in den letzten Jahren die größten Veränderungen und Fahrplaneinschränkungen hinnehmen müssen.

Bis Ende 2016 fuhr die Linie 27 viertelstündlich ab Hauptbahnhof über die Schwarzstraße, Zentrum, Maxglan, Viehhausen bis zum Flughafen. Den Abschnitt Hauptbahnhof – Zentrum übernahm dann die Linie 23, zwischen Viehhausen und Flughafen wurde das Angebot am Wochenende halbiert. Die Linie 27 bekam, da die Albuslinie 20 zur Obuslinie 9 elektrifiziert wurde, deren Reststück zwischen Hanuschplatz und Unipark Nonntal. Im Jahr 2017 wurde hier noch samstags gefahren.

Mit Fahrplanwechsel 2017/2018 wurde die Linie 27 (positiv!) ab Outletcenter direkt nach Walserfeld verlängert (ohne den Airport anzufahren), das Angebot aber (negativ!) werktags um 50 % zwischen Viehhausen und Wals reduziert und am Wochenende nochmals auf der ganzen Strecke beschränkt: 20-Minuten-Takt samstags, nicht mehr zum Unipark, sonntags nur noch halbstündlich bis Viehhausen und stündlich nach Walserfeld. Wenn es mit dieser Entwicklung weitergeht, fährt die Linie 27 aber wohl bald gar nicht mehr.

Mit Fahrplanwechsel 2018/2019 wurde auf Anraten von Sebastian Krackowizer der 60-Minuten-Takt zwischen Schule Viehhausen und Walserfeld an Sonntagen um 30 Minuten versetzt, um die Anschlusssituation in Walserfeld von/zur Obuslinie 2 zu verbessern. Außerdem wurde so der Takt am Wochenende einheitlich und für die Fahrgäste leichter verständlich.

Die Siedlungsneubauten in der Kendlerstraße lassen neue Fahrgäste erwarten, eine Rückkehr zum 10-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten wie in den 1990er-Jahren sollte wohl eine wünschenswerte Folge sein.

Sinnvoll erscheint auch die Elektrifizierung zumindest des Teilstücks zwischen Willibald-Hauthaler-Straße und Schwedenstraße, um das Obusnetz noch stabiler zu machen. Damit wäre u.a. auch eine Linienführung der Linie 10 über Mülln und dieses neue Teilstück denkbar.

Die **Albus-Linie 28** wird werktags, und als einzige Albus-Linie auch samstags, im 15-Minuten-Takt bedient. Sonntags wird im 20-Minuten-Takt gefahren, zwischen Siezenheim Ortsmitte und Europark dann jedoch nur (unzureichend) zweistündlich. Zu den Hauptverkehrszeiten führen 13 Fahrten über das Zentrum hinaus über die Alpenstraße nach Anif und Grödig bis Hangendenstein.

Die **Albus-Linie 34** bietet seit dem Fahrplanwechsel 2017/18 leider nun noch vier Fahrten an Schultagen, sonst keinen Verkehr. Das vorher halbstündliche Angebot zwischen Europark und Forellenwegsiedlung vormittags und ab ca. 13 bis 19 Uhr wurde durch die Stadt nicht mehr bestellt. Nach Bürgerprotesten wurde der Fahrplan etwas nachgebessert, da die Schüler der VS Lieferung I nach Schulschluss nicht mehr nach Hause fahren konnten, weil die Fahrten zu radikal zusammengestrichen wurden.

Die **Albus-Linie 35** verkehrt fast ausschließlich außerhalb des Stadtgebiets von Salzburg mit aktuell bis zu drei Fahrzeugen, wird aber näher betrachtet, da sich durch die Verlängerung der Obuslinie 5 ab Dezember 2019 bis Grödig Veränderungen ergeben werden (müssen).

Der "35er" ist eine Verbindung zwischen Fürstenbrunn, Glanegg, Birkensiedlung (Anschluss zur Obuslinie 5: werktags stündlich, samstags zweistündlich, am Sonntag gar nur 1mal je Richtung!), Grödig, Taxach (Regionalbuslinie 170) und Rif. Die Zukunft der Linie 35 könnte in Form eines Ortsbusses gestaltet werden, doch dazu braucht es sicherlich Mut zu Veränderungen. Eine geordnete Fahrplanstruktur wäre den Fahrgästen entlang dieser Linie jedenfalls zu wünschen.

Die **Albus-Linie 151** verkehrt aktuell im 90-Minuten-Takt zwischen Mirabellplatz und der Gaisbergspitze. Diese touristisch vermarktete Linie hält innerstädtisch nicht an allen Haltestellen und wird erst seit 2016 durchgehend ab Mirabellplatz geführt (vorher ab Obergnigl). Diese Regionalbuslinie ist in Wirklichkeit eine Stadtlinie und sollte auch als solche betrachtet werden. Eine Taktverdichtung zur Entlastung der Gaisbergstraße, v.a. am Wochenende, wäre ratsam.

2.3 Fahrgastbefragung als Potenzial

Die **Fahrgäste sind die Kunden** der Verkehrsunternehmen und daher auch erster Ansprechpartner bei der Suche nach möglichen Problemen, Wünschen und Kritik. Die konzeptionelle Neuausrichtung des Linien- und Fahrplanangebotes von Obus und Albus könnte „somit auf einer Befragung von Fahrgästen [...], also während der Inanspruchnahme bzw. des Erlebens des Dienstleistungsprozesses, auf[bauen].“¹⁸ Dadurch würden zwar nur die tatsächlichen Nutzer berücksichtigt, denen jedoch in erster Linie ein besseres Angebot zur Verfügung gestellt werden sollte. Potentielle Neukunden, die von der Befragung ausgeklammert sind, würden von einer Neukonzipierung, die auf den Ergebnissen der Befragung beruht, bereits bei der erstmaligen Nutzung profitieren können. Durch die Erarbeitung eines geeigneten Fragebogens und die Durchführung der Befragung können einige sehr interessante Erkenntnisse gewonnen werden.

Im Rahmen seiner Diplomarbeit »Der ÖPNV in den Landkreisen Weilheim/Schongau und Garmisch-Partenkirchen – Kritische Analyse mit dem Ziel einer konzeptionellen Neuausrichtung« hat der Verfasser dieser Arbeit bereits Erfahrungen mit der Durchführung einer eigenen Fahrgastbefragung; damals in der Mittenwald-Bahn zwischen der bayerischen Landeshauptstadt München und Mittenwald.

In einem ersten Schritt wurden im Fragebogen allgemeine Faktoren berücksichtigt, die für Bahnnutzer relevant sind bzw. sein können: Pünktlichkeit, Sauberkeit der Fahrzeuge, Sitzplatzkapazität oder Ablageflächen für Gepäck/Taschen. Fragen zum Zweck der Fahrt, Fahrtenhäufigkeit oder zum Zustiegs- und Ausstiegsbahnhof ergaben sich fast von selbst. Problematisch waren spezifische Fragen, wie zu Umsteigevorgänge zu den Nebenbahnen. Nach mehrmaliger Überarbeitung und Streichung vieler Fragen, vor allem aus Zeitgründen bei der Befragung und weil sie dem Fahrgast oft besonderes Detailwissen abverlangt hätten, entstand schließlich unter Mitwirkung des Lehrstuhls für Wirtschaftsgeographie der Ludwig-Maximilians-Universität München der

endgültige Fragebogen. Die Befragung wurde Ende November 2004 von der DB Regio AG Bayern bewilligt, die Ergebnisse später teilweise im Fahrplan 2005/2006 umgesetzt. Im Vorfeld der eigentlichen Befragung wurde ein Pretest (Vortest) mit persönlich bekannten Fahrgästen durchgeführt. Wie schon bei TROXLER (1986) hatte auch dieser Test den Zweck, „die grundsätzliche Verwendbarkeit des Erhebungsinstrumentes sowie die technische Durchführbarkeit der Umfrage zu überprüfen.“¹⁹ Zudem gab er erste Hinweise auf Schwächen. Es wurde sofort deutlich, dass zwei Fragen, bei denen der Fahrgast je 30 Faktoren nach Wichtigkeit und Zufriedenheit einschätzen bzw. bewerten musste, sehr viel Zeit in Anspruch nehmen, da jeder einzelne Faktor dem Bahnkunden vorgelesen werden musste. Der Ablauf der Befragung änderte sich etwas, die Fragen und die Konzeption blieben jedoch bestehen.

Ähnliche **Fragebögen** ließen sich auch für den **öffentlichen Verkehr Salzburgs** entwickeln, wie die nächsten Abbildungen analog zu den Fragebögen von 2004 zeigen.

Ein offener Fragenteil zu Wünschen und Kritik sollte selbstverständlich Bestandteil einer Umfrage sein, wie auch demographische/demoskopische Erhebungen zu den befragten Personen und zum Zweck der Fahrt (Arbeit, Freizeit, Ausbildung, Versorgung oder sonstiges). Interessant sind auch weitergehende Fragen zur Fahrtenhäufigkeit, also dem Nutzungsverhalten der Passagiere und subjektive Meinungen zu "Was gefällt Ihnen besonders gut bzw. überhaupt nicht?".

Mit der Fragestellung lassen sich natürlich auch gezielt gewünschte Ergebnisse erreichen und der Befragte wird in seinen Äußerungen bewusst gesteuert. Fragen mit "eigentlich..." oder "Manche Menschen behaupten/meinen..." sind grundsätzlich zu vermeiden und abzulehnen, da ein "eigentlich" ein "ja was denn? ja oder nein, aber..." impliziert und von Behauptungen und Meinungen undefinierter "Manche" hat niemand etwas. Hier würde der Befragte unweigerlich einen Vergleich zu anderen (wem denn?) herstellen müssen und

sich in seiner Wahlmöglichkeit eingeschränkt fühlen. Bei Fragen zu Verbesserungswünschen sollten dem Interviewten zudem keinerlei Wahlmöglichkeiten vorgegeben werden, um den Entscheidungsfindungsprozess nicht zu beeinflussen. Würde z.B. "Eine dichtere Fahrplankartung" vorgegeben, so wäre es sehr wahrscheinlich, dass dies mit "Ja" beantwortet würde, egal ob der Fahrgast das tatsächlich im Sinn hätte oder nicht.

Bei den beiden Fragen 1 und 2 in den folgenden Abbildungen sind jeweils 17 Faktoren angegeben, die der Fahrgast auf der Basis seiner persönlichen Erfahrungen eigenverantwortlich innerhalb eines unbestimmten Zeitraums hinsichtlich **Wichtigkeit und Zufriedenheit** zu bewerten hat. Diese 17 Faktoren sollten für eine erste grundlegende Analyse ausreichen, um das ÖV-Angebot in Salzburg besser erfassen, erklären und bewerten zu können.

