

Fachliche Stellungnahme Projektgesellschaft

Fragestellung:	Stellungnahme S-LINK - Projektgesellschaft
<p>Sollte die Trasse die Stadt Salzburg oberirdisch queren? Das ist sowohl in der Errichtung, als auch bei den laufenden Infrastrukturkosten deutlich günstiger als der geplante S-LINK.</p> <p>Die Errichtungskosten oberirdisch liegen innerstädtisch lt. ERB-Studie bei 25 bis 30 Mio. € pro Schienen-Kilometer (inkl. eventueller Infrastruktur-Verlegungen wie Gas, Wasser etc.). Die Kosten von S-LINK sind derzeit nicht abzuschätzen. Bereits der erste Abschnitt, die 847 Meter vom Hauptbahnhof bis Mirabellplatz sollen ca. 200 Mio € kosten. Zum Vergleich: ein ca. 3 km langer Tunnel in Karlsruhe wurde ursprünglich mit € 500 Mio. veranschlagt. Er kostet tatsächlich ca. € 1,5 Mrd. Basierend auf internationalen Erfahrungswerten wird auch der unterirdische S-LINK bis Hallein € 1,3 bis 1,5 Mrd. kosten!</p>	<p>Die grundsätzlich falsche Annahme ist, dass eine oberirdische Querung die gestellten Aufgaben an einen ausreichend leistungsfähigen und zukunftsfähigen Korridor durch die Stadt bewältigen kann, ohne die Stadt massiv in Mitleidenschaft zu ziehen. Die in der „ERB-Studie“ genannten Errichtungskosten treffen in Bezug auf einen Einbau im Stadtgebiet von Salzburg keinesfalls zu, da umfassende Zusatzmaßnahmen (Einbautenverlegungen können bei der festgestellten Situation keinesfalls inkludiert sein, da der Aufwand zur Sicherstellung einer tragfähigen Unterkonstruktion ohne Frei- und Umlegung technisch nicht möglich ist) nötig wären. Auch ist das Thema einer etwaigen Rampe samt vollkommener Verbauung der Rainerstraße im Bereich des Fünfhausviadukts/Kiesel und dessen Auswirkungen nicht berücksichtigt, zumal auch hier der Fehler gemacht wird, sich auf Fahrwegkilometer und nicht auf Gesamtkosten eines Vorhabens zu beziehen. Die entwickelte robuste Bauweise im Bereich der feinsandig-schluffigen Schicht schließt weitgehende Unsicherheiten aus. Ein Vergleich mit Karlsruhe ist definitiv nicht zulässig, zumal dort ein anderer Querschnitt im Zusammenhang mit einem unterirdischen Stationsabstand bis hinunter zu 300 Meter gewählt wurde. Hinsichtlich der Gesamtkosten einer weiteren Führung sind die Zahlen im Bereich der Spekulation, bevor die endgültigen Maßnahmen im Zusammenhang einer Gesamtverkehrslösung zur Verschiebung des Modal-Split-Anteils weg vom MIV abgestimmt und priorisiert sind. Nicht zu vergessen sind dabei die enormen Kosten, welche die Verkehrssituation heute verursacht.</p>
<p>Der Betrieb einer einzigen S-LINK U-Bahnstation wird die Stadt Salzburg jährlich (!) ca.€ 2,0 Mio. kosten. Das heißt pro Jahr für die geplanten 5 Stationen ca. €10 Mio. zusätzliche Fixkosten! Zum Vergleich: eine oberirdische Haltestelle kostet ca. € 100.000,- p.a.</p>	<p>Die genannte Zahl kann nicht nachvollzogen werden. Vergleiche mit dem Betrieb der Stadt Linz zeigen erwartete Betriebskosten für die Station Mirabell zwischen 350.000 und 400.000 € pro Jahr, wobei ein großer Anteil dem behindertengerechten WC zuzurechnen ist. Nicht berücksichtigt sind Einnahmen durch</p>

	die Vermietung von Geschäftslokalen in der Station oder eventueller Einsparungen durch Nutzung der Geothermie.
Salzburg braucht das Rad nicht neu zu erfinden. Das Konzept NASA mit dem LRT-System bewährt sich seit Jahren in vielen europäischen Städten und ihrem Umland. Z.B. in Saarbrücken, Straßburg, Heidelberg, Nizza, Barcelona, Karlsruhe, Kassel, Dublin usw.	Eine oberirdische Linienführung, wie zum Teil in den genannten anderen Städten anzutreffen, wurde ausführlich geprüft. Wie auch schon die ERB-Studie ergeben hat, ist eine oberirdische Linienführung nicht tauglich. Dies insbesondere aufgrund der speziellen geographischen Situation in der Stadt Salzburg zwischen den Stadtbergen. Eine oberirdische Linienführung lässt sich daher leider nicht umsetzen. Zudem gilt es zu berücksichtigen, dass genannte Städte allesamt über weitere leistungsfähige Korridore verfügen oder wie am Beispiel Karlsruhe der Erfolg der Maßnahme zur Notwendigkeit des Baues eines Innenstadtunnels geführt hat.
Wann machen Sie eine SUP (strategische Umweltprüfung) nach EU-Norm unter Einbeziehung der oberirdisch geführten Alternativen?	Eine SUP ist rechtlich im gegenständlichen Fall nicht erforderlich. Dennoch wird eine strategische Prüfung für den Trassenverlauf bis Hallein durchgeführt.
Wo ist die Entscheidungsmatrix, was sind die Kriterien für die Auswahl der aufwändig präsentierten Tunnellösung S-LINK? Welche Expert*innen und Firmen haben die Variantenauswahl unter welchen Rahmenbedingungen und Vorgaben getroffen?	Die Trassenauswahl erfolgte auf Basis des durchgeführten Trassenauswahlverfahrens bei dem vom Planungsbüro ILF auf fachlicher Basis die einzelnen Trassen geprüft wurden und anhand einer Entscheidungsmatrix auf fachlicher Basis eine klare Trassenempfehlung abgegeben wurde.
Welche oberirdischen Varianten wurden geprüft, wer hat das geprüft, wo sind die Unterlagen dazu?	Aus den 14 Varianten (8 unter-, 6 oberirdisch) wurden die besten vier Varianten vorausgewählt (3 unter-, 1 oberirdisch). Diese wurden vertieft einer Wirkungsanalyse unterzogen. Die Nachteile der oberirdischen Variante wurden dabei definitiv als zu gravierend eingestuft, das heißt, dass sie neben technischen den übergeordneten Interessen hinsichtlich Auswirkungen insbesondere auf Fußgänger, Rad- und öffentlichen Verkehr zuwiderläuft und die Leistungsfähigkeit nicht erreicht werden kann, zumal aufgrund der gesetzlichen Maximallänge von 75m (statt 120m) 50% mehr Garnituren bei gleicher Leistungsfähigkeit verkehren müssten. Der Prozess der Trassenauswahl sowie die politischen, historischen und fachlichen übergeordneten Ziele sind Teil der Untersuchung.
Wie viele Pendler*innen <i>zusätzlich</i> werden die Lokalbahn benützen, wenn die Lokalbahn bis zur Station Schloss Mirabell verlängert wird (das ist der derzeitige	Auf die bestehende Lokalbahn (Nordast) hätte eine reine Verlängerung bis zum Mirabellplatz (abgesehen von der dringend notwendigen Entlastung des

<p>Finanzierungsstatus der Stadt)? Wie viele <i>zusätzlich</i> bis Akademiestraße, wie viele <i>zusätzlich</i> bis Hallein. Vergleich mit NASA (Ausbaustufe 1)?</p>	<p>Bahnhofsvorplatzes) eine errechnete Steigerung von 6600 ÖV-Fahrten pro Tag, wobei das Endziel definitiv nicht eine Beschränkung auf dieses Vorhaben sein kann. Zahlen der NASA können fachlich nicht nachvollzogen werden. Am Umsteigeknoten Mirabellplatz wurden für dieses eingeschränkte Szenario ebenso viele zusätzliche Bewegungen unter Abstimmung mit dem Ost-West-Busverkehr ermittelt. Für die Station Rudolfskai/Mozartsteg wurden bei einer Verlängerung bis zur Stadtgrenze im Süden 10.300 zusätzliche Fahrten. Das Potenzial durch die Nutzung der Bahn durch Touristen aufgrund des künftig attraktiven Gesamtangebots ist nicht eingerechnet, vorsichtige Prognosen gehen von mindestens 10.000 zusätzlichen Fahrten aus, wobei eine optimierte Abstimmung der Maßnahmen (Busterminal etc.) wesentlich höhere Zahlen erwarten lässt (30.000 – 40.000 ÖV-Fahrten pro Tag).</p>
<p>Wie viele U-Bahn-Stationen soll es in der Stadt geben? Wie hoch werden die jährlichen Betriebskosten sein?</p>	<p>Vorauszuschicken ist, dass es sich bei S-LINK systemgemäß um eine vernetzte Nebenbahn handelt und um keine U-Bahn.</p> <p>Nach derzeitigem Planungsstand wird es in der Stadt drei unterirdische Haltestellen geben (Mirabellplatz, Mozartsteg, Unipark Nonntal), welche hinsichtlich der Tiefenlage (insbesondere Mozartsteg) noch optimiert werden.</p>
<p>Wo sind die Umsteigestellen zum Stadtbussystem?</p>	<p>Hauptsächlich Mirabellplatz, Mozartsteg, Unipark Nonntal, aber natürlich wird bei jeder Haltestelle der restliche Busverkehr (Stadt- und Regionalbusse) berücksichtigt.</p>
<p>Wie groß sind die Erreichungsradien dieser Stationen, wie schnell ist die U-Bahn zu erreichen?</p>	<p>Ausgangspunkt bei der Untersuchung sind 500m Entfernung, wobei die Zugänglichkeit (ohne Warten an Kreuzungen) ein wesentlicher Punkt der Erreichbarkeit der Stationen darstellt.</p>
<p>Wie lange sind die Menschen von den unterirdischen Ausstiegen nach oben unterwegs? Immerhin liegen die unterirdischen Stationen bis zu 7 Stockwerke tief.</p>	<p>Ausgehend von Erfahrungswerten beim Lokalbahnhof Salzburg liegt dieser Wert je nach Gehgeschwindigkeit zwischen 30 und 60 Sekunden. Bei tieferliegenden Stationen (Mozartsteg) vsl. bis zu 90 Sekunden, wobei dieser Wert bei Optimierung der Tiefenlage noch verringert wird.</p>
<p>Wie lange sind die Benutzer*innen der U-Bahn dann – an der Oberfläche angelangt - zu Fuß oder per O-Bus-Umstieg bis zu ihren Zielorten unterwegs? Wie lange sind die Reisezeiten der Pendler*innen (dazu gibt's ja die Pendler-Studie der Stadt). Vor</p>	<p>Innerstädtische Verbindungen sind nicht mit dem überregionalen Charakter direkt zu vergleichen. Die Ermittlung der Gesamtfahrzeit und die verbesserte Attraktivität und Annahme bei sicheren,</p>

<p>allem im innerstädtischen ÖPNV ist die reine Fahrzeit sekundär.</p>	<p>kurzen Fahrzeiten ist vielerorts bestätigt und nicht auf Einzelfälle beschränkt.</p>
<p>In der „ERB-Studie“ wurde ohnehin schon alles untersucht – warum setzt man die Ergebnisse nicht um?</p>	<p>Aufgrund des Zeitpunkts und geringer Detailtiefe wurden in der „ERB-Studie“ 2015 die ausgewählten Korridore auf Basis von diversen Annahmen getroffen. Vor allem verkehrstechnische Auswirkungen auf andere Verkehrsträger (O-Bus, Bus, MIV, Fahrrad und Fußgängerverkehr) konnten damals aufgrund nicht belastbarer Grundlagen nur in groben Zügen behandelt werden. Mit der jetzt zur Verfügung stehenden Datenbasis, die eine bis dato in anderen Studien zur Verlängerung der Stadtregionalbahn noch nie erreichte Detailtiefe erreicht hat, wurde von der Projektgesellschaft nun unabhängig und aus fachlicher Sicht die beste Variante empfohlen. Die damals in der ERB-Studie bestbewertete Variante lag deutlich hinter den zwei bestbewerteten Trassen der Wirksamkeitsanalyse, da die bauliche Umsetzung und Stationsanordnung in der entworfenen Form aus trassierungstechnischen und baulichen Gründen in der Form nicht möglich gewesen wäre. Die Annahme, dass eine Station unter der Staatsbrücke auch baulich (Flussbau, Geologie) an der verkehrswirksamsten Stelle möglich wäre, hat sich als nicht realistisch durchführbar dargestellt.</p> <p>Zudem hat sich gezeigt, dass ausgewiesene Konfliktbereiche straßenbahnähnlicher Lösungen, die im Zuge des überregionalen Charakters in der „ERB-Studie“ nicht näher untersucht werden konnten, tatsächlich zu kaum überwindbaren Kollateralschäden geführt hätten. Die Hoffnungen, mit einer rein oder teilweise oberirdischen Variante das Auslangen zu finden haben sich dabei nicht erfüllt, da die negativen Auswirkungen eines leistungsfähigen schienengebundenen Verkehrs im Straßenraum und die baulichen Konsequenzen im beengten Umfeld der Stadt auch bei einer massiven Reduktion des motorisierten Individualverkehrs zu einer Vielzahl an kreuzungstechnischen Konfliktpunkten bei geringer positiver Verkehrswirkung und stark eingeschränkter Skalierbarkeit geführt hätten. Zudem wurden die notwendigen, zusätzlichen Bau- und Betriebsmaßnahmen, welche als</p>

	<p>Konsequenz der unterschiedlichen Zugzusammensetzungen resultieren ebenso wenig gelöst wie der Mehrbedarf an Personal oder zusätzlicher Trassenbelegung.</p>
--	--