

SPÖ-Gemeinderatsklub

Offene Fragen zum Amtsbericht S-LINK Salzburg; Trassenfestlegung für den Streckenabschnitt Salzburg Lokalbahn/Mirabellplatz-Akademiestraße
Beschlussfassung durch den Gemeinderat; 5/03/100312/2022/002

1. Betriebskosten:

1. Auf welche Höhe werden sich die Betriebskosten insgesamt belaufen?

Zum aktuellen Zeitpunkt und der gegebenen Planungstiefe lassen sich die Betriebskosten nur aufgrund ähnlicher Situationen schätzen und können noch nicht abschließend festgesetzt werden. Ein Vergleich zu anderen Städten, insbesondere der Stadt Linz, basierend auf den zur Verfügung gestellten Daten lässt für die unterirdischen Strecken sowie die Stationen Mirabellplatz, Altstadt/Mozartsteg, Unibezirk Nonntal Betriebskosten von 0,2% p.a. der Errichtungskosten erwarten.

Eine detaillierte Aufstellung kann zum heutigen Zeitpunkt aufgrund der Projekttiefe nicht abschließend durchgeführt werden, grobe Quervergleiche mit ungefiltertem Internetwissen zu Extremereignissen andernorts scheinen weder seriös noch sinnvoll.

Für die Station Akademiestraße ist aktuell noch nicht abzusehen, ob sie oberirdisch/unterirdisch ausgeführt wird oder mit einer Wendeanlage ausgestattet werden muss. Im Falle einer unterirdischen Station ohne Wendeanlage und der zu erwartenden Tiefenlage je nach Ausstattung wäre ein Betrag von ca. 250.000 bis 300.000 Euro pro Jahr zu erwarten, wobei die Abgeltung durch das Infrastrukturbenützungsentgelt (IBE) nicht angerechnet ist. Sinn und Zweck der BIM-Strategie (Building Information Modelling) ist jedoch ein tieferer Ansatz durch die Vereinheitlichung und Vereinfachung der Systeme. Auch wären überall behindertengerechte Sanitäranlagen vorgesehen, die es aktuell im Bereich der Stadtstationen nur unzureichend gibt.

2. Wie hoch werden die jährlichen Betriebskosten jeweils für Instandhaltung und Wartung sein?

Hier muss unterschieden werden zwischen dem Gleis, dem Tunnelbauwerk, dem Betrieb der Fahrzeuge und jenen der Stationen. Gleis und Betrieb sind über das IBE (Infrastrukturbenützungsentgelt) gedeckt, ebenso wie ein Teil der Stationskosten. Ohne eine Deckung oder Teildeckung durch das IBE werden jene bekannten Kosten der NVD (Nahverkehrsdrehscheibe) Linz angesetzt, wo es bei 2 km Tunnelstrecke mit 3 Stationen (inklusive Liften und Rolltreppen) gibt:

- jährliche Kosten für Betrieb und Wartung in Linz: ca. 750.000 € für 1,92 km / 3 Stationen
- Betriebs- und Wartungskosten für 9 Lifte und 9 Rolltreppen betragen davon ca. 200.000 €. Für die Station Mirabellplatz wären das umgelegt bei 4 Rolltreppen und 5 Liften mit etwa 100.000 Euro knapp die Hälfte
- Die jährlichen Kosten für die Reinigung der drei Stationsbereiche davon ca. 100.000 € (ohne Kosten für WC-Anlage). Für die Station Mirabellplatz wird aufgrund der Größe 45.000 Euro für die Reinigung (ohne Sanitäranlagen) angesetzt

Zusammengefasst werden die spezifischen Betriebs- und Wartungskosten für die Umsteigeknoten Mirabellplatz gesamt inkl. Sanitäranlagen, Kunden- und Geschäftsbereichen etc. mit ca. 350.000 - 400.000 Euro pro Jahr angesetzt.

3. Wie hoch werden die jährlichen Betriebskosten anteilmäßig für die Stadt Salzburg sein?

Dies hängt von den oben angeführten Kosten ab bzw. auch davon, in welchem Ausmaß sich die Stadt für den Betrieb im Stadtgebiet mit einem zu verhandelnden Betrag beteiligt. Die Aufteilung der jährlichen Betriebskosten obliegt den Abstimmungen zwischen Stadt und Land.

4. Gibt es weitere laufende Kosten?

Die jeweiligen Personalkosten für Reinigung, Überwachung, Wartung, etc. sind eingerechnet. Sollten zusätzliche Maßnahmen ergänzend noch gewünscht werden, dann wären sie hier noch zu nennen.

5. Wie hoch sind etwa die Einnahmen, die in einer Station gegen gerechnet werden können?

Die Einnahmen durch Lokalvermietung werden von der jeweiligen Station abhängen. Für die Station Mirabellplatz wären zum Beispiel bei einer aufgrund vergleichbarer Werte angenommenen Miete von 25 Euro pro Quadratmeter für rund 200 m² pro Jahr rund 60.000 Euro zu erwarten. Neunutzungen im Stationsbereich und Anschlussbereiche sind dabei nicht angesetzt.

2. Finanzierung:

1. Zahlt der Bund für die Gesamtsumme 50 Prozent? Auch bei starken Kostensteigerungen?

Ja, der Bund zahlt jedenfalls 50 Prozent der Kosten, wenn die Einbindung in das Projekt wie gegeben weiter erfolgt und Land und Stadt Salzburg ihren in der Rahmenvereinbarung festgelegten Verpflichtungen nachkommen. Bei möglichen Kostensteigerungen wird jedoch auch dort klar unterschieden, ob es sich um Mehraufwendungen oder inflationsbedingte Nominalsteigerungen handelt.

2. Gibt es einen fixierten Finanzierungsschlüssel für die weiteren Etappen vom Mirabellplatz bis nach Hallein?

Der Bundesanteil ist mit „jedenfalls 50%“ angesetzt. Jener von Stadt und Land wird vom Mirabellplatz bis zur Stadtgrenze Teil der Verhandlungen sein.

3. Wie lange gilt die Finanzierungszusage von Bund und Land?

Die Finanzierung ist in der Rahmenvereinbarung, die dem Amtsbericht beiliegt, gemeinschaftlich festgehalten. Sollte die Finanzierungsübereinkunft mit der Bundesregierung abgeschlossen werden können, so gilt diese für das Projekt, wobei zu erwarten ist, dass die Zuschüsse an einen Finanzierungsplan unterlegt werden.

4. Wenn ein Gesamtkonzept verfolgt wird: Warum wird nicht ein Finanzierungsschlüssel ausverhandelt und festgeschrieben?

Zum einen hat die geplante Neuordnung des Verkehrsbereichs der Salzburg AG noch nicht stattgefunden, zum anderen gibt es unterschiedliche Beteiligungsanteile in den jeweiligen

Vorhaben. Zudem hat die Stadt schon klar kommuniziert, dass eine Beteiligung von 25% für die Strecke südlich des Mirabellplatzes für sie nicht möglich sein wird, weswegen dazu Verhandlungen geführt werden müssen.

5. Warum werden die Umlandgemeinden, die bei der Umsetzung der Lokalbahnverlängerung von weniger IV und zukünftig zu leistenden direkten CO2-Strafzahlungen profitieren, nicht finanziell an dem Projekt beteiligt?

Uns sind Finanzierungsverhandlungen für jene Vorhaben, die Umlandgemeinden direkt betreffen, nicht bekannt, diese Frage wäre an die Landesregierung zu richten.

Bei jenen Gemeinden, die nicht unmittelbar von der Trasse betroffen sind, ist anzumerken, dass natürlich jene Menschen, die auf dem Land leben, von der besseren Verbindung in die Stadt profitieren, um dort zu arbeiten oder kulturelle oder Freizeiteinrichtungen zu nutzen. Mit Sicherheit wird jedoch die Stadt über die Umwegrentabilität und die massive Verkehrsentslastung vom Projekt überproportional profitieren.

3. Kosten:

1. Mit welchen Kosten pro Tunnelkilometer ist zu rechnen?

Diese Frage hängt stark von der gewählten Bauart, der Robustheit und den Gesamtlängen ab. Ein Aufsummieren von Extremwerten führt dabei sicherlich nicht zu einem realistischen Ergebnis. Für die reinen Tunnelkilometer zwischen den Stationen (welche aus Kostengründen durchwegs in offener Bauweise errichtet werden) liegen die erwarteten Rohbaukosten (Mittelwerte) nach aktueller Preisbasis bei:

- Offene Bauweise in der feinsandigen Schicht in robuster Bauweise mit vernachlässigbaren Setzungen (z.B.: Rainerstraße) auf den Kilometer gerechnet mit Zuschlag: 83 Mio Euro/km

- Geschlossene Bauweise (80m Länge unter dem Fünfhausviadukt wegen unvorteilhafter Pfahlgründung) mit DSV-Schirm auf den Kilometer gerechnet: 156 Mio Euro/km

- TVM-Vortrieb (einschalig) mit Ausbruchsquerschnitt unter 8m im schluffigen Seeton: 96 Mio Euro/km

- Etwaige Sonderlösung in geschlossener Bauweise bei sohnaher Querung der Salzach auf einer Länge von bis zu 100m: 140 Mio. Euro/km (Hier wird nach aktuellem Stand von einer wesentlich günstigeren Variante ausgegangen, wenn die Detailergebnisse der Bodenaufschlüsse vorliegen)

Nota bene: Die Kosten für den Tunnelkilometer werden zwar immer prominent gesamthaft diskutiert, jedoch ist vor allem innerstädtisch der Anteil für Einbautenumlegung, Oberflächengestaltung, Zugänge o.ä. ähnliches signifikant. Hier gibt es auch systembedingt große Unterschiede an der Oberfläche nach gewählter Bauweise.

2. Gibt es eine detaillierte Kosten-Nutzen-Analyse bzw. Wirtschaftlichkeitsrechnung?

Eine detaillierte Analyse dazu kann erst nach Festlegung von Trasse und Methode abschließend erfolgen. Klar ist, dass ein Bau ohne die vorausgesetzte Wirtschaftlichkeit, welche auch vom BMK verlangt wird, nicht sinnvoll wäre.

Jene Berechnungen in Anlehnung an die ERB-Studie von 2015 zeigen bereits für die erste Teilstrecke vom Lokalbahnstation bis zum Mirabellplatz einen positiven Nutzen, wobei dieser durch begleitende Maßnahmen (z.B.: Touristenterminal bei der Messe und Verlängerung der Bahn) noch stark verbessert werden kann.

3. Wie hoch werden die Kosten für den Bau der zweiten Etappe bis nach Hallein sein?

Ohne Festlegung der genauen Trasse sowie der Bereiche an der Oberfläche und einer damit verbundenen Neuordnung des Verkehrs in diesen Bereichen ist eine seriöse Festlegung nicht möglich. Außerdem ist hier klar zwischen dem Stadtgebiet und den Korridoren am Land zu unterscheiden. Zahlen dazu werden daher nach Vorliegen der technischen Grundlagen und Planungen kommuniziert.

4. Was kostet die Errichtung einer Haltestelle und die laufende Wartung im Stadtgebiet?

Dies kann für die Trasse nach der Haltestelle am Mirabellplatz nicht generalisiert mit je einer Zahl beantwortet werden, da Lage, Tiefe und Ausführung der weiteren Haltestellen die Kosten stark beeinflussen. Im Fall der sehr zentralen und bedeutenden Haltestelle Mirabellplatz werden Rohbaukosten (inkl. Zuschläge und Aufweitung, Gesamtlänge 215 Meter Stationslänge) von 27,5 Mio Euro angenommen und die jährlichen Betriebskosten mit ca. 400.000 Euro pro Jahr angesetzt (siehe oben).

5. Wie kann es sein, dass 40 Millionen Euro Planungskosten seitens des Landes (2019) eingeplant sind, aber bereits 95 Millionen laut offener Vergaben.at vergeben sind?

Es handelt sich dabei um Rahmenvereinbarungen, die die Möglichkeit eröffnen konkrete Leistungspakete abrufen zu können, nicht jedoch um erfolgte Beauftragungen. Tatsächlich werden nicht mehr Leistungen beauftragt, als durch die Finanzierung gesichert.

4. Gesamtstrategie/ Trasse:

1. Wie ist der aktuelle Stand der Trassensicherung bis nach Hallein?

Für die Regionalstadtbahn wurden ab der Alpenstraße zwei Hauptkorridore bis Hallein gesichert. Das Trassenauswahlverfahren ab der Stadtgrenze ist noch nicht abgeschlossen, da diese mit den betroffenen Gemeinden Anif und Grödig bzw. der Stadtgemeinde Hallein abgestimmt werden. Es ist aber davon auszugehen, dass ein Großteil der Strecke auf einem bzw. Teilen von gesicherten Korridoren verlaufen wird. Dazwischen gibt es aber besondere Abschnitte, in denen das REK angepasst werden wird. Ein wichtiger Teil sind auch die Verknüpfungspunkte zu anderen Verkehrsträgern und die damit verbundene Taktung.

2. Welches Gesamtkonzept wird für den Großraum Salzburg verfolgt?

Entlang von leistungsfähigen Bahnachsen werden Bus und Stadtbus ausgerichtet und optimiert. Das erste Vorhaben des S-LINK sowie die Stadtdurchquerung sind dabei entscheidende Grundlagen, um die Verkehrsträger mit kurzen und sicheren Wegen zu verknüpfen. Im schrittweisen Ausbau wird beispielsweise eine Verlängerung der Messebahn entlang der Autobahn bis zum Flughafen bzw. Wals ebenso untersucht und auf Verkehrswirksamkeit geprüft. Gleiches gilt für die Einbindung von Strecken der ÖBB oder in weiterer Folge mögliche Verlängerungen des Regionalbahnnetzes. Herzstück des schrittweisen Ausbaus ist die leistungsfähige Nord-Süd-Stadtdurchquerung, an der die Ost-

West-Achse zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebotes ausgerichtet wird. Das jeweilige Angebot wird natürlich an die vorhandenen als auch zukünftigen Bedürfnissen angepasst, um das Gesamtangebot zu erweitern. Auch werden die Erkenntnisse aus den Bauphasen und den Umleitungen genutzt, die über ein jeweils aktuelles Verkehrsmodell einfließen werden, da bei bisherigen „Gesamtnetzen“ in ihrer Zusammenschau und unterschiedlichen Zielsetzungen im Zuge der Stadtentwicklung und parallelen Push-and-Pull Maßnahmen notgedrungen nur wenig einfließen konnten.

3. Gibt es einen Zeitplan für die weiteren Planungen, Finanzierungszusagen und Umsetzungen für die Verlängerung bis nach Hallein? Wenn ja, wie sieht er aus?

Derzeit ist der weitere Zeitplan von der Entscheidung der Stadt abhängig. Mit der Unterschrift zum Rahmenvertrag zwischen Stadt, Land und dem Bund ist man von einer kontinuierlichen Bearbeitung ausgegangen mit einer Gesamttrasse bis Hallein spätestens 2023. Im Fall einer raschen Entscheidung über die weiteren Planungsschritte ist die Projektgesellschaft noch zuversichtlich den Termin zur Trassenfestlegung zu halten, wenn die Mittel dazu frei gegeben werden.

4. Wie wird sichergestellt, dass nach dem Bau der Verlängerung bis zum Mirabellplatz die Verlängerung bis nach Hallein umgesetzt wird?

Im Zuge des Rahmenvertrags haben sowohl Stadt, Land als auch Bund ein klares Bekenntnis zum Gesamtprojekt abgegeben. Sowohl Bund als auch Land sehen das Projekt bis Hallein vor. Seitens der Stadt fehlt noch die Zusage zur Weiterbearbeitung durch die Stadt. Mit einer positiven Entscheidung wäre eine Weiterplanung möglich, um dann die weiteren Schritte im Zuge der verschiedenen Investitionsprogramme zu sichern.

5. Mit welcher Verlagerung des IV auf den öffentlichen Verkehr wird gerechnet? Bitte um genaue Darlegung.

Grundlage sind Modelle einer leistungsfähigen Durchquerung der Stadt auf der linken Salzachseite südlich der Staatsbrücke. Je weiter die Strecke des S-LINK führt, desto größere Veränderungen sind im Modal Split zu erreichen. Mindestziel ist die dauerhafte Veränderung gemäß Landesmobilitätskonzept 2025.

6. Warum wird nicht gleichzeitig einer der stärksten Pendler:innenströme (Nord-Ost) mituntersucht und geplant?

Ziel ist, das Angebot in sämtliche Himmelsrichtungen zu verbessern. Die Stadtdurchquerung hat sich im Zuge der letzten 40 Jahre als entscheidender Punkt mit hohem Nutzen dargestellt, der im Gegensatz zu anderen Korridoren bahnhofstechnisch stark unterdimensioniert ist. Freilich müssen sämtliche Verknüpfungen und Erweiterungen mitgedacht werden und es muss so geplant und gebaut werden, dass diese nach Vorliegen der notwendigen Entscheidungen eingebunden werden können.

7. Warum werden keine priorisierten Pendler:innenäste für die zukünftige Planung genannt?

Die Pendlerkorridore nach Salzburg sind bekannt und es wird sukzessive versucht, das Angebot für Bahn (ÖBB, DB) und Bus zu verbessern. Zudem werden die Messe- und Stieglbahn mituntersucht und es wird angestrebt auch diese Verlängerungen umzusetzen. Eine Machbarkeitsstudie für die Verlängerung der Lokalbahn bis nach Eggelsberg ist derzeit ebenfalls im Gange und eine Trassensicherung gemeinsam mit dem Land Oberösterreich soll

nach Fertigstellung der Studie erfolgen. Desweiteren sind „Mondseebahn“, „Fuschlseelshcherbahn“, „Anif-Königsee“ und „Trumerseebahn“ in der Korridorübersicht des „Sachprogramm Freihaltung für Verkehrsinfrastrukturprojekte“.

8. Wie soll die Trasse ab der Alpenstraße verlaufen?

Die Trassen in der Alpenstraße ist Teil der aktuellen Untersuchungen und Bewertungen. Die Projektgesellschaft zeigt verschiedene Bauvarianten unter Einbeziehung der vorhandenen Einbauten unter Berücksichtigung von Verkehrsströmen und ihren Effekten auf. Eine Entscheidung, welche Variante (oberirdisch ab der Akademiestraße, späteres Auftauchen an möglichen Stellen bis hin zur durchgängigen Unterflurtrasse) umgesetzt werden sollte, ist noch nicht gefallen.

9. Wie werden die Konfliktbereiche der oberirdischen Führung der Trasse ab der Alpenstraße eingeschätzt? Ist das Risiko der oberirdischen Führung hier soweit kalkulierbar, dass davon ausgegangen werden kann, dass diese Variante weiterverfolgt wird?

Eine oberirdische Führung in der Alpenstraße ist aufgrund der sehr gestreckten Linienführung nicht mit einer im Zentrum zu vergleichen. Im Rahmen des Eisenbahnrechts könnten hier Lösungen ausgearbeitet werden, die ähnlich jener bei einer Straßenbahnführung sind. Hierzu wird jede Kreuzung besonders angesehen und gestaltet. Ja, das Risiko einer oberirdischen Führung ist kalkulierbar. Es kann daher nicht davon ausgegangen werden, dass eine oberirdische Führung automatisch zu unzumutbaren Schranken-, Lichtzeichen- und Tonanlagen an der Strecke führt.

5. Kommunikation/ Information:

1. Wie wird sichergestellt, dass die Bevölkerung ausreichend über das Projekt informiert wird?

Die Regionalstadtbahn Projektgesellschaft informiert während des Planungsprozesses für die Umweltverträglichkeitserklärung breit aufgestellt über das Vorhaben. Die erste öffentliche Informationsveranstaltung konnte nach einer Entspannung der Corona-Situation am 12.05.2022 abgehalten werden. Dabei standen die Planer:innen rund 300 Interessierten im direkten Gespräch Rede und Antwort. Begleitend wurden Informationsbroschüren aufgelegt und verteilt. Die nächste große öffentliche Veranstaltung zum persönlichen Austausch mit den Salzburger Bürger:innen ist im Rahmen der Einreichung der Umweltverträglichkeitserklärung geplant - im Rahmen des UVP-Verfahrens wird die Öffentlichkeitsarbeit weiter ausgebaut. Im Vorfeld wurde die Anrainerveranstaltung inklusive Hinweis auf www.s-link.at vom 26.04. – 12.05.2022 in den Salzburger Nachrichten, der Kronen Zeitung, den Bezirksblättern, der Salzburger Woche, im Weekend-Magazin, im Salzburger Fenster und online unter sn.at und salzburg24.at mittels Anzeigen beworben. Zudem gibt es persönliche Treffen und Einzelgespräche mit interessierten Bürger:innen, um bestmöglich zu informieren und Fragen zu beantworten. Die Kommunikation wird durch Broschüren, einen adäquater Online-Auftritt unter www.s-link.at sowie eine niederschwellige Erreichbarkeit der Projektgesellschaft ergänzt. Damit ist auch die Flexibilität gegeben, um auf spezielle Informationswünsche von Bürger:innen einzugehen. In einem Online-Projekttagbuch werden unter www.s-link.at alle Schritte erläutert und auch öffentlich Fragen zum Projekt beantwortet. Zudem steht den Bürger:innen neben einem Newsletter auch eine direkte Kontaktmöglichkeit zur Verfügung, über die alle eintreffenden Fragen vom Projektteam beantwortet werden. Im Zeitraum zwischen 23.05. und 12.06.2022 wurde die Website erneut mit einer Inseratenkampagne zum Thema Fahrzeiten des S-LINK beworben. Von

Arbeiten betroffene Anrainer:innen werden durch persönliche Anschreiben informiert. Dies ist beispielsweise im Zuge der Bestandserhebungen des Fachbereichs Erschütterungen im April 2021 bzw. vor der Öffentlichkeitsveranstaltung im Mai 2022 erfolgt. Ebenfalls wurden bereits Informationsschreiben an Mieter und Eigentümer entlang der Trasse versendet, um allgemein über das Projekt S-LINK zu informieren und Kontakt- und Informationsmöglichkeiten aufzuzeigen. Informationen zum S-LINK werden auch in Form von interaktiven Infoscreens direkt am Bahnsteig der Lokalbahn und bei der künftigen Station am Mirabellplatz bereitgestellt. Weiters wird auch auf Sozialen Medien (LinkedIn) über Meilensteine im Planungs- bzw. Projektfortschritt informiert. Eine weitere Social-Media-Präsenz (Facebook) ist derzeit im Aufbau. Im Zuge der zuletzt intensivierten klassischen Medienarbeit stellt das Projektteam mit Presseaussendungen zum Projektstand und Reportagen sicher, dass einer breiten Öffentlichkeit Informationen zum Projekt zur Verfügung stehen. Eine öffentliche Auseinandersetzung mit dabei auftretenden journalistischen Fragen und transparenter, proaktiver Umgang damit bieten auch die Möglichkeit, den Projektnutzen für die Öffentlichkeit in den Vordergrund zu stellen und offene Fragen faktenbasiert zu beantworten.

2. Wie sollen die bei der Bevölkerung entstandenen Sprachverwirrungen (Lokalbahnverlängerung, Mini U-Bahn, S-Bahn, Stadt-Regionalbahn, Regionalstadtbahn, etc.) in Zukunft klargestellt werden?

Das Projekt der Verlängerung der Lokalbahn wird von der Projektgesellschaft seit März 2021 konsequent als S-LINK kommuniziert. Aus gutem Grund, denn bisherige – teils falsche und widersprüchliche – Bezeichnungen werden davon abgelöst. Es ist bemerkenswert in welchem kurzem Zeitraum sich der Begriff S-LINK für ein jahrzehntelang diskutiertes und unter unterschiedlichsten Bezeichnungen laufendes Projekt etabliert hat. Dieser Begriff wird sich auch durchsetzen. Der S-LINK verbindet Stadt, Land und Region. Er steht damit für das Verbindende in Salzburg, aber auch für die Zusammenarbeit über die Landesgrenzen hinaus. S-LINK steht aber auch für eine moderne Schnellbahnverbindung, die ein neues Angebot für Einheimische und Touristen schafft.

3. Welche Informationsveranstaltungen sind zum angesprochenen Projekt in näherer Zukunft geplant?

Zusätzlich zu den laufenden Informationen über die in Punkt 9 aufgeführten Kanäle ist die nächste große Öffentlichkeitsveranstaltung rund um die Einreichung zur Umweltverträglichkeitsprüfung geplant. Dabei soll auch intensiv über die mögliche Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen des Verfahrens aufgeklärt und darauf hingewiesen werden. Die Einreichung der UVE-Unterlagen durch die Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH ist im Herbst 2022 geplant.

4. Warum wird ein das Gesamtkonzept, sofern es ein solches gibt, nicht in einer niederschweligen Dauerausstellung mit Zahlen, Daten, Fakten und Kostenwahrheit den Bürger:innen der Stadt und der Umlandgemeinden zugänglich gemacht?

Der S-LINK ist ein Vorhaben, das in mehreren Etappen geplant und umgesetzt wird. Die Kommunikation erfolgt daher konsequenterweise entlang dieser Planungs- und Umsetzungsschritte. Die Kommunikation der Kosten erfolgt rechtzeitig vor den Bauentscheidungen und ausschließlich auf Basis valider Planungen sowie erhobener Fakten, um sicherzustellen, dass es sich um belastbares Zahlenmaterial handelt. Grundsätzlich wurde von Anfang an klargestellt, dass an der technischen

Umsetzbarkeit und am Willen das Gesamtprojekt zu realisieren, kein Zweifel besteht. Dies war integraler Bestandteil aller bisherigen Kommunikationsmaßnahmen. Dazu kommt, dass die Bundesregierung ihre Zusage zur Finanzierung von mindestens 50 Prozent der Kosten von einem Bekenntnis zur Umsetzung der gesamten Strecke abhängig macht. Beginnend mit der Einreichung des ersten Vorhabens bis zum Schloss Mirabell zur Umweltverträglichkeitsprüfung werden die Bürger:innen noch intensiver als bisher über den Stand des Projektes und die persönlichen Partizipationsmöglichkeiten informiert.

5. Warum wird immer nur von einer Lokalbahnverlängerung und nicht von einem Gesamtkonzept zur Verkehrsentlastung des Großraums Salzburg gesprochen?

Auf der Startseite von www.s-link.at lautet der Einleitungssatz: „Der S-LINK (vormals bekannt als Salzburg.Regional.Stadt.Bahn) verbindet künftig die Stadt Salzburg mit dem Flach- und Tennengau. Die neue leistungsfähige Schnellbahnverbindung wird die Möglichkeit bieten, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zeitsparend, bequem und günstig mobil zu sein. So trägt sie dazu bei, den Autopendelverkehr zu reduzieren und das Stauaufkommen im Salzburger Zentralraum zu verringern. Steigen Sie ein: Wir beginnen unsere gemeinsame Reise am Salzburger Hauptbahnhof mit der Verlängerung der Lokalbahn und erweitern Schritt für Schritt das öffentliche Nahverkehrsnetz.“

Es wird neben der eingangs zitierten Website (www.s-link.at) auch in der klassischen Öffentlichkeitsarbeit immer wieder der gesamthafte Zugang mit den unterschiedlichsten Einbindungsmöglichkeiten erwähnt. Klar ist aber, dass ohne den S-LINK als neue Aorta im öffentlichen Verkehr auch keine sinnvolle Erweiterung dieser neuen Hauptschlagader im Öffentlichen Verkehr möglich ist. Daher empfiehlt sich eine schrittweise Vorgangsweise – planerisch und kommunikativ.

6. Wie soll die Verlängerung bis zum Mirabellplatz ohne Erklärung und Kostenschlüssel der nächsten Schritte den Bürger:innen der Stadt Salzburg erklärt werden?

Alle notwendigen Informationen über die nächsten Schritte wurden bereits erarbeitet, oder sind in Ausarbeitung und zu einem erheblichen Teil auch bereits kommuniziert – beispielsweise detaillierte Informationen zur Streckenführung und Bauweise sowie verkehrlichen Themen beim ersten Vorhaben sowie die weitere Trassenführung bis zur Akademiestraße mit Stationen beim Mozartsteg und beim Unipark Nonntal. Dieser Informationsstand wird bis zur definitiven Bauentscheidung nach Abwicklung der erforderlichen Verfahren in einer entsprechenden Tiefe vorliegen. Gleiches gilt für die Kostenverteilung der weiteren Projektschritte, die politisch zu verhandeln ist.

6. Technisches:

1. Wurde das Höhenfenster des S-Links unter Berücksichtigung der Tiefgarage am Mirabellplatz geplant?

Ja. Die Lage der Garage ist bekannt. Im Zuge des umfangreichen Vorprojekts wurden auf Höhe der Mirabellgarage verschiedene Varianten untersucht. Das Höhenfenster lässt sich allerdings nicht ändern.