

Protokoll: 2. Treffen des Überregionalen Dialog-Forums

Thema:	Überregionales Dialog-Forum zur S-LINK-Trasse
Datum und Uhrzeit:	16.04.2024, 16:00 – 17:00 Uhr
Ort:	Chiemseehof, Chiemseegasse 8, Salzburg

Teilnehmer:innen	Florian Kreibich (Stadt Salzburg i.V. für Bgm. Harald Preuner) Gabriella Gehmacher-Leitner (Bgm. Gemeinde Anif) Friedrich Wernsperger (Land Salzburg, Abt. 6 Landesbaudirektion) Renate Steinmann (Land Salzburg, Ref. 10/04 Raumplanung) Johannes Gfrerer (Salzburger Verkehrsverbund)
Projektteam & Planung	Stefan Knittel (S-LINK) Albert Greinmeister (S-LINK) Moritz Rettenbacher (S-LINK)
Moderation & Dokumentation	Ulrich Müller (clavis) Christina Engel (clavis)

Aufgrund der Lesbarkeit wird auf die Verwendung von akademischen Titeln verzichtet.

Agenda

1. Begrüßung & Einleitung
2. Konzession
3. Status Gesamtverkehrsprojekt
4. Regionaler Bürger:innendialog & Beteiligung
5. Status und Ausblick Planung
6. Komplexität Verkehr
7. Aktuell
8. Abschluss

1. Begrüßung & Einleitung

Moderator Ulrich Müller begrüßt die Teilnehmer:innen und teilt mit, dass Johannes Gfrerer, Geschäftsführer des Salzburger Verkehrsverbundes, ab sofort ebenfalls an den Regionalen-Dialogforen teilnehmen wird. Danach gibt es eine kurze Vorstellungsrunde. Das Wort geht an S-LINK Geschäftsführer Stefan Knittel, welcher die Teilnehmenden begrüßt und sich für ihr Kommen und das Interesse bedankt. Ulrich Müller stellt die Agenda des Treffens vor.

Zum Protokoll des 1. Treffens des Überregionalen Dialog-Forums gibt es keine Anmerkungen. Es gilt daher als beschlossen und wird auf der Website veröffentlicht.

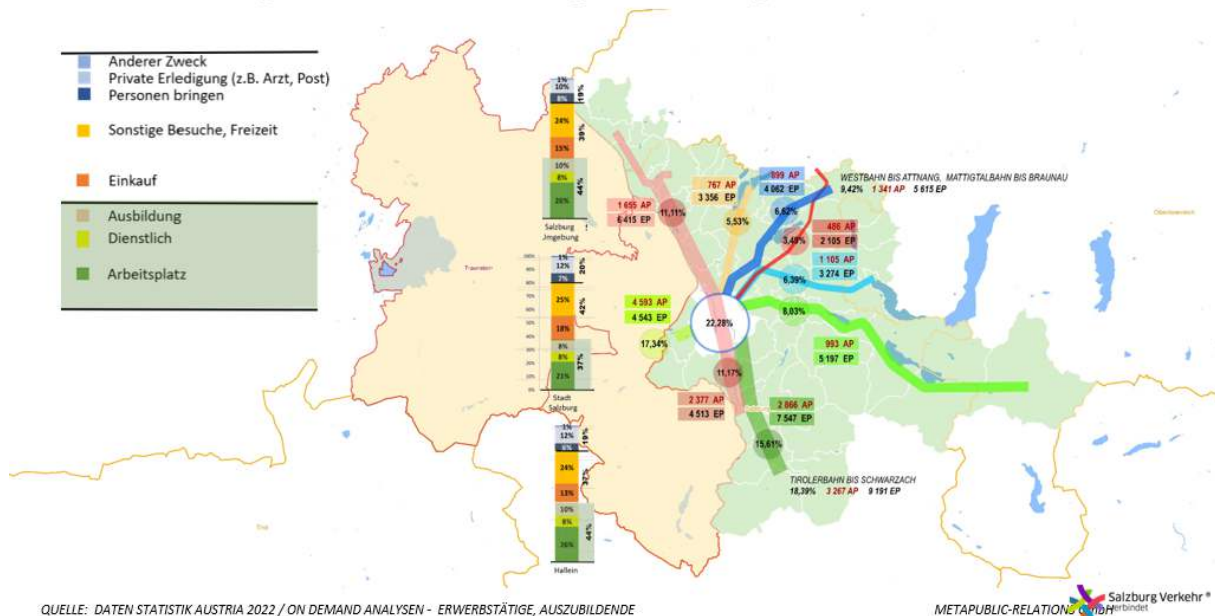
2. Konzession

Stefan Knittel berichtet, dass das Klimaschutzministerium der Projektgesellschaft eine Konzession für das Projektvorhaben bis Hallein erteilt hat. Damit wird bestätigt, dass das Vorhaben unzweifelhaft dem öffentlichen Interesse dient.

3. Status Gesamtverkehrsprojekt

Johannes Gfrerer vom Salzburger Verkehrsverbund gibt einen Überblick über das Gesamtverkehrskonzept. Ausgangspunkt ist, dass das Verkehrsproblem nicht allein von Stadt oder Land gelöst werden kann. Deshalb findet bereits ein stetiger Austausch zwischen Stadt und Land statt. Innerhalb dieses Nahverkehrs-Komitees wurden bereits erste Linien gemeinsam geplant und umgesetzt.

Mobilität Wegzweckverteilung Salzburg, Bezirke



Gfrerer erklärt anhand der Grafik, dass sich der meiste Pendlerverkehr auf der Nord-Süd-Achse sowie vom Flachgau in die Stadt herein ergibt. Es gibt hier zwar schon erste Linien, die den Pendlerverkehr entlasten, aber mit diesen kommt man nicht über das Andräviertel hinaus,

Busse enden alle am Hauptbahnhof. Diese Ost-West-Achse soll mit der neuen Stadtregierung weitergeplant und entwickelt werden. Durch den S-LINK auf der Nord-Süd-Achse und der sich daraus ergebenden Entflechtung wird sich auch eine erhebliche Erleichterung auf der Ost-West-Achse ergeben.

Generell wird das Ziel verfolgt, den öffentlichen Verkehr weiter auszubauen. Dazu müssen die Kapazitäten erhöht werden und das ist derzeit nur mit Bussen unmöglich.

Der S-LINK bildet somit das Rückgrat des Mobilitätskonzeptes für die Nord-Süd-Achse mit zahlreichen Anbindungen an die Ost-West-Verbindungen. Es kann also keine Entscheidung zwischen dem Ausbau der Öffis und dem S-LINK geben, weil man beides brauchen wird.

Stefan Knittel ergänzt zur Grafik, dass diese nur die Pendler-Zahlen zeigt. Diese machen (siehe Grafik) im Schnitt etwa 40 % des Gesamtverkehrs aus (Stadt 37 % und Land 44 %). Das bedeutet, dass die Gesamtverkehrszahlen mehr als doppelt so hoch sind. Es ist also wichtig zu verstehen, dass diese Zahlen der Planungsgrundlage entsprechen und nicht den tatsächlichen Gesamtverkehrszahlen.

Wie geht es mit dem Gesamtverkehrskonzept weiter?

Stadt und Land müssen weiter zusammenarbeiten, um das Mobilitätskonzept auszuarbeiten. Man hofft auf eine gute Zusammenarbeit mit der künftigen Stadtregierung, erste Gespräche verliefen bereits positiv.

4. Regionaler Bürger:innendialog & Beteiligung

3 Termine im April 2024

- 17. April, Salzberghalle Hallein (für Hallein und Oberalm) mit Pressegespräch am Vormittag
- 18. April, Schlosswirt zu Anif (für Anif und Grödig)
- 19. April, NAWI Salzburg (für Salzburg)
- Jeweils 14:30 bis 19:30 Uhr

Format

- Informationsausstellung mit über 27 Info-Plakaten
- 12 Expert:innen für Fachfragen (S-LINK, ILF, ARGE TSS)
- 3 clavis-Mitarbeiter:innen für Fragen zur Beteiligung

Aufruf zur Mitgestaltung

- Anmeldung zu Regionalem Bürger:innen-Dialog → jede:r der bzw. die sich anmeldet, kann sich auch einbringen, voraussichtlich im Rahmen eines World Cafés. Rückmeldungen werden von der Projektgesellschaft diskutiert und dem Gremium im Herbst vorgestellt.

Stefan Knittel ergänzt, dass mit den Beteiligungsformaten erstmalig auch beispielsweise die Gruppe der Autofahrer:innen die Möglichkeit hat, ihre Meinungen zur Trasse abzugeben. Damit will man ein klares, breites Meinungsbild schaffen.

Ulrich Müller fasst kurz alle Beteiligungs- und Dialogformate zusammen:

- Überregionales Dialog-Forum: Abstimmung der gemeindeübergreifenden Themen, 4x jährlich
- Regionale Dialogforen: Abstimmung innerörtlichen Planung zwischen S-LINK,

- Gemeinderat und Anrainer:innen
- Regionaler Bürger:innen-Dialog: Informations-Ausstellungen für die Bevölkerung im Planungsraum

Die Projektgesellschaft zeigt eine sehr große Diskussionsbereitschaft und ist bereit, auf Betroffene zuzugehen und gemeinsam Lösungen zu finden.

5. Status und Ausblick Planung

Albert Greinmeister gibt einen Überblick über die Entwicklung der Verkehrsmittelanteile („Modal Split“) und die Ziele, die erreicht werden sollen.

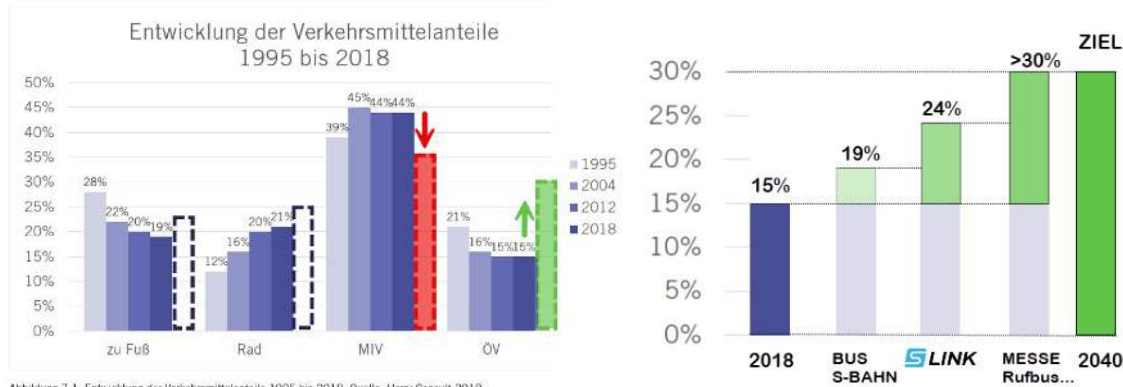
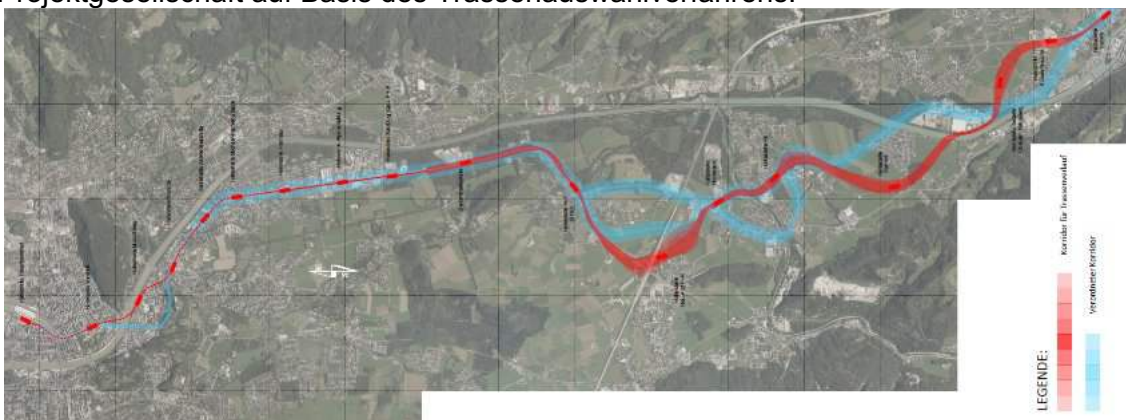


Abbildung 7.1: Entwicklung der Verkehrsmittelanteile 1995 bis 2018; Quelle: Herry Consult 2018

Um diese Ziele zu erreichen, gibt es verschiedene Maßnahmen, wie den O-Bus-Ausbau, Regionalbus-Ausbau und S-Bahn-Ausbau. Aber um die Ziele wirklich erreichen zu können, wird es zusätzlich dazu die Verlängerung der Lokalbahn auf der Nord-Süd-Achse brauchen, um künftig auch weitere Äste anzuschließen.

Gezeigt werden erste Visualisierungen der möglichen Oberflächengestaltung an der Rainerstraße, am Rudolfskai, an der Alpenstraße und der künftigen Anbindungsmöglichkeit zur Messebahn – Flughafen-Wals.

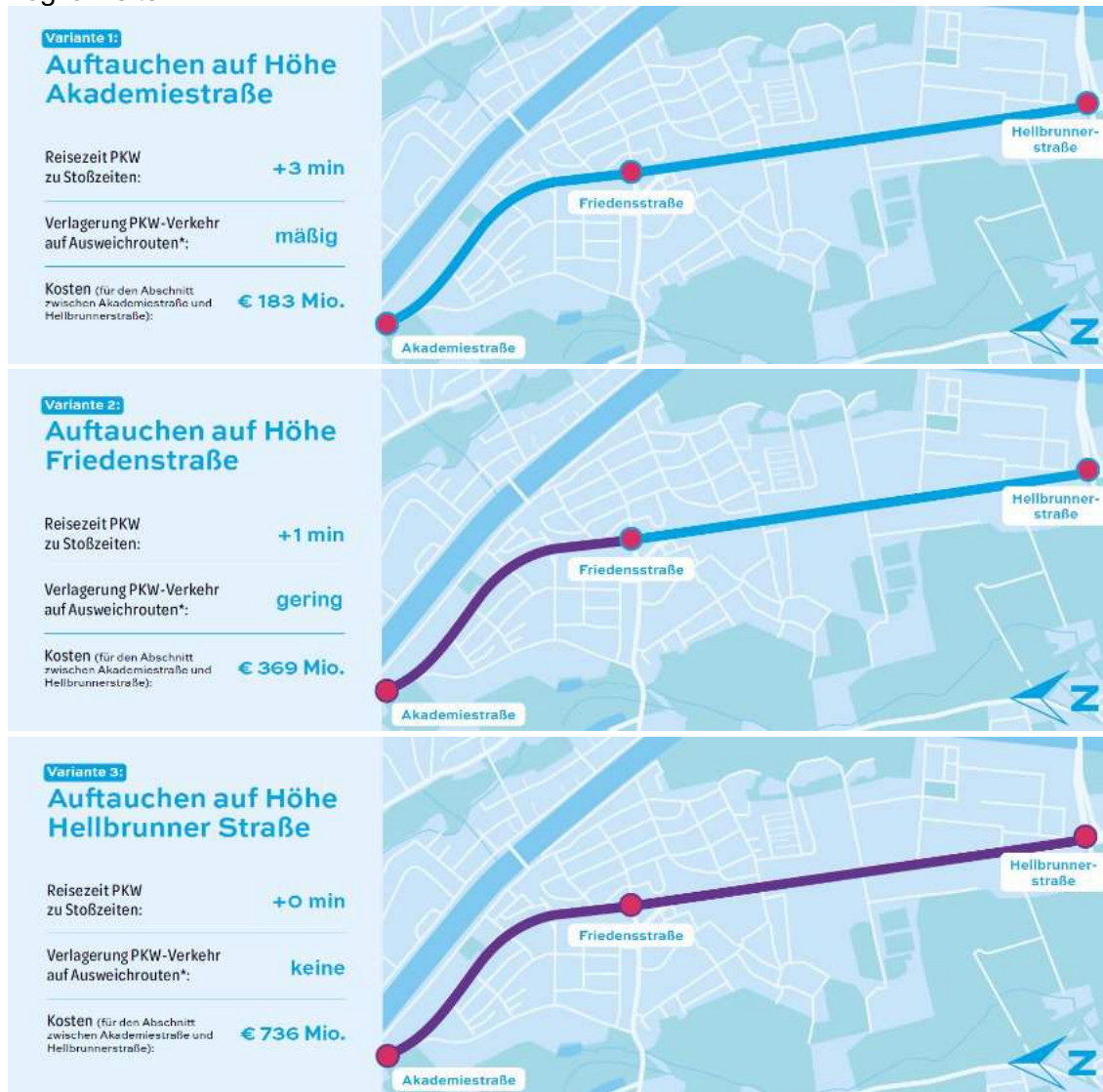
Anschließend wird der empfohlene Trassenkorridor vorgestellt (roter Korridor). Wichtig zu betonen ist, dass das nicht die finale Trasse ist, sondern lediglich die Empfehlung der Projektgesellschaft auf Basis des Trassenauswahlverfahrens.



In der Innenstadt wurden insgesamt 14 Trassenvarianten geprüft. Sechs davon waren ober-, acht unterirdisch. Als beste Trasse wurde die Var. 108A (unterirdisch) befunden und auch vom

Gemeinderat am 24.05.2022 beschlossen.

An der Alpenstraße ergeben sich nach dem Ergebnis des Trassenauswahlverfahrens drei Möglichkeiten:



Je nach Maßnahme und Auftauchpunkt gibt es unterschiedliche Auswirkungen auf den gesamten Ballungsraum und Verkehr. Die richtige Balance gilt es in einem nächsten Schritt zu untersuchen.

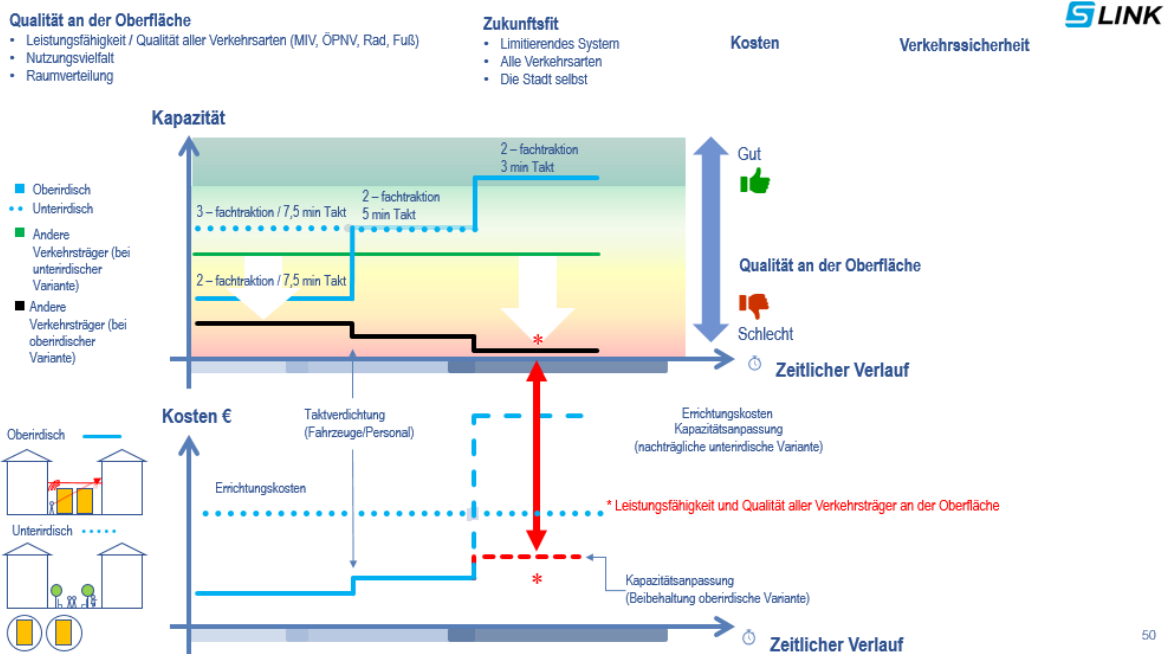
Man geht davon aus, dass der Individualverkehr abnimmt. Ist das in den Reisezeitverzögerungen eingerechnet?

Ja – wenn man den Individualverkehr einschränkt, hat das Auswirkungen; zum einen verlängert sich die Fahrtzeit, zum anderen weichen die Fahrer:innen auf andere Strecken aus. Es gilt also, jene Balance zu finden, die für alle am verträglichsten ist.

Die Kosten beziehen sich in allen drei Varianten auf die Strecke Akademiestraße bis Hellbrunner Brücke?

Ja, immer Akademiestraße bis Hellbrunner Brücke.

6. Komplexität Verkehr



Die Startkosten einer oberirdischen Variante sind niedriger, aber die Kapazität ist begrenzt und die Oberflächenqualität leidet darunter. Oberirdische Varianten haben immer Auswirkungen auf andere Verkehrsteilnehmende. Wenn man das übersieht, dann hat man eine Verschiebung, die irgendwann nicht mehr tragbar ist und die dann auch teuer wird. Die Auswirkungen sind also nicht nur für die Fahrer:innen an der Strecke spürbar, sondern für alle Verkehrsteilnehmenden.

Oberirdisch wären die Kurven durch die Stadt/Staatsbrücke für den Zug nicht bewältigbar, oder?

Die Länge des Zuges ist hierbei nicht das Problem, der könnte auch wie eine Straßenbahn engere Radien fahren, wenn auch sehr langsam. Das Problem sind aber die Auswirkungen auf den querenden Verkehr und die Staatsbrücke, die für eine solche Belastung nicht ausgelegt ist.

Ist bei dieser Länge des Zuges nicht auch die Haltestelle ein Thema?

Ja, der Platzbedarf oberirdisch wäre enorm.

Unterschiede

OBEN

- Nutzen: nur lokal
- Fahrzeugkapazität: geringer
- Qualität an der Oberfläche: Einschränkungen durch Platzbedarf Infrastruktur
- Leistungsfähigkeit: geringer
- Fahrplanstabilität: nicht gegeben

vs.

UNTEN

- Nutzen: regional und auch lokal
- Fahrzeugkapazität: höher
- Qualität an der Oberfläche: für alle; Nutzungsvielfalt, Raumverteilung
- Leistungsfähigkeit: höher
- Fahrplanstabilität: gewährleistet

- Fahrzeit: länger
 - Zukunftsfähigkeit: limitiert
 - Verkehrssicherheit:
geringer/Wechselwirkungen aller
Verkehrsarten
 - Ortsbild: relevante Auswirkungen
 - Kosten: geringere Startkosten, später
viel höhere Kosten
- Fahrzeit: geringer und stabiler
 - Zukunftsfähigkeit: skalierbar
 - Verkehrssicherheit:
höher/Eigentrasse
 - Ortsbild: keine relevanten
Auswirkungen
 - Kosten: höhere Startkosten

7. Aktuell

Risse

Albert Greinmeister erklärt erneut, dass die Mauerrisse in der Altstadt nachweislich nicht durch die Erkundungsbohrungen entstanden sind. Satellitenaufnahmen bestätigen dies.

8. Abschluss

Es gibt keine weiteren Fragen. Moderator Ulrich Müller leitet abschließend eine Feedbackrunde ein und schließt das Treffen ab.

Das nächste Treffen wird im September stattfinden.