Frage 1 Wie wichtig sind Ihnen persönlich die folgenden Faktoren?						
Bitte vergeben Sie Noten nach der folgenden Skala: <i>1 sehr wichtig – 2 wichtig – 3 teils/teils – 4 weniger wichtig – 5 unwichtig – 0 weiß ich nicht</i>						
	sehr wichtig (1)	wichtig (2)	teils/ teils (3)	weniger wichtig (4)	un- wichtig (5)	weiß ich nicht (0)
01 Erreichbarkeit Ihrer Wohnadresse mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln (Obus, Albus, Postbus)						
02 Nähe zu einer Bushaltestelle						
03 Anzahl an Fahrtmöglichkeiten, Fahrplankart						
04 Fahrzeit zu ihrem Zielort						
05 Pünktlichkeit der Obusse und Albusse						
06 Sauberkeit der Fahrzeuge						
07 Sitzplatzkapazität						
08 Stellfläche für Fahrräder, Kinderwagen und Rollstühle						
09 Umsteigezeiten und Anschlüsse zu anderen Obussen/Albussen						
10 tägliche Spätverbindungen aus dem Zentrum Salzburgs zu den Endstationen aller Linien bis nach Mitternacht						
11 Fahrplanaushänge an den Haltestellen						
12 Informationen zu Linienänderungen, Baustellen etc.						
13 Liniennetzplan mit dem gesamten Verkehrsangebot						
14 Fahrkarten-Automaten						
15 Fahrpreis für eine Einzelfahrt						
16 Fahrpreis für Wochen- oder Monatskarten						
17 Rabatte für Pendler, Schüler, Studenten, Senioren, Familien						

Frage nach der Wichtigkeit bestimmter 17 Faktoren

Frage 2 Wie zufrieden sind Sie persönlich mit den folgenden Faktoren?						
Bitte vergeben Sie Noten nach der folgenden Skala: <i>1 sehr zufrieden – 2 zufrieden – 3 teils/teils – 4 weniger zufrieden – 5 unzufrieden – 0 weiß ich nicht</i>						
	sehr zufrie- den (1)	zufrie- den (2)	teils/ teils (3)	weniger zufrie- den (4)	unzu- frieden (5)	weiß ich nicht (0)
01 Erreichbarkeit Ihrer Wohnadresse mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln (Obus, Albus, Postbus)						
02 Nähe zu einer Bushaltestelle						
03 Anzahl an Fahrtmöglichkeiten, Fahrplankart						
04 Fahrzeit zu ihrem Zielort						
05 Pünktlichkeit der Obusse und Albusse						
06 Sauberkeit der Fahrzeuge						
07 Sitzplatzkapazität						
08 Stellfläche für Fahrräder, Kinderwagen und Rollstühle						
09 Umsteigezeiten und Anschlüsse zu anderen Obussen/Albussen						
10 keine täglichen Spätverbindungen aus dem Zentrum Salzburgs zu den Endstationen aller Linien bis nach Mitternacht						
11 Fahrplanaushänge an den Haltestellen						

Frage nach der Zufriedenheit mit bestimmten Faktoren (nur auszugsweise zur Verdeutlichung der Fragestellung)

Wichtig bei der **Auswertung der Fragebögen** ist, dass die Fahrgäste während des Erlebens der Dienstleistung dieselbe bewerten mussten. Hier könnte der kritische Leser der Meinung sein, dass die Ergebnisse verzerrt und nicht objektiv sein können, z.B. wird bei Verspätungen der Fahrgast Pünktlichkeit immer wichtiger einschätzen, als wenn der Bus pünktlich ist. Das ist aber sicherlich ein Problem, mit dem alle Erhebungen von subjektiven Meinungen, ob in der Fußgängerzone oder im Bus, zu kämpfen haben.

Für die Auswertung können die Ergebnisse beider Fragen gemeinsam präsentiert (gegenübergestellt) werden, da sich die Faktoren jeweils auf den selben Sachverhalt beziehen, der nur gegebenenfalls für die Fragestellung entsprechend umformuliert werden musste. So bezieht sich z.B. Nr. 10 aus Frage 1: »tägliche Spätverbindungen aus dem Zentrum Salzburgs zu den Endstationen aller Linien bis nach Mitternacht « auf Nr. 10 der Frage 2: »keine täglichen Spätverbindungen aus dem Zentrum Salzburgs zu den Endstationen aller Linien bis nach Mitternacht «, da es dieses Angebot derzeit schließlich nicht gibt.

Um die Werte untereinander vergleichbar zu machen, werden die jeweiligen Antworten in einem ersten Schritt gewichtet: »Note 1« mit Faktor 50, »Note 2« mit Faktor 40, »Note 3« mit Faktor 30, »Note 4« mit Faktor 20 und »Note 5« mit Faktor 10. Für die Einteilung in eine Skala werden die errechneten Werte schließlich noch transformiert.

Die Formel zum Errechnen der **Wichtigkeit bzw. Zufriedenheit (WZ)**:

$$WZ_{j, j \in [01;17]} = \frac{\sum_{i=1}^5 g_{A_i} a_{A_i}}{2 \sum a_{A_i}} - 15$$

(Von Sebastian Krackowizer für die Analyse selbst entwickelt).

Dabei bezeichnet j den Faktor (01-17), für den der Wert errechnet werden soll, g steht für die Gewichtung (50, 40, 30, 20 oder 10), A_i für die jeweilige „Schulnote“ ($i = 1$ bis 5), a für die Anzahl der Antworten; a_{A_i} also für die Anzahl der Antworten einer „Schulnote“.

Aus der Formel ergibt sich eine Skala von -10 bis +10. Ein errechneter Wert von -10 spräche für absolute Unwichtigkeit bzw. Unzufriedenheit, 0 wäre neutral (»teils/teils«), +10 absolute Wichtigkeit bzw. Zufriedenheit. Das wiederum würde bedeuten, dass alle Antworten für »sehr wichtig« bzw. »sehr zufrieden« abgegeben wurden. (Bei der Befragung der Fahrgäste in der Mittenwaldbahn 2004 ist das nicht vorgekommen.)

Die Formel berücksichtigt die unterschiedliche Anzahl von »weiß ich nicht« (»Note 0«) bewusst nicht, da diese Möglichkeit separat besprochen werden sollte, um Kritikpunkte und Verbesserungsvorschläge besser herausstellen zu können. Wenn Fahrgäste etwas nicht wissen, deutet das eventuell auf ein Informationsdefizit hin, das durch geeignete Maßnahmen (neue Liniennetzpläne, Plakate, Hauswurfsendungen, Radiowerbung etc.) verringert und beseitigt werden sollte, damit der Fahrgast bestmöglich informiert ist. Die Scheu vor dem Umstieg auf den öffentlichen Verkehr resultiert oft aus dem Nichtwissen über die Abläufe und das bestehende Angebot.

Aus diesem Grund ist zwar die Summe über die verleibenden Antworten jeweils sehr verschieden, durch die Rechenformel wird dieses Problem jedoch herausgerechnet.

Die Faktoren 01 und 02 beziehen sich auf die Erreichbarkeit des Wohnortes des Fahrgasts mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln und die Nähe zu einem Bahnhof/Bushaltestelle.

Einschätzungen zum Fahrkomfort (Faktoren 03 bis 10) können für alle Fahrzeuge von Obus und Albus gleichermaßen erhoben werden: Anzahl an Fahrtmöglichkeiten, Fahrzeit, Pünktlichkeit, Sauberkeit, Sitzplatzkapazität, Stellflächen, Umsteigezeiten, Spätverbindungen.²⁰

Dagegen sprechen die Faktoren 11 bis 17 das Service-Angebot an, Fahrplanaushänge, Informationen zu Linienänderungen (Baustellen, Sonderverkehre etc.), den Liniennetzplan als Informationsgrundlage für das gesamte Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln, verschiedene Fahrpreise und Rabatte für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen, wie Familien, Senioren, Studenten.

Um dem Leser dieser hier vorliegenden Arbeit über "Obus und Albus in Salzburg" die Möglichkeiten einer Fahrgastbefragung zu verdeutlichen oder die Notwendigkeit einer solchen aufzuzeigen, sollen einzelne Ergebnisse der Befragung von 2004 in der bayerischen Mittenwald-Bahn dazu dienen, sich Gedanken über mögliche Parallelen zu Salzburg zu machen.

Zur Befragung der Fahrgäste der Mittenwald-Bahn gab es eine detaillierte Auswertung, die bei "**Wichtigkeit**" fünf 5 Faktoren listet, die wohl auch bei den Salzburger Obus- und Albus-Nutzern einen entsprechenden Stellenwert einnehmen.

Der damalige Faktor: »Fahrpreis für die Einzelfahrt« liegt mit 8,08 nur auf Platz 6.

Bezeichnung	WZ-Wert
Rabatte für Pendler, Schüler, Studenten, Senioren, Familien	8,78
Pünktlichkeit der Züge	8,48
Fahrpreis für Wochen- oder Monatskarten	8,47
Sauberkeit der Fahrzeuge	8,44
umfangreiche Informationen zu Schienenersatzverkehren, Gleisänderungen oder Bauarbeiten	8,21

Die 5 Faktoren mit der größten „Wichtigkeit“

Die Analyse dieser Faktoren zeigt, dass hier der Wert für Wichtigkeit deutlich über dem für Zufriedenheit liegt. Das lässt zum einen darauf schließen, dass das ÖPNV-Angebot Defizite aufzuweisen hat, zum anderen besteht aber auch die Möglichkeit, dass Faktoren überbewertet werden, und der Mensch von Natur aus dazu neigt, mit dem gegenwärtigen Zustand eher unzufrieden zu sein. Der Verfasser vertritt die Meinung, dass die Wert-Unterschiede auf Defizite im ÖPNV-Angebot

zurückzuführen sind. »Fahrkarten-Automaten« ist mit Wichtigkeit 7,22 und Zufriedenheit 1,65 hervorzuheben. Die Bedienung fällt nicht nur älteren Menschen durch sehr kleine Beschriftungen und unzählige Wahl- und Eingabemöglichkeiten sehr schwer. In Salzburg wird die Diskussion rund um das Kassieren im Obus seit Jahren ohne Ergebnis geführt. In Städten wie Bratislava gibt es Automaten an jeder Haltestelle, das Kassieren durchs Fahrpersonal ist dort kein Thema.

Die Top 5 der Faktoren mit der geringsten **Zufriedenheit** zeigt die nächste Tabelle. Zwei Faktoren (Rabatte und Fahrpreise) erscheinen auch hier, was zeigt, dass sie für den Reisenden wesentliche Merkmale zur Bewertung des ÖPNV-Angebotes darstellen. So liegt der Wert der Zufriedenheit mit »Rabatten für Pendler, Schüler, Studenten...« bei -9,32. Kombitickets für die Bahn zur Weiterfahrt im Zielort sind nur im Fernverkehr erhältlich und führen so zu einem Wert von -8,43.

Bezeichnung	WZ-Wert
Rabatte für Pendler, Schüler, Studenten, Senioren, Familien	-9,32
Fahrpreis für Wochen- oder Monatskarten	-9,11
Kombitickets für Bus und Bahn nur im Fernverkehr ab 100 km	-8,43
Fahrpreis für die Einzelfahrt	-6,05
Fahrtmöglichkeiten mit der Mittenwald-Bahn nach Österreich	-5,97

Die 5 Faktoren mit der geringsten „Zufriedenheit“

Doch was sind die **Erfolgsfaktoren** der Bahn bei den befragten Kunden, d.h. mit welchen Faktoren sind die Kunden im Vergleich zur Wichtigkeit am zufriedensten?

Bezeichnung	WZ-Wert
Bayern-Ticket	5,86
Fahrplanaushänge an den Bahnhöfen	5,74
Kostenlose Broschüren mit allen Bus- und Bahnfahrplänen in ihrer Heimatregion	5,28
Sauberkeit der Fahrzeuge	4,57
Personenbediente Schalter für Reiseinformationen und Fahrkartenverkauf	4,23

Die 5 Faktoren mit der höchsten „Zufriedenheit“

Für das „Bayern-Ticket“ entsprechen sich die Werte für Zufriedenheit und Wichtigkeit beinahe, d.h. die Fahrgäste sind damit soweit zufrieden, wie es ihnen auch wichtig ist. Dieses Angebot stellt somit den größten Erfolgsfaktor für die Deutsche Bahn dar.

Mit dem Bayern-Ticket ist eine Nutzung der innerstädtischen Verkehrsmittel in Salzburg leider nicht möglich, was sehr viele bahnreisende Fahrgäste verärgert. Über eine Kooperation der betroffenen Dienstleister sollte daher nachgedacht werden, evtl. über die Möglichkeit die Kernzone Salzburg direkt am Automaten vor Fahrtantritt zukaufen zu können.

Es gibt natürlich auch Faktoren, die den knapp 310 befragten Fahrgästen überhaupt nicht gefallen, wie die Ergebnisse der Auswertung des offenen Fragenteils "Was gefällt Ihnen überhaupt nicht?" zeigen. Auch diese Aussagen sind sicherlich auf Salzburg übertragbar.

<i>Anzahl Nennungen</i>	<i>Bezeichnung/Nennung durch den Fahrgast</i>
39	Verspätungen, Zugausfälle
25	teure Preise, keine Rabatte
14	volle Züge, v.a. in der Früh
12	Taktlücken, schlechte Fahrplangestaltung

Die häufigsten Antworten zu "Was gefällt Ihnen überhaupt nicht?"

Der Fahrgast erwartet insbesondere im öffentlichen Personennahverkehr ein Verkehrsmittel, das die folgenden Merkmale aufweist:²¹

1. es bietet immer einen Sitzplatz, bei längeren und kürzeren Fahrten
2. es ist pünktlich
3. es verkehrt in dichter, regelmäßiger Folge, d.h. es ist kurzfristig verfügbar (Taktfahrplan)
4. es ermöglicht hohe Reisegeschwindigkeiten (S-Bahn, Busspuren)
5. es bietet fahrtechnischen Komfort (Ausstattung der Fahrzeuge)
6. es wird zuvorkommend angeboten, d.h. u.a. auf die Bedürfnisse der Kunden zugeschnittene Fahrpläne und Haltestellen
7. es ist preisgünstig, insbesondere bei regelmäßiger Benützung.

Diese sieben Punkte und die Ergebnisse der Befragung zeigen, dass leicht merkbare Zeiten und feste Takte feste Bestandteile des Fahrplans sein sollten. Am wichtigsten sind jedoch billigere Fahrpreise und umfangreiche Rabattangebote für verschiedene Nutzergruppen, zumindest im Jahr 2004 bei der Deutschen Bahn. Wie sieht es in Salzburg im Jahr 2019 aus?

„Bei richtiger Lesart kann die Eigenschaft „preisgünstig“ [...] nur besagen, daß der Preis im Hinblick auf die Intensität, in der die vorerwähnten Eigenschaften gegeben sind, dem Verkehrsteilnehmer nicht unangemessen hoch erscheint. Der „günstige Preis“ der Nahverkehrsleistung kann folglich nicht einfach als eine ihrer vielen Eigenschaften angesehen werden; er ist vielmehr Ausdruck der Tatsache, daß die subjektive Wertschätzung des Leistungsangebots durch den Verkehrsnutzer das geforderte Entgelt übersteigt. Ist letzteres nicht der Fall, dann wird der Preis angesichts des technischen Merkmalsbildes der Nahverkehrsleistung als nicht günstig empfunden, und die Leistung findet nicht die erwartete Zahl von Abnehmern.“²²

Was muss oder kann am Angebot geändert werden, damit die Fahrgäste zufriedener reisen können? Eine **Fahrgastbefragung** bietet hier definitiv ein **großes Potenzial**, um das zu klären und die Meinung der Passagiere für künftige Verbesserungen ernst zu nehmen. Einige Punkte aus den geführten Interviews können dann bei der Neukonzipierung eines ÖV-Netzes direkt durch die Verkehrsdienstleister berücksichtigt werden (u.a. dichter Takt, bei Autobuslinien auch neue Linienführungen oder gar neue Linien). Wichtig ist auch noch festzuhalten, dass jeder die öffentlichen Verkehrsmittel durch die eigene Nutzung, aber auch durch die Medien wahrnimmt und dadurch beeinflusst wird. Richtige und gezielte Information ist die Basis dafür, dass die Menschen umsteigen. Nichtwissen heißt oft auch Nichtwollen. Daran muss gearbeitet werden.

3 Wirtschaftsgeographische Grundlagen

Salzburg stellt mit seinen Buslinien, verteilt und vernetzt über das gesamte Stadtgebiet und sogar darüber hinaus eine große Herausforderung für die Analyse des bestehenden ÖV-Angebotes und die Entwicklung eines neuen Konzeptes dar. Der Verfasser stellt sich dabei den drei folgenden Fragenkomplexen:²³

- (1) Welches Problem soll gelöst werden?
- (2) Wie sehen Lösungsmöglichkeiten aus? und
- (3) Welche Lösungsmöglichkeit scheint die Beste zu sein?

Selbstverständlich werden alle wichtigen Elemente und Aktivitäten (Strukturen), Beziehungen (Interaktionen), Verhaltensweisen und Veränderungen (Prozesse) berücksichtigt, die für eine hinreichende Beschreibung, Erklärung und Bewertung des Untersuchungsraumes (Stadt Salzburg und angrenzende Gebiete: Freilassing, Elsbethen, Puch, Anif, Rif, Gemeindegebiet von Grödig, Bergheim, Lengfelden, Wals) notwendig sind.

Da eine Theorie der wirtschaftlichen Regionalsysteme noch weitgehend fehlt,²⁴ wird als Grundlage für die Analyse des ÖV-Angebotes auf die systemtheoretischen Überlegungen nach WIGAND RITTER (1998) und EUGEN WIRTH (1979) zurückgegriffen.

Neben den Obus- und Albus-Linien existieren im Untersuchungsraum und im angrenzenden Umfeld noch weitere Regionalbus- und S-Bahn-Linien. In der Analyse sollen neben der Erreichbarkeit der Fahrtziele mit Albus und

Obus auch die Verfügbarkeit von Fahrtmöglichkeiten an Werktagen (Montag bis Freitag), wie auch an Samstagen, Sonn- und Feiertagen Berücksichtigung finden. Unter Erreichbarkeit soll die Möglichkeit verstanden werden, ein festgesetztes Ziel zu einer bzw. innerhalb einer festgelegten Zeit von einem Ausgangspunkt aus zu erreichen.²⁵

Aufbauend auf den Ergebnissen und der vorausgegangenen Analyse des Angebotes wird das Ziel verfolgt, ein umfangreiches, optimal aufeinander abgestimmtes Liniennetz (funktionsfähiges System, kein Modell!) für Salzburg zu entwickeln, das bedarfsgerechte und möglichst schnelle Verbindungen mit den derzeit zur Verfügung stehenden Mitteln erlaubt (Fuhrpark, Fahrpersonal, Oberleitung).

Dieses ausschließlich wissenschaftlichen Theorien gewidmete Kapitel 3 geht der Frage nach, inwieweit sich die im Untersuchungsraum anzutreffenden ÖPNV-Strukturen mithilfe wirtschaftsgeographischer Forschungsergebnisse in Einklang bringen lassen. Dabei kommen vor allem das zentralörtliche System für Süddeutschland nach WALTER CHRISTALLER und grundlegende systemtheoretische Überlegungen von WIGAND RITTER und EUGEN WIRTH zur Sprache. Gerade die Systemtheorie ist eine in der Wirtschaftsgeographie noch wenig beachtete Möglichkeit, um ÖPNV-Systeme beschreiben, erklären und bewerten zu können.

3.1 Zentralörtliches System

Die Theorie der zentralen Orte wurde erstmals im Jahre 1933 von WALTER CHRISTALLER für den süddeutschen Raum anhand verfügbarer Telefonanschlüsse in einem Ort aufgestellt.

Sie ist mittlerweile fester Bestandteil in allen wirtschaftsgeographischen Lehrbüchern als eine von drei wesentlichen Standortstrukturtheorien neben der Theorie der Landnutzung (HEINRICH VON THÜNEN) und der Theorie der Marktnetze (AUGUST LÖSCH).

Auf eine detaillierte Darstellung zentralörtlicher Grundlagen und Abbildungen wird an dieser Stelle bewusst verzichtet, da diese in den Lehrbüchern sehr ausführlich und breit diskutiert werden. Lediglich für diese Arbeit relevante Aspekte sollen Erwähnung finden.

