



IN ZUKUNFT MIT DEM S-LINK

Was ist der S-LINK?

Der S-LINK verbindet – die Stadt, das Land, die Region und die Menschen.

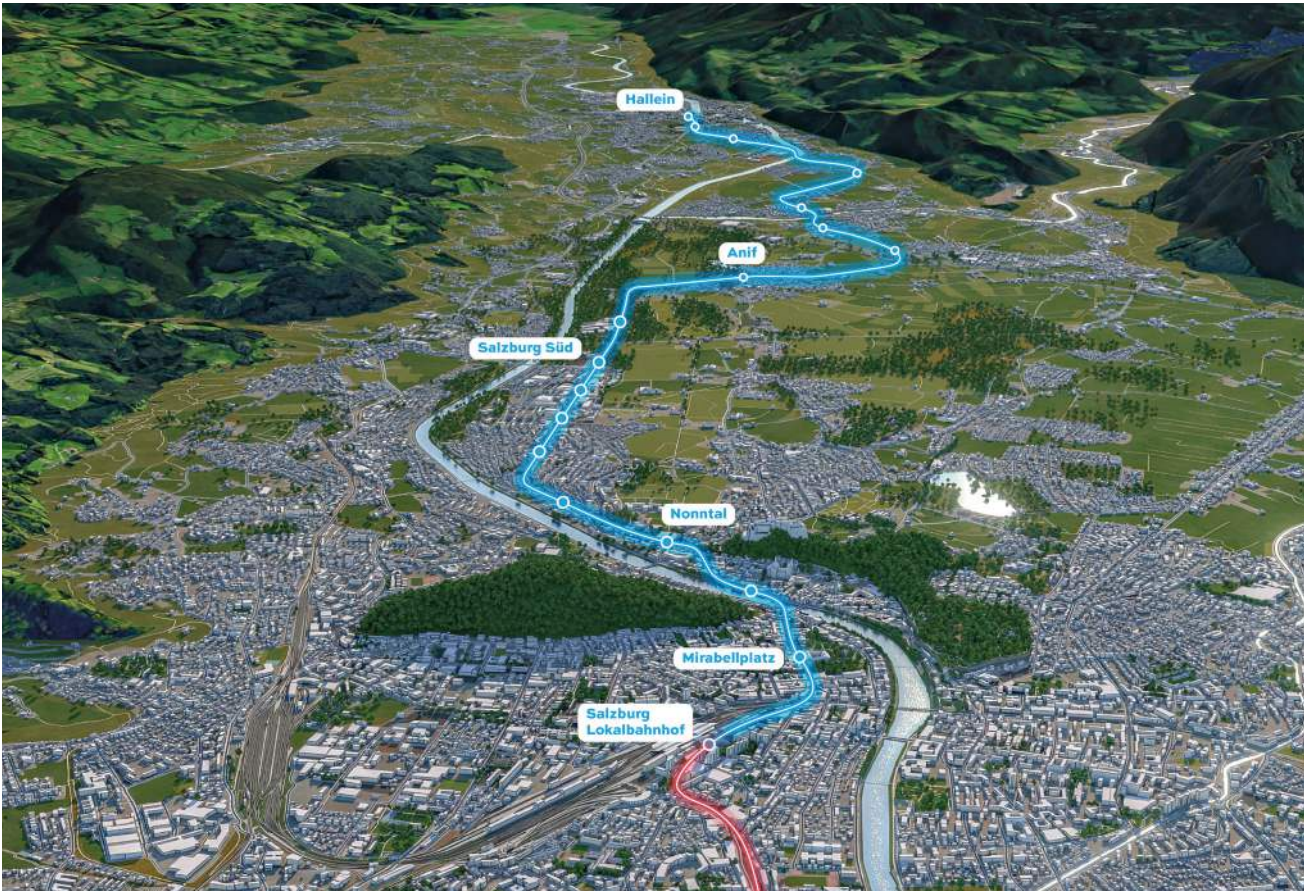
Die Projektgesellschaft wurde 2019 von Stadt und Land Salzburg sowie der Salzburg AG gegründet und damit beauftragt, die Infrastrukturen des schienengebundenen Öffentlichen Personennah- und -regionalverkehrs zu planen und zu projektieren. Ziel dabei ist es, den öffentlichen Verkehr in Salzburg zukunftsfit zu machen.

Als Verlängerung der Salzburger Lokalbahn und durch seine Anbindung an das bereits bestehende Verkehrsnetz bildet der S-LINK das Rückgrat der Salzburger Mobilitätswende. Mit der zum Teil unterirdischen Linienführung vom Salzburger Hauptbahnhof bis nach Hallein gelangen Fahrgäste künftig schnell und sicher in die Stadt Salzburg sowie die umliegenden Regionen. Die neue Schnellbahnverbindung macht es außerdem möglich, den Individualverkehr und das Stauaufkommen sowie die damit verbundenen Umweltbelastungen in Salzburg zu reduzieren.

Inhaltsverzeichnis

Streckenvisualisierung	3
Acht Fakten zum S-LINK	4
Gesellschaftszweck und Auftrag	5
Finanzierung	7
Nutzen	8
Öffentliches Interesse	10
Salzburger Seