

**Offene Fragen der Liste Salz zum Amtsbericht S-Link Salzburg;  
Trassenfestlegung für den Streckenabschnitt Salzburg Lokalbahnhof-  
Mirabellplatz-Akademiestraße; 5/03/100312/2022/002**

Investition:

- 1. Bei einer Projektbetrachtung in Tranchen: Wie ist sichergestellt, dass der Bund tatsächlich jedenfalls 50% über ein Sonderinvestitionsprogramm finanziert?**

*Die Finanzierungsbeiträge sind sichergestellt, wenn die Einbindung in das Projekt wie gegeben weiter erfolgt und Land und Stadt Salzburg ihren in der Rahmenvereinbarung festgelegten Verpflichtungen nachkommen.*

- 2. In welchem Umfang wird das Sonderinvestitionsprogramm für das Gesamtprojekt aufgelegt? Wie groß ist die Schwankungsbreite zu den Kostenschätzungen?**

*Das mit dem Bund in Verhandlung befindliche Sonderinvestitionsprogramm (SIP) sieht, startend mit dem ersten Vorhaben von Salzburg Lokalbahnhof bis Mirabellplatz, eine Sicherstellung der Mittel bis Hallein vor. Je nach Abschnitt und Planungstiefe ist die Schwankungsbreite verschieden. Während beim ersten Vorhaben eine Kostenschätzung mit definierten Risikozuschlägen die Grundlage ist, werden für die anschließenden Vorhaben nach Süden (Mirabellplatz bis Akademiestraße bzw. Salzburg Süd P&R und jener im Anschluss bis Hallein) Kostenrahmen mit einer Schwankungsbreite von +/- 30% angesetzt.*

- 3. Laut Rahmenvereinbarung der Stadt mit dem Land und dem Bund soll eine bauliche Verknüpfung des Regionalstadtbahnnetzes mit den Strecken des ÖBB-Netzes parallel hinsichtlich deren betrieblichen Auswirkungen untersucht, evaluiert und planerisch mitberücksichtigt werden. Welche Schritte wurden diesbezüglich bereits unternommen bzw. welche Ergebnisse erzielt?**

*Aktuell werden mögliche Verknüpfungsvarianten zwischen S-LINK und den Gleisen der ÖBB unter Berücksichtigung aller relevanten Parameter geprüft. Wenngleich der S-LINK kein Vollbahnsystem darstellen wird, werden dennoch Möglichkeiten geprüft, vorhandene Gleise der ÖBB mit den „TramTrains“ zu befahren. Leistungsfähigkeit und Kapazität zur Vermeidung großer Verspätungen auf der ÖBB-Hauptstrecke müssen dabei auf den Einbindungen zur ÖBB sichergestellt sein.*

- 4. Wie lautet das verkehrsspezifische Gesamtprojekt unter Einbindung des S-Link für die Stadt Salzburg und Umgebung?**

*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.

**5. Ist auch eine unterirdische Querachse langfristig geplant?**

Derzeit ist keine unterirdische Querachse in Vorbereitung. Beginnend mit der Verstärkung der Ost-West-Achse im Regionalbusverkehr werden entsprechende Angebotsplanungen hinsichtlich einer schienengebundenen Verbindung erst zu einem späteren Zeitpunkt untersucht bzw. andere Korridore (zB Messebahn oder Ausbau nach Nordosten hin) untersucht werden

**6. Liegen Erkenntnisse betreffend möglicher Auswirkungen der Baumaßnahmen auf denkmalgeschützte Gebäude, Grundwasserstrom, Einbettung im Seeton vor? Wenn ja, welche?**

Die durchgeführten Baugrunderkundungen und hydrogeologischen Aufschlüsse bestätigen die gute Machbarkeit ohne die gefürchtete Beeinträchtigung. Beim „Seeton“ muss ganz klar zwischen verschiedenen Schichten, Zusammensetzungen und Alter unterschieden werden. Das DSV-Testfeld (Düsenstrahlverfahren) hat ebenso die Umsetzbarkeit bestätigt. Einen Zusammenhang zwischen der Machbarkeit und dem Alter oder Art bzw. Status der Gebäude (z.B.: Denkmalschutz) ist nicht gegeben – die Maßnahmen stellen für alle Gebäude ein sicheres bzw. „robustes“ Verfahren dar.

**7. Die derzeit wahrscheinlichste Variante 108A hat den Nachteil, dass der Hanuschplatz als Verkehrsknotenpunkt nicht zur Verfügung steht. Ist der Mirabellplatz als Kreuzungspunkt mit dem Ost-West-Verkehr gleichwertig oder besser? Wie ist der Ausbau dieses Knotenpunktes geplant? Aufgrund welcher Daten wurde festgestellt?**

Der Hanuschplatz wurde als Folge der beidseitigen Einbahnführung des ÖPNV und des MIV südöstlich der Staatsbrücke zu einem wichtigen Punkt in der Stadt Salzburg. Auch wenn nun durch die Knoten Mirabellplatz und Altstadt/Mozartsteg (nördlich des Steges) durch die Verkehrsführung von Bussen in beide Richtungen die Bedeutung des Hanuschplatz verringern werden, so ist dennoch über reine Dreiecksvermaschung der Buslinien (Altstadt-Mirabellplatz-Hanuschplatz) eine äußerst attraktive Anbindung gegeben, zumal auch die heute am Hanuschplatz endenden Linien des Albus darauf abgestimmt werden.

Hinsichtlich der Attraktivität des Knotenpunktes Mirabellplatz samt der Erschließungswirkung gab es in der Vergangenheit bereits verschiedene Studien, welche durch die letzten Verkehrsmodellierungen bestätigt wurden.

**8. Wie ist er aktuelle Erkenntnisstand über den Trassenverlauf ab Akademiestraße bis Hallein? Soll die Trasse z.B. bis Salzburg Süd unterirdisch geführt werden? Falls nein, ab welcher Haltestelle soll sie oberirdisch geführt werden? Welche Trassenführung ist außerhalb der Stadt Salzburg geplant?**

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 Empfehlung der Projektgesellschaft, welche Variante (oberirdisch ab der Akademiestraße, späteres Auftauchen an möglichen Stellen bis hin zur durchgängigen Unterflurtrasse) umgesetzt werden sollte, ist definitiv noch nicht gefallen, sondern hängt von den Planungsergebnissen und fundierten Kostenschätzungen ab, welche über Mutmaßungen hinausgehen.*

*Das Trassenauswahlverfahren ab der Stadtgrenze ist noch nicht abgeschlossen, da diese mit den betroffenen Gemeinden Anif und Grödig bzw. der Stadtgemeinde Hallein abgestimmt werden.*

## **9. Welchen Finanzierungsanteil müssen die Umlandgemeinden leisten? Wer finanziert, wenn sich die Gemeinden ein solches Projekt nicht leisten können?**

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

## **10. Wie ist die Einbindung der Bevölkerung und deren Information geplant?**

*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](http://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](http://sn.at) und [salzburg24.at](http://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](http://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](http://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. Zusätzlich zu den laufenden Informationen 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.*

**11. Was kostet die Anschaffung der 37m langen klimatisierten und barrierefrei zugänglichen Züge? Stimmt es, dass im S-Link Betrieb jeweils zwei zusammengehängte Garnituren eingesetzt werden?**

*Die Anschaffung der Garnituren wurde vom Land Salzburg in Auftrag gegeben. Für den Betrieb des S-LINK werden im Zuge der Verlängerung der Lokalbahn die Garnituren entsprechend gekuppelt. Derzeit wird von der Salzburg AG in den Spitzenstunden bereits in 3-fach-Traktion gefahren.*

Betrieb:

**1. Wie hoch schätzt die Stadt den sie treffenden Betriebskostenanteil pro Jahr?**

*Der Betriebskostenanteil der Stadt hängt von den folgend angeführten Kosten ab bzw. ob und in welchem Ausmaß sich die Stadt für den Betrieb im Stadtgebiet mit einem zu verhandelnden Betrag beteiligt.*

*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 jährliche Betriebskosten von 0,2% p.a. der Errichtungskosten erwarten.*

*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 Sanitäreanlagen vorgesehen, die es aktuell im Bereich der Stadtstationen nur unzureichend gibt.*

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

**2. Bis wann gibt es darüber genaue Informationen?**

*In Abhängigkeit von der Beschlusslage (vor allem der Stadt Salzburg) können weitere Planungspakete in Auftrag gegeben werden, um die Daten entsprechend aufzubereiten, die das Niveau einer Variantenuntersuchung übersteigen. Nach zumindest der Vergabe der Planung der Vorprojekte in diesem Herbst rechnet die Projektgesellschaft damit, spätestens acht Monate später die entsprechenden Grundlagen vorlegen zu können.*

**3. Liegt mittlerweile ein Verkehrskonzept für den Umleitungsverkehr während der Bauarbeiten seitens der Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH vor?**

*Ein Konzeptentwurf für den Umleitungsverkehr des Öffentlichen Verkehrs im Zuge des ersten Vorhabens (Lokalbahnhof-Mirabellplatz) liegt dem Amtsbericht bei. Für weiter südliche Strecken liegen diese aufgrund der Planungstiefe noch nicht vor.*

**4. Ist die notwendige Oberleitung in der Schwarzstraße über das S-Link Projekt eingeplant und aus Bundesmitteln finanzierbar? Soll die Oberleitung in der Schwarzstraße nur für den Umleitungsbetrieb errichtet werden, oder zahlt sich eine Weiterverwendung danach aus?**

*Die Oberleitung für die Umleitungsstrecke ist eingeplant bzw. Teil des Gesamtprojekts. Sollte die Strecke – wovon laut der Modellierung ausgegangen wird – gut angenommen werden, so scheint eine Weiterverwendung definitiv sinnvoll.*