Obwohl CHRISTALLER ausdrücklich darauf hinweist, dass ein zentraler Ort weder eine Siedlungseinheit, noch eine politische Gemeinde oder wirtschaftliche Einheit darstellt, werden darunter in der wissenschaftlichen Diskussion

und in dieser Arbeit doch Orte, im Sinne von Siedlungen, verstanden. Ein „Zentraler Ort ist eine Gemeinde, die als Standort von Einrichtungen zur überörtlichen Versorgung der Bevölkerung im Verflechtungsbereich dient.“²⁶ Um Orte hinsichtlich ihres Zentralitätsgrades einordnen zu können, wird von CHRISTALLER ein Katalog mit neun verschiedenen Kriterien angeführt, „um eine Vorstellung von den Faktoren zu erhalten, die den konkreten Inhalt der Bedeutung eines Ortes ausmachen.“²⁷ Diese Kriterien werden hier nicht angegeben, da sie aus heutiger Sicht teilweise stark überholt erscheinen.

Von CHRISTALLER wurden für Süddeutschland vier Zentralitätsstufen mit insgesamt zehn verschiedenen Typen zentraler Orte hinsichtlich Einwohnerzahl und Telefonanschlüssen festgelegt: Ober-, Mittel-, Unter- und Kleinzentrum. Dieser Ortseinteilung lagen zahlreiche vereinfachende Annahmen zugrunde, um die hierarchische Struktur der räumlichen Ordnung der Wirtschaft und die Hierarchie der Siedlungen aus dem Zusammenwirken ökonomischer Bestimmungsfaktoren erklären und ableiten zu können.²⁸ Diese haben vor allem mit der Entstehung von Marktgebieten, dem Anbieter- und Nachfragerverhalten, sowie der Reichweite verschiedener Güter zu tun. Je nach Reichweite eines Gutes entstehen hexagonale Marktgebiete unterschiedlicher Größe.²⁹ Wie schon bei KANZLERSKI (1983) wird auch in dieser Arbeit unter Nahverkehr der Verkehr verstanden, der sich aus der Wahrnehmung zentralörtlicher Versorgungsfunktionen sowie der Verflechtungen im Berufsverkehr innerhalb der jeweiligen zugeordneten

Einzugsbereiche regionaler Zentrensysteme ergibt. Im Vordergrund stehen dabei die Raumbeziehungen im Verflechtungsbereich der Mittelzentren.³⁰

Um die Probleme der Verdichtungsräume zu lösen, hat die Zentrale-Orte-Theorie „Eingang in das Raumordnungsgesetz des [deutschen] Bundes und in die Landesplanungsgesetze der [deutschen Bundes]Länder gefunden.“³¹

Ein dichtes Netz aus leistungsfähigen zentralen Orten soll gleichwertige Lebensbedingungen in allen Landesteilen gewährleisten und ein bevölkerungsmäßiges und wirtschaftliches Leerlaufen großer Landesteile verhindern.

Ein weiteres Ziel der Feststellung zentraler Orte und der Notwendigkeit der Förderung einzelner Gemeinden war, Versorgungseinrichtungen aus Kostengründen zu zentralisieren, d.h. an wichtigen Orten zusammenzufassen, damit die „Bevölkerung des Verflechtungsgebietes beispielsweise den Einkauf von Waren mit der Inanspruchnahme anderer privatwirtschaftlicher Dienstleistungen und mit Behördengängen verbinden“ kann.³²

Unter Verflechtungsgebiet wird das Gebiet verstanden, in dem wirtschaftliche, gesellschaftliche, kulturelle und verwaltungsmäßige Beziehungen zum zentralen Ort bestehen.³³ Die verkehrsinfrastrukturelle Erschließung stellt dabei einen wichtigen Faktor dar.

Alle Städte, Märkte und Gemeinden wurden in sechs Stufen zentraler Orte eingeteilt, wobei die Stufen »Unterkzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums« und »mögliches Oberzentrum« bei CHRISTALLER (1933) noch nicht vorhanden waren.³⁴

Zentrum	Aufgaben
Kleinzentrum	Bereitstellung von Einrichtungen zur Deckung des Grundbedarfs der Bevölkerung in sozialer, kultureller und wirtschaftlicher Hinsicht.
Unterkzentrum	Für die Deckung des Grundbedarfs der Bevölkerung besser ausgestattet; weisen eine größere Vielfalt an zentralen Einrichtungen und Arbeitsplätzen auf.
Unterkzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums	Erfüllen für ihren Nahbereich, in Einzelfällen auch für benachbarte Nahbereiche, teilweise Aufgaben von Mittelzentren im Bereich der gehobenen Bedarfsdeckung.
Mittelzentrum	Sollen für ihren Mittelbereich die Deckung des gehobenen Bedarfs ermöglichen; Standorte von breit gefächerten Einrichtungen der qualifizierten Versorgung.
mögliches Oberzentrum	Nehmen in Teilbereichen die Funktionen eines Oberzentrums wahr.
Oberzentrum	Bereitstellung von Einrichtungen privater und öffentlicher Art zur Deckung des höheren Bedarfs.

Einteilung der Stufen zentraler Orte

Die Ergebnisse CHRISTALLERS Bemühungen lassen sich kurz zusammenfassen und auf Salzburg übertragen. Die Analyse hat für den Untersuchungsraum die folgenden zentralen Orte auf den verschiedenen Hierarchiestufen ergeben: Unter dem Oberzentrum Salzburg stellen Wals/Siezenheim, Oberndorf bei Salzburg, Eugendorf, Hallein, Seekirchen und Neumarkt am Wallersee Mittelzentren dar. Mit absteigender Zentralität folgen Grödig,

Bergheim bei Salzburg, Hallwang/Elixhausen, Henndorf (Unterzentren) sowie Oberalm, Puch und Elsbethen (Kleinzentren).

Wesentliche Kritikpunkte am System der zentralen Orte sind die Annahme einer homogenen Fläche und die Vernachlässigung verschiedenartig organisierter ökonomischer und sozialer Prozesse. Der Einfluss staatlicher Politiken verstärkt zudem die Ungleichverteilung zentraler Orte im Raum.³⁵

3.2 Systemtheorie

Als Begründer der Allgemeinen Systemtheorie gelten NORBERT WIENER und LUDWIG VON BERTALANFFY³⁶, während NIKLAS LUHMANN für die sozialwissenschaftliche Systemtheorie verantwortlich zeichnet. Beide Systemtheorien wurden lange von vielen Wirtschaftsgeographen als Erklärungsansatz räumlicher Strukturen, Interaktionen und Prozesse abgelehnt. Neben EUGEN WIRTH hat sich aber auch WIGAND RITTER dieser Thematik angenommen. RITTER versucht in seinem Werk systemtheoretisch orientiert in die Wirtschaftsgeographie einzuführen. Zur mangelnden Anwendung der Systemtheorie in diesem Fach schreibt der Autor: „[Sie] ist in der Geographie noch wenig bekannt und über Versuche der Anwendung ist man kaum hinausgekommen. [...] Ursache ist wohl, daß die Grundannahmen zwar einleuchtend und einfach, reale Systeme aber sehr unhandlich sind, sofern es nicht gelingt, sie in adäquater Weise zu vereinfachen.“³⁷

In seiner Arbeit hat WIRTH grundlegende Aussagen über Systeme zusammengefasst und mit wirtschaftsgeographischen Erkenntnissen in Einklang gebracht. Seine Ausführungen sind noch heute gültig und haben auch in anderen Disziplinen, wie der Netzwerktheorie, Einzug gehalten. In Anlehnung an WIRTH sind Systeme durch bei weitem sich mannigfaltig überschneidende Beziehungen, vielfältig untereinander verknüpfte Wechselbeziehungen, komplizierte Steuerungsmechanismen und Regelkreise, sowie ein ständiges Nebeneinander und Miteinander von direkten, indirekten oder wechselseitigen Beeinflussungen und von

Querverbindungen mit teils engerem, teils lockerem Zusammenhang geprägt.³⁸

Ein **System** ist somit eine „Gesamtheit von Elementen, zwischen denen und zwischen deren Attributen (Eigenschaften) wechselseitige Beziehungen tatsächlich bestehen oder gegebenenfalls hergestellt werden können.“³⁹

Unter Elementen lassen sich alle Teile eines Systems zusammenfassen. So würden im Rahmen von Systemen mit einer räumlichen Komponente, wie ÖPNV-Systeme, u.a. Unternehmen (Salzburg AG, Albus, Hogger, ÖBB, DB), Oberleitungsstrecken, Straßen oder Städte und Gemeinden Elemente darstellen.

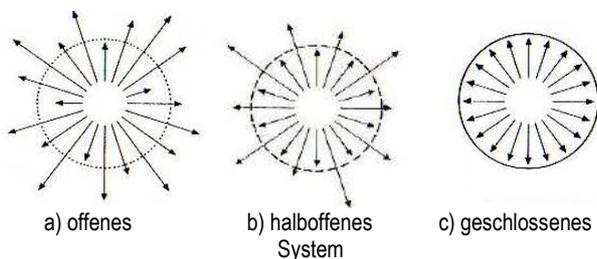
Jedem einzelnen Element können Attribute zugeschrieben werden. Bezogen auf den ÖPNV wären das z. B. Fuhrparks (Busse und Bahnen), Fahrpläne, Verkehrsrouten (Linienkurse), Lage der bedienten Orte/Haltestellen. Attribute sind meist wichtiger als die Elemente selbst, denn aus ihnen lassen sich für die Systembetrachtung relevante Informationen gewinnen.⁴⁰

Besonders bedeutsam sind Beziehungen innerhalb räumlicher Systeme, deren Strukturen sich mithilfe von Distanzen und Richtungen beschreiben lassen (Verbreitungsgebiete). Demnach sind nach WIRTH Beziehungen „alle Arten von funktionalen Abhängigkeiten und organisatorischen Verflechtungen, sowie von gegenseitigen Determinationen und Wechselwirkungen zwischen den im Raum verteilten Elementen, oder einseitige, wechselseitige, komplementäre Ströme von Menschen,“⁴¹ aber auch von Verkehr.

Alle Systeme besitzen eine räumliche Komponente: Haltestellen befinden sich an mehr oder weniger bevölkerungsreichen Straßen, touristisch interessanten Punkten (Zentrum, Bahnhof, Flughafen, Museen etc.) und sind fußläufig gut zu erreichen. Busse und Bahnen sind in ihren Fahrplänen meist aufeinander abgestimmt und verkehren nach Möglichkeit in einem großen Versorgungsgebiet, wie dem Stadtgebiet von Salzburg. An wichtigen Punkten bestehen koordinierte Umsteigemöglichkeiten, um den Fahrgast schnell von A nach B zu bringen.

Natürlich sind nicht alle Systeme gleich. Ganz entscheidend ist die Umgebung des betrachteten Systems. Die Umgebung ist „die Menge aller derjenigen Elemente außerhalb des Systems, welche das System in irgendeiner Weise beeinflussen, sowie die analoge Menge aller Elemente, die von dem System beeinflusst werden.“⁴² Somit besteht zwischen der Umwelt eines Systems und dem System selbst eine wechselseitige Beziehung.

Je nachdem wie Systeme zu ihrer Umwelt/Umgebung stehen, unterscheidet WIRTH offene, halboffene und geschlossene Systeme.



Bei einem offenen System bestehen (fast) keine Beschränkungen hinsichtlich der Beziehungen zur Umwelt. D.h. es finden ungehindert unzählige Austauschprozesse mit der System-Umwelt, z.B. den Umlandgemeinden, statt.

Halboffene bzw. halbgeschlossene Systeme kommen in der Realität am häufigsten vor. Sie sind definiert als „Systeme, die mit ihrer Umgebung zwar durch vielfältige Wechselbeziehungen verbunden sind, bei denen in einem Grenzbereich oder Randbereich aber die Relationen nach Zahl und Intensität mit einem starken Kontinuitätssprung abnehmen.“⁴³

Ein einfaches Beispiel veranschaulicht den Unterschied zwischen offenen und halboffenen Systemen: Das Eisenbahnnetz in Europa stellt ein offenes System dar. Beim Obus-Netz der Stadt Salzburg dagegen handelt es sich um ein halboffenes System. Es versorgt zwar die ganze Stadt in einem beschränkten Radius um das Zentrum, danach bricht die Versorgung jedoch abrupt ab. Es findet ein so genannter Kontinuitätssprung statt. Alle dahinter liegenden Gemeinden werden durch das System nicht mehr versorgt.⁴⁴ Das liegt vor allem an der Leitungsgebundenheit des Systems Obus, das aber durch den Einsatz von Hilfsantrieben aufgebrochen werden kann. So wird beispielsweise der Obus der Linie 5 künftig ab Birksiedlung mit Hilfsantrieb – ohne Oberleitungsneubau – bis nach Grödig fahren.

Der Untersuchungsraum (Salzburg mit Umgebung) wird als offenes System gesehen, denn nach RITTER ist es fehlerhaft, „die externe Umwelt und die externen Strukturen zu übersehen und ein Untersuchungsobjekt an festen Grenzen enden zu lassen, über welche nicht mehr hinausgeschaut wird.“⁴⁵ Bus- und Bahnverbindungen führen über die Stadtgrenzen hinaus. Für ein halboffenes System spricht dagegen, dass im Westen (Grenze zu Bayern) und Südwesten fast keine ÖPNV-Verbindungen bestehen. In Richtung Süden gibt es nur die S-Bahn und sehr wenige Regionalbuslinien in Richtung Puch (160, 165), Niederalm (170) und Hallein (160, 170).

Geschlossene Systeme sind eine Seltenheit. Es ist, mit Ausnahme von Versuchsanordnungen im Labor, kaum vorstellbar, ein System ohne Außenbezug am Leben erhalten zu können. ÖPNV-Systeme sind in der Realität nie geschlossene Systeme, da in irgendeiner Weise immer Austauschprozesse mit anderen Systemen stattfinden (müssen).

Für die Betrachtung des ÖPNV des Untersuchungsraums werden bestimmte Aspekte des räumlichen Systems in ihrer Funktionsweise hervorgehoben, andere treten in den Hintergrund. Dadurch lassen sich Systemstrukturen im geographischen Bereich realitätsnäher beschreiben und erklären.⁴⁶

3.3 Verkehrsnetze, räumliche Systeme und Aufschließungen

Verkehrsnetze, wie das gegenwärtige ÖPNV-Netz im Untersuchungsraum, können als stark verknüpfte räumliche Systeme interpretiert werden. Die Änderung eines Elements oder einer Relation zieht die Änderung anderer Elemente und Relationen nach sich, aber nicht aller. Das wäre bei einem voll verknüpften System der Fall.⁴⁷ Die Neukonzeption des (O)bus-Stadtnetzes in Salzburg ist ein voll verknüpftes System, da die Fahrpläne bestmöglich aufeinander abgestimmt sind. Wird nur eine Fahrt im Fahrplan einer Linie geändert, müssen auch die anderen nach Maßgabe eines integralen Taktfahrplans geändert werden.

Ein **integraler Taktfahrplan** nach „Schweizer Vorbild“ verknüpft miteinander.⁴⁸

- alle bedienten Orte einer Region
- über den ganzen Tag und während der ganzen Woche
- in festen, leicht merkbaren Takten
- mit optimalen Anschlüssen auch zum Bus und zum Fernverkehr
- in Knotenbahnhöfen (auch im Sinne von Busbahnhöfen, Umsteigehaltestellen)

Auf der anderen Seite hätte bei einem gering verknüpften System die Änderung eines Elementes kaum Auswirkungen auf andere.

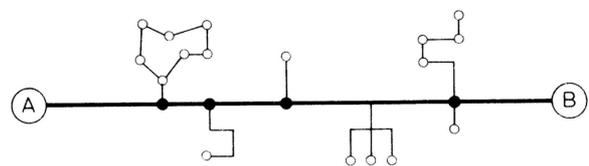
Bei der räumlichen Verknüpfung von Orten durch Busse und Bahnen spielen gerade zeitliche Veränderungen (verschiedene Fahrzeiten durch verschiedene Routen, differenzierte Versorgung je nach Uhrzeit oder Wochentag) im Verknüpfungsgrad (Konnektivität) einer Region eine zentrale Rolle.

Räumliche Systeme sind dynamische Systeme, das heißt die „Zahl der Elemente und/oder die Attribute der Elemente und/oder die Relationen [ändern sich] im Zeitablauf“.⁴⁹ Das gilt auch für Salzburg und den Obus/Albus mit ihren Beziehungen zu den einzelnen Stadtteilen und Randgemeinden: Haltestellen werden verlegt oder entstehen neu (z.B. in der Kleßheimer Allee gab es laufend Änderungen durch die städtebauliche Entwicklung), Busse der Linie 14 fahren nur an Schultagen, zusätzliche Verstärkungsfahrten gibt es auf diversen

Strecken auch nur an Werktagen. Mit jedem Fahrplanwechsel verändern sich zudem die Abfahrtszeiten, d.h. die Attribute der Elemente Bahnhof oder Haltestelle.

Darüber hinaus sind ÖPNV-Systeme labil. Sie müssen auf Außeneinflüsse angemessen reagieren, um das System stabilisieren zu können. Verspätungen stellen derartige Einflüsse dar, die durch Puffer- oder Stehzeiten an bestimmten Haltestellen abgeschwächt oder neutralisiert werden müssen (z.B. Äußerer Stein, Hanuschplatz, Hauptbahnhof), um die vom System festgelegten Anforderungen (Pünktlichkeit für koordinierte Anschluss- und Umsteigeverbindungen) für den Fahrgast zu gewährleisten. Wichtig sind auch Ausgleichszeiten an den Endstationen aller Linien (kurze Verschnaufpausen für das Fahrpersonal, WC-Gang).

Nach RITTER sind „Verkehrswege [...] nur der räumliche Niederschlag der Interaktionen der Städte untereinander und mit ihrer nahen und fernen Umwelt.“⁵⁰ Das ist für den Untersuchungsraum prinzipiell auch zutreffend, doch beeinflussen im südwestlichen Untersuchungsgebiet auch topographische Bedingungen die Struktur des Verkehrswegenetzes. Als Konsequenz der Anpassung der Straßenführung an die Geländeformen ergeben sich für das ÖPNV-Netz bestimmte Zwangspunkte der Linienkonzentration bzw. Linienverknüpfung. Die nachstehende Abbildung zeigt schemenhaft verschiedene Möglichkeiten, eine Fläche durch Verkehrswege aufzuschließen.



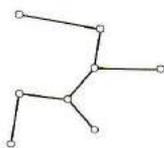
Das Salzburger Netz an öffentlichen Verkehrsmitteln ist hauptsächlich sternförmig um das Zentrum ausgerichtet. Dadurch fehlen einige wichtige Querverbindungen in der Peripherie, die unnötige Fahrten über das Zentrum vermeidbar machen würden; das Zentrum könnte entlastet und stabilisiert werden.

Unverkennbar ist auch, dass Eisenbahnstrecken eine wichtige Verbindungsfunktion für den Transport von Personen neben den jeweiligen Straßen einnehmen. HETTNER (1952) kennzeichnet "Verkehr als den Transport von Gütern, Personen und Nachrichten zwischen Aktionszentren in beiden Richtungen und in regelmäßiger Weise."⁵¹ Verkehr stellt letztlich organisierte Abläufe dar, die sich aus Transportakten zusammensetzen.⁵²

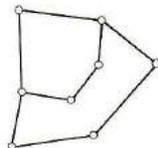
Das Personenschienenverkehrsangebot genügt dieser Definition, und auch bei der Betrachtung des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs fällt auf, dass das Kriterium „in regelmäßiger Weise“ bei Obus und Albus eingehalten wird. Die meisten Linien verkehren regelmäßig und auch in beiden Fahrtrichtungen. Der Obus fällt in Österreich unter das Eisenbahngesetz (§ 5 EisbG).

Bei der Betrachtung von ÖPNV-Systemen bzw. -Netzen lassen sich fünf verschiedene Netzarten unterscheiden: Ringnetze, Dreiecks- und Vierecksnetze, verschiedene wegsparame Lösungen, Schwerlinienlösungen und vollständige Netze.

Ringnetze bzw. Ringlinien bieten sich vor allem dort an, wo Transporte in einer Richtung durchgeführt werden müssen. Dieses System wurde unter anderem auf den alten Ringlinien 1 und 2 praktiziert. Beide Linien führen praktisch denselben Linienweg, allerdings in entgegengesetzten Fahrtrichtungen. Wendezeiten an mehreren Endstationen ließen sich vermeiden, da die Kurse dort endeten, wo sie begonnen haben (an der Hst. Siesenheimer Str., heute Hst. Hans-Schmid-Platz).



Ringnetz mit Außenlinien



Ringnetz mit Innenlinien

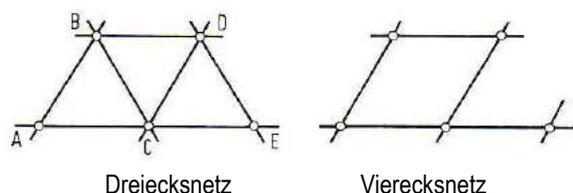
Ein Ringnetz mit Außenlinien hat den Vorteil, dass dazwischen verkehrende Linien als Zubringer und Abholer der Ringlinien fungieren und davon wieder Linien ausgehen können.⁵³ Umgesetzt hätte eine Obus-Ringlinie oder noch besser S-Bahn-Ringlinie einen sehr entscheidenden Vorteil gegenüber der

derzeitigen Schwerlinienlösung. Die Anwohner der Ringlinien müssten nicht ins Zentrum des Verkehrs fahren (Hanuschplatz, Mirabellplatz, Hauptbahnhof), um von dort in einer anderen Richtung wieder aus der Stadt heraus zu fahren, um das endgültige Fahrtziel erreichen zu können. Durch die Verbindung der Linien-Endstationen oder schon auf dem halbem Wege zwischen Innenstadt und Umland (Ringnetz mit Innenlinien) könnte die Verkehrssituation nachhaltig verbessert und die nahe am verkehrsmäßigen Kollaps befindliche Innenstadt entlastet werden (vgl. neue Linie 20).

Durch die Liniennetzreform im Dezember 2003 wurde der Ringlinienverkehr zwar eingestellt, die Linie 1 verkehrt aber zwischen Maxglan und Lehen auf der alten Route und bildet fast einen Ring – zumindest aber ein U. Die meisten Linien sind jedoch Durchmesserlinien, d.h. sie fahren durch das Zentrum durch, um an ihr Ziel zu gelangen.

Die neue Linie 9 stellt eine Ausnahme da. Diese verbindet sehr viele Stadtteile auf meist noch direktere Art als die anderen Linien vor Ort, verkürzt dadurch die Fahrzeiten und bringt die Fahrgäste schneller ans Ziel. Darüber hinaus nutzt sie sonst im Liniennetz brachliegende Fahrleitungen.

Dreiecksnetze⁵⁴ gehen im Wesentlichen auf CHRISTALLER zurück, denn dadurch lassen sich die Wege zwischen zentralen Orten gleicher Ordnung gleichmäßig verteilen.

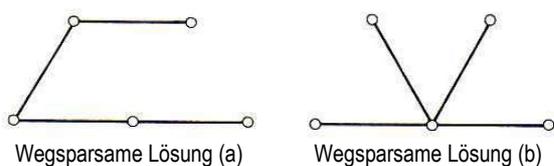


Dreiecksnetz

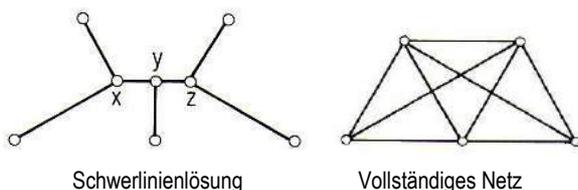
Vierecksnetz

Ein auf dem Dreiecksnetz beruhendes ÖPNV-System kann nicht optimal sein, da zum Erreichen eines entfernten Ortes immer Umwege in Kauf genommen werden müssen. So kann D von A nur über B oder C erreicht werden. Auf der anderen Seite ist ein Vierecksnetz auch nicht unbedingt zu bevorzugen. Die Anzahl der vorhandenen Wege ist zwar geringer, die Wegstrecke zum Erreichen des Ziels allerdings teilweise länger.

Wegsparsame Lösungen⁵⁵ reduzieren auch die Menge an bereitzustellenden Verbindungswegen, die Fahrzeiten werden hierdurch jedoch deutlich länger, da die Endpunkte nie direkt erreicht werden können. Lösung (a) entspricht der Linie 12. Lösung (b) – „Nabe und Speiche“ (hub and spoke)⁵⁶ – ist die wichtigere wegsparsame Lösung und bei Betrachtung der Postbuslinien anzutreffen. Alle Linien laufen ausnahmslos auf den Salzburger Hauptbahnhof zu, der als Ort zur Umverteilung auf die innerstädtischen und überregionalen Verkehrsmittel dient. Beim Obus gibt es dieses Phänomen nicht, beim Albus treffen alle Linien am Hanuschplatz im Zentrum zusammen.



Schwerlinienlösungen werden am häufigsten realisiert, da zum einen Wegstrecken minimiert und zum anderen Beförderungsleistungen an wichtigen, zentralen Orten, gebündelt werden können.



Vollständige Netze, wie das hier neu konzipierte Albus- und Obusnetz, haben einen wesentlichen Vorteil gegenüber den bisher dargestellten. Bei Störungen von außen lassen sich über die Vielzahl an Wegen schnell Möglichkeiten zur Bewältigung des Verkehrs finden. Eine bessere ÖPNV-Versorgung der Stadtteile und die Schaffung von Umsteigeknoten an „zentralen“ Orten innerhalb der Stadt setzt hier eine gründliche Analyse des gegenwärtigen Angebots voraus.

Da Systeme nie vollständig erfasst werden können und ihre Elemente und Beziehungen oft unzureichend bekannt sind, kann die Realität häufig nur vereinfacht anhand von Modellen abgebildet werden. In Modellen werden ausschließlich die wichtigsten Elemente, Attribute und Relationen berücksichtigt (weggelassen

oder abgeändert), die für eine hinreichende Beschreibung des gestellten Problems ausreichen und maßgebend sind.⁵⁶ WIRTH führt dazu für die **Modelltheorie** fünf Punkte an, die bei der Vereinfachung eines Systems in ein Modell zur Anwendung kommen.⁵⁷ Die wichtigsten drei seien hier für die vorliegende Arbeit kommentiert:

1. Offene oder halboffene Systeme werden im Modell wie geschlossene Systeme behandelt. Die Umgebung eines Systems, die Inputs und Outputs sowie die Frage der Kompatibilität des Systems bleiben im Modell unberücksichtigt.
2. Dynamische Systeme werden im Modell wie statische Systeme behandelt; der Prozesscharakter und die Veränderungen eines Systems werden aus der Betrachtung ausgeklammert.
3. Im Modell wird nicht berücksichtigt, dass das abgebildete System Element eines übergeordneten Systems ist, und dass seine Elemente wiederum Subsysteme darstellen. Man operiert nur im Bereich einer Größenordnung.

Das ÖPNV-System ist nicht geschlossen, da neben den Obus- und Albus- auch Regionalbus- und Bahnverbindungen aus den Nachbargemeinden in die Betrachtung einbezogen sind. Das Modell bzw. die entworfenen Fahrpläne sind insofern kompatibel, als sie auf alle möglichen Anschlüsse zu weiterführenden Verbindungen (z.B. neue Linie 25 in Taxach zur Linie 170) überprüft wurden. Inputs und Outputs, vor allem Verspätungen, sind im normalen Umfang durch Puffer- und Wartezeiten im Betriebsablauf einkalkuliert. Durch die Berücksichtigung der Fahrpläne der letzten Jahre und die genaue Kenntnis der Obus- und Albus-Strecken durch den Verfasser kann Punkt 2 entkräftet werden. Sämtliche Veränderungen, die sich bis kurz vor Fertigstellung dieser Arbeit ergeben haben, wurden in die Neukonzipierung eingearbeitet.

Es wäre zweifellos für Sebastian Krackowizer und den Salzburger Verein Austria-In-Motion eine reizbare Herausforderung, die Regionalbuslinien komplett zu überarbeiten.

4 Schlussbetrachtungen

Für die Schlussbetrachtungen und Zukunftsperspektiven werden die Fragen aus Kapitel 3 wieder aufgegriffen, anhand derer ein mögliches Fazit gezogen werden kann:

(1) Welches Problem soll gelöst werden?

Das zu lösende Problem bestand einerseits darin, wie mit den gegenwärtigen Mitteln (Fahrzeugen, Fahrleitung und Fahrpersonal) das Angebot an Verbindungen deutlich verbessert werden könnte, um die Bevölkerung zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen. Andererseits hat der Verfasser den Versuch gewagt, systemtheoretische Erkenntnisse mit wirtschaftsgeographischen zu verbinden, um für eine grundlegende Neukonzipierung die ÖPNV-Strukturen beschreiben, erklären und bewerten zu können.

(2) Wie sehen Lösungsmöglichkeiten aus?

Für die einzelnen Obus- und Albus-Linien wurden teils stark von den gegenwärtigen Routen und Fahrplänen abweichende Alternativen entwickelt, die vor allem auf die Interessen der Fahrgäste abgestimmt sind.

Das Liniennetz wurde für die Neukonzipierung grundlegend überarbeitet. Unter Anwendung der Systemtheorie konnte ein Netz mit Durchmesserlinien und Schwerlinienlösungen aufgestellt werden. In der gemeinsamen Betrachtung entsprechen alle Linien einem voll verknüpften Netz.

Die für die Obusfahrer erarbeiteten Dienstpläne würden auch deren Arbeitssituation verbessern, da die einzelnen Dienste kompakter und Pausen ab einer Gesamtdauer von 90 Minuten bezahlbar wären. Ausgleichszeiten an den Endstationen wären länger, um Verspätungen besser abfangen und die Fahrer entlasten zu können.

Durch das vollständige Einsparen einer ganzen Linie (derzeitige Linie 8) würde das Liniennetz auch wieder stabiler, da sich die Obusse nicht selbst im Weg stehen, was mit der Entstehung der Linie 9 ab Dezember 2016 im Bereich des Zentrums beobachtet werden konnte. Ein „Mehr“ an Linien ist nicht unbedingt besser.

(3) Welche Lösungsmöglichkeit scheint die Beste zu sein?

Die neu entworfenen Fahrpläne erscheinen nicht nur vor dem Hintergrund der Bedürfnisse und Anforderungen der Nutzer legitim. Zu einem Großteil spiegeln sie auch die eigenen Wünsche des Verfassers nach einem besseren, kundenorientierten Liniennetz wieder, wie die Ausführungen gerade zu den einzelnen aktuellen Linien wohl deutlich machen konnten.

Der Verfasser hat sich für die beschriebene Obus- und Albus-Lösung entschieden, da auf diese Weise zum einen die äußersten Randgebiete regelmäßig bedient werden (Mayrwies) und zum anderen die quer laufenden Linien die Stadtteile schnell miteinander verbinden (vgl. neue Linie 20). Schnellere Verbindungen werden wie bei GRÄF/METZ (1992) dabei nicht „nur im eigentlichen Transportvorgang gesehen, sondern als Summe der Zeitkomponenten Transport, Erreichbarkeit von Haltestellen bzw. Bahnhof, Zeitaufwand für die Erreichbarkeit von Ortsteilen und Wartezeiten bei fehlender Koordination von Fahrplänen.“⁵⁸

Ansätze zur Neukonzipierung aller Fahrpläne boten daher eine Verbesserung des städtischen Erschließungsgrades über eine deutliche Erhöhung der angebotenen, regelmäßig verkehrenden Verbindungen mit kürzeren Fahrzeugumlaufzeiten, die Verkürzung der Taktfahrzeiten, sowie der Ausbau von direkten Verkehrsverbindungen, um Umsteigerfordernisse zu minimieren.

Das Zusammenspiel mit den S-Bahnen und Regionalbuslinien von der Stadt in die Region ermöglicht zudem Umsteige- und weitere Reiseverbindungen über die Stadtgrenzen hinaus. Das System wird geöffnet.



Salzburg als offenes ÖPNV-System, Grafik: Austria-In-Motion

Das entwickelte Linienkonzept durch Sebastian Krackowizer und den Verein Austria-In-Motion baut zwar auf der Erfassung und fortlaufenden Auswertung der bestehenden Linien- und Fahrleitungsnetzstrukturen des Obus- und Albus-Netzes auf, die neuen Elemente orientieren sich aber mehr an der Verbesserung der Verkehrsqualität des Untersuchungsraumes und nicht allein an betriebswirtschaftlichen Überlegungen. Die geschaffenen Verbesserungen geschehen im Rahmen des derzeitigen Budgets und lassen keine oder kaum Zusatzkosten erwarten. Echte Verbesserungen sind nur mit zusätzlichen Investitionen in Zukunft möglich (Aufweitung der Kilometer-Deckelung des Syndikatvertrags zwischen Stadt und Salzburg AG, Erweiterung des Obusnetzes, neue Tangential-Buslinien).

Der gesamte Regionalverkehr im Flachgau und Tennengau sowie Linien, die aus Oberösterreich oder Bayern kommen, vor allem auf die Stadt Salzburg zu – aber auch auf die Regionalzentren – muss besser abgestimmt werden. Je weiter der Pendler Richtung Stadt im eigenen Auto zu einem Öffi-Anschluss fahren muss, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass dieser gleich bis in die Stadt weiterfährt. Der öffentliche Verkehr muss an der Quelle geplant werden. Nur in der Stadt zu reagieren ist zu wenig!

Zu betonen ist, dass das neue Obus- und Albus-Netz sowohl Basis als auch Voraussetzung für eine Neuordnung im Regionalverkehr darstellt. Nur weitere Busse (Stichwort: Mitte-Express-Linien) in die Stadt zu schicken und dabei unverantwortlich auf den Kernzonen-Zuschlag für die Stadt zu verzichten, wirkt sich kontraproduktiv aus. Gerade im Bereich Hauptbahnhof, Mirabellplatz, Staatsbrücke, Mülln, Lehener Brücke, Kiesel, sowie Imbergstraße, Ignaz-Rieder-Kai und Nonntaler Brücke ist bereits jetzt die Kapazitätsgrenze erreicht. Die Fahrzeuganzahl ist aktuell zu hoch!

Das skizzierte Liniennetz entstand in einer äußerst konstruktiven und kritischen Zusammenarbeit mit dem **Verein Austria-In-Motion**. In stundenlanger Detailarbeit wurde mehrfach über die Linienführungen diskutiert, die Vor-

und Nachteile der angestrebten Änderungen immer wieder besprochen und gegeneinander abgewogen. Die jahrelange Erfahrung des Vereins durch Beobachtungen der Verkehrssituation in Salzburg und die Bereitstellung von Daten in verschiedensten Auswertungsformen führten schließlich zum fertigen Konzept, das unter Zuhilfenahme wirtschaftsgeographischer Erkenntnisse und der Schaffung eines vollständig verknüpften Systems die oftmals beschränkte Sichtweise auf den leitungsgebundenen Obus aufbricht, der in Salzburg nur im Zusammenspiel mit den Albus-Linien (und Regionalbuslinien) wirklich richtig funktionieren kann.

Wie dem Leser aus den in dieser Arbeit präsentierten Plänen und Unterlagen wohl deutlich wurde, steckt sehr viel Mühe, Zeit und somit auch Geld dahinter. Zur Vernetzung mit verkehrsiniciativen Vereinen, Unternehmen, Einrichtungen, Institutionen, Gemeinden und interessierten Personen braucht Austria-In-Motion Unterstützung von allen Seiten.

Verein: Austria-In-Motion
Obmann: Gregor Watzl
Vereinssitz: Moosstraße 36/2
5201 Seekirchen am Wallersee
Österreich
Bank: Volksbank Salzburg
IBAN: AT27 4501 0000 7011 6181
BIC: VBOEATWWSAL
eMail: office@austria-in-motion.net
Telefon: 0043 (0)660 / 53 36 738
ZVR: 02923161 | www.austria-in-motion.me

Ohne die visuelle Aufarbeitung der Gedanken in Liniennetzplänen durch den Verein wäre eine Präsentation in dieser Arbeit nicht möglich gewesen.

Das Ziel des zu 100 % politisch unabhängigen Salzburger Vereins, wie auch von Sebastian Krackowizer, ist es, den Fahrgast bestmöglich mit Informationen und Wissen rund um den öffentlichen Verkehr zu versorgen. Daher wird die Zusammenarbeit auch in Zukunft fortgesetzt. Neue Projekte werden in Angriff genommen und gemeinschaftlich umgesetzt. Die persönlichen Kompetenzen werden weiter gemeinsam genutzt und intensiviert. Es geht Schritt für Schritt voran...

Jetzt braucht der Verein Partner aus der Wirtschaft für das Großprojekt: **Vermarktung des detaillierten Liniennetzplans**. Firmen können auf dem Liniennetzplan, der an Kunden im Taschenformat kostenlos abgegeben wird, ihre Werbung so platzieren, dass diese in Zeiten steigenden Umweltbewusstseins auch dort ankommt, wo sie wirken soll, beim Fahrgast, der die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen soll, um in das „umweltbewusste“ Geschäft zu fahren. Den Vermarktungsmöglichkeiten von Liniennetzplänen sind keine Grenzen gesetzt. Gemeinden, Tourismusverbände, Skiregionen etc. könnten ihre Kunden über den öffentlichen Verkehr für sich gewinnen. Warum in der Blechlawine auf der Autobahn im Stau stehen, wenn die Bahn eine echte Alternative darstellt, um stressfrei die Freizeit genießen zu können? Die Umwelt wird entlastet durch den Anreiz, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen, denn dadurch reduziert sich auch der Individualverkehr.

Wann lässt sich Salzburg vom Verein endlich helfen und gibt die Verkehrsplanung in neue, motivierte und engagierte Hände?

Ohne das Engagement privater Initiativen, Vereine, Gesellschaften, Organisationen und Clubs, die sich aktiv für den öffentlichen Personennahverkehr einsetzen, gäbe es viele Veränderungen im Liniennetz vielleicht nicht. Würde das Interesse nicht geweckt, die Diskussion nicht gesucht, hätten die politisch verantwortlichen Entscheidungsträger und Aufsichtsräte die Weichen vielleicht schon für andere Verkehrsmittel gestellt und den Obus gänzlich abgeschafft, da er aus ästhetischen Gründen die Stadt verschandle und nicht mehr zeitgemäß wäre. Gas- und Wasserstoffbusse sollen den Obus in Salzburg ersetzen? Hoffentlich niemals! Der Obus ist sauber und leise und gehört zur Mozartmetropole wie die Getreidegasse und die Festung über den Dächern der Stadt.

Zukunftsperspektiven

Um auch kleinere Gemeinden an das ÖPNV-Netz besser anzuschließen, wäre es durchaus noch eine Überlegung wert, Rufbusse, Bürgerbusse oder Anruf-Sammel-Taxis einzuführen oder die bereits vorhandenen weiter auszubauen, um diese später in ein reguläres ÖPNV-Angebot umwandeln zu können. Dieses Angebot könnte unabhängig von festen Taktfahrplänen und Routen eingerichtet werden. Die Kosten müssten natürlich unter denen einer normalen Taxifahrt liegen.⁵⁹ Detaillierte Ausführungen zum Thema Nahverkehr mit Ergänzungsdiensten gibt SCHALLER. Der Autor betont dabei, dass derartige „bedarfsorientierte Zwischensysteme [...] nur als angebotsergänzende oder angebotsverdichtende Systeme in Frage [kommen und] nicht als Ersatz für einen möglichen Linienverkehr.“⁶⁰

In Wals/Siezenheim widerspricht die Realität dieser Auffassung, da die Entwicklung genau in die entgegengesetzte Richtung ging mit der Einstellung der Autobuslinien 31 und 32 und der Rückkehr zum WalSieBus (ehemals Waltax) mit 15.12.2015.

Dieses Anrufsammeltaxi transportiert mittlerweile mehr Fahrgäste als die Autobuslinien mit festem Fahrplan und erfreut sich großer Beliebtheit. Es gibt drei feste Ausgangspunkte: Schule Viehhausen (Linie 27), Walsfeld (Linien 2 und 10) und Siezenheim Ortsmitte (Linie 28), dazu 72 feste Einstiegshaltestellen. Den Ausstiegsort können die Passagiere frei wählen, also auch direkt vor der Haustür. Die Betriebszeiten sind jedoch leider für Berufstätige ungeeignet: Montag bis Freitag 8-21 Uhr, samstags bis 18 Uhr und sonntags kein Service.

Da örtliche Personennahverkehrssysteme nicht Bestandteil des neuen Liniennetzes waren, werden keine Aussagen zu möglichen Verbesserungsansätzen getroffen. Aufgrund zahlreicher veränderter Obus- und Albus-Linien und neuer Fahrpläne ist die Notwendigkeit zur Anpassung des örtlichen Angebots aber durchaus gegeben. Da diese lokalen Linien nur eine geringe Reichweite haben und ohnedies auf an- und abfahrende Busse/Obusse abgestimmt sind, fielen Fahrplananpassungen auch nicht schwer.

Literatur- und Quellenverzeichnis

- AUSTRIA-IN-MOTION, Vereinshomepage salzburg.austria-in-motion.net > Aktuelles aus Salzburgs Verkehrswelt, 2010-2015 und privates Archiv von Gregor Watzl von 2019 bis zurück in das Jahr 2003.
- BATHELT, Harald und GLÜCKLER, Johannes (2002): Wirtschaftsgeographie: Ökonomische Beziehungen in räumlicher Perspektive. Stuttgart.
- BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR LANDESENTWICKLUNG UND UMWELTFRAGEN [Hrsg.] (1972): Landesentwicklung Bayern. Zentrale Orte und Nahbereiche in Bayern.
- BETHKE, Ralf-Dieter (1971): Die Stilllegung der Nebenbahnen der Deutschen Bundesbahn – Ein Beitrag zum Verständnis verkehrspolitischer Entscheidungsprobleme.
- CHRISTALLER, Walter (1968): Die zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen. 2. unv. Aufl., Darmstadt.
- DEUTSCHES ZENTRUM FÜR LUFT- UND RAUMFAHRT E.V. (DLR), Dr. Reinhard Kühne und Philipp Böhnke: Analyse neuerzeitlicher Systeme des öffentlichen Personennahverkehrs und deren Anwendungsmöglichkeiten in Osnabrück, 2010.
- DICKEN, Peter und LLOYD, Peter E. (1999): Standort und Raum – Theoretische Perspektiven in der Wirtschaftsgeographie. (= UTB Große Reihe). Stuttgart.
- FALLER, Peter (1968): Möglichkeiten von Fahrtkostenvergleichen zwischen individuellem und öffentlichem Personennahverkehr aus der Sicht der Verkehrsteilnehmer und der öffentlichen Haushalte. Mannheim.
- GRÄF, Peter und METZ, Roland (1992): Marktanalyse zum öffentlichen Personennahverkehr im Rottal: Landkreise Rottal-Inn und Passau. Institut für Wirtschaftsgeographie, Universität München [Hrsg.]. München.
- HAAS, Hans-Dieter und STÖRMER, Eckhard (1999): Angebotsqualität bei ÖV-Unternehmen – Einflussfaktoren bei der Beurteilung durch den Kunden. In: Internationales Verkehrswesen 4/99, S. 119-124.
- HEINRITZ, Günther (1979): Zentralität und zentrale Orte – Eine Einführung. Stuttgart.
- HETTNER, Alfred (1952): Allgemeine Geographie des Menschen – Verkehrsgeographie. Bd. 3. Stuttgart.
- KANZLERSKI, Dieter (1983): Räumlich-funktionale Verflechtungen und öffentliche Personennahverkehrsversorgung im ländlichen Raum: Probleme und Lösungsansätze.
- KRACKOWIZER, Sebastian (1999): Optimierung in Theorie und Praxis.
- KRACKOWIZER, Sebastian (2005): Diplomarbeit »Der ÖPNV in den Landkreisen Weilheim/Schongau und Garmisch-Partenkirchen – Kritische Analyse mit dem Ziel einer konzeptionellen Neuausrichtung«.
- KRACKOWIZER, Sebastian (2016): Oberleitungen bereichern unser Salzburg – Der Obus zwischen 1989 und 2016. Verlag epubli.
- MACKINGER, Gunter: Der Obus in Salzburg, ISBN: 3933613744, Verlag Kenning, 2005.
- MAGISTRAT SALZBURG, Amt für Stadtplanung und Verkehr (Hrsg.): Räumliches Entwicklungskonzept der Stadt Salzburg 2007.
- RITTER, Wigand (1998): Allgemeine Wirtschaftsgeographie: eine systemtheoretisch orientierte Einführung. München, Wien.
- SALZBURG AG: Dienstpläne für Fahrer „Einzeldienstpläne“ aller Linien für das ganze Jahr, mit vollständigen Kursumläufen, Fahrplanperioden 2014-2019.
- SCHALLER, Thomas (1993): Kommunale Verkehrskonzepte: Wege aus dem Infarkt der Städte und Gemeinden. Köln.
- TROXLER, Josef M. (1986): Wohnstandort- und Pendelmobilität im suburbanen Raum: theoretische Grundlagen und empirische Untersuchungen in der südwestlichen Agglomeration Zürich. Bern, Frankfurt a. Main, New York, Paris.
- WIRTH, Eugen (1979): Theoretische Geographie. Grundzüge einer theoretischen Kulturgeographie. Stuttgart.

Endnoten

Kartenmaterial von **google maps** und **openstreetmap**, www.openstreetmap.org/copyright (jeweils in den Kartenecken mit entsprechenden Logos als Copyright gekennzeichnet) und von **Austria-In-Motion** (Bereitstellung durch Hr. Gregor Watzl).
Fotos von Sebastian Krackowizer, falls nicht anders angegeben.
"Fotokugel" auf Seite 1 unter www.pho.to mit eigenen Fotos erstellt.

Fehler und Irrtümer (auch bei grafischen Aufarbeitungen) vorbehalten.

- 1 Für die Definition gilt wikipedia, <https://de.wikipedia.org/wiki/Oberleitungsbus> (abgerufen am 26.05.2019), für die weitere punktartige Aufzählung auch DLR, S. 27
- 2 Kanzlerski, S. 16
- 3 DLR, S. 27
- 4 <https://www.salzburg24.at/leben/kurze-hosen-bei-hitze-temperaturen-fuer-salzburgs-busfahrer-58751458>
- 5 Fotoquelle: Facebook "Busspur Imbergstraße/Giselakai" (aufgerufen am 25.05.2019)
- 6 Schneider, S. 383
- 7 Eigene Aufarbeitung in Anlehnung an Verkehrsclub Deutschland https://www.vcd.org/fileadmin/_processed_/8/9/csm_Emissionen-Verkehrstraeger-Vergleich_UBA_2018_281415f86d.png und <https://de.wikipedia.org/wiki/Oberleitungsbus>
- 8 Innsbrucker Verkehrsbetriebe auf Facebook: <https://www.facebook.com/like.ivb/photos/a.351018338327252.80499.349273561835063/1550904258338648/?type=3&theater>
- 9 Medieninformationen Kronenzeitung Salzburg 08.05.2019
- 10 <https://de.wikipedia.org/wiki/Salzburg> (abgerufen am 12.05.2019)
- 11 Magistrat Salzburg, Amt für Stadtplanung und Verkehr (Hrsg.): Räumliches Entwicklungskonzept der Stadt Salzburg 2007 (REK) und *ProBahn Österreich*, <http://www.probahn.at/pa.asp?i=1410>
- 12 Aus einer Email der Behindertenbeauftragten der Stadt Salzburg, Frau Mag. Neusüß, an S. Krackowizer am 20.05.2016.
- 13 Vgl. Kanzlerski (1983), S. 83 und 94: Unter Fahrzeitenstaffelung ist die tageszeitliche sowie die wochentägliche Abfolge bzw. Verteilungsstruktur bei der Bedienung der einzelnen Strecken gemeint.
- 14 Vgl. Gräf/Metz (1992), S. 21 und Gräf (1990), S. 19.
- 15 Haas/Störmer (1999), S. 122f.
- 16 Vgl. Haas/Störmer (1999), S. 123.
- 17 vgl. Mackinger, S. 153
- 18 Haas/Störmer (1999), S. 123f.
- 19 Troxler (1986), S. 54.
- 20 Vgl. Haas/Störmer (1999), S. 123.
- 21 Kriterien in Anlehnung an Faller (1968), S. 30, mit eigenen Ergänzungen; vgl. hierzu auch Kanzlerski (1983), S. 152.
- 22 Faller (1968), S. 30.; Vgl. auch Gräf (1990), S. 104f.: Verbesserungswünsche zum ÖPNV.
- 23 In Anlehnung an Bethke (1971), S. 187.
- 24 In Anlehnung an Ritter (1998), S. 3.
- 25 Vgl. Haas/Störmer (1999), S. 120.
- 26 Vgl. Christaller (1968), S. 25, Heinritz (1979), S. 17, sowie Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen (1972), S. 62f.
- 27 Für die einzelnen Kriterien, auch nach niederer, mittlerer und höherer Art, sei auf Christaller (1968), S. 138ff. oder Heinritz (1979), S. 20f. verwiesen.
- 28 Vgl. Schätzl (1992), S. 69.
- 29 Vgl. Dicken/Lloyd (1999), S. 31, Schätzl (1992), S. 73-77, Bathelt/Glückler (2002), S. 12f.
- 30 In Anlehnung an Kanzlerski (1983), S. 17.
- 31 Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung u. Umweltfragen (1972a), S. 7.
- 32 Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung u. Umweltfragen (1972a), S. 7.
- 33 Vgl. Bayer. Staatsministerium für Landesentwicklung u. Umweltfragen (1972a), S. 62.
- 34 In Anlehnung an Bayerisches Staatsministerium ... (1972a), S. 11-13.
- 35 Bewertung des Zentrale-Orte-Konzepts bei Bathelt/Glückler (2002), S. 120f.
- 36 Wirth (1979), S. 102.
- 37 Ritter (1998), S. 87.
- 38 In Anlehnung an Wirth (1979), S. 104.
- 39 Vgl. Wirth (1979), S. 105.
- 40 In Anlehnung an Wirth (1979), S. 107.
- 41 Wirth (1979), S. 107.
- 42 Wirth (1979), S. 108.
- 43 Wirth (1979), S. 110; keine Hervorhebungen des Originals berücksichtigt.
- 44 In Anlehnung an Wirth (1979), S. 110; dazu Beispiele zum Kontinuitätssprung S. 111.
- 45 In Anlehnung an Ritter (1998), S. 54.
- 46 In Anlehnung an Ritter (1998), S. 88.
- 47 Vgl. Wirth (1979), S. 115, auch zum Verknüpfungsgrad räumlicher Systeme.
- 48 In Anlehnung an die Ausführungen von Daubertshäuser (1995), S. 164.
- 49 Wirth (1979), S. 114.
- 50 Ritter (1998), S. 226 und dazu die veränderte Darstellung nach Ritter (1998), S. 227.
- 51 In Anlehnung an Hettner (1952), S. 5.
- 52 Vgl. Ritter (1998), S. 226.
- 53 Ritter (1998), S. 230.
- 54 Vgl. Ritter (1998), S. 229-230.
- 55 Ritter (1998), S. 230ff., Abbildungen zu wegsparamen und Schwerlinienlösungen zu Darstellungszwecken verändert.
- 56 Vgl. Wirth (1979), S. 128f.
- 57 Kriterien in Anlehnung an Wirth (1979), S. 128f.
- 58 Vgl. Gräf/Metz (1992), S. 93.
- 59 Vgl. Gräf/Metz (1992), S. 134f.
- 60 Schaller (1993), S. 111. Definitionen und nähere Ausführungen zu Bedarfs- oder Rufbussen und Anrufsammeltaxis u.a. gibt Schaller auf den Seiten 112 und 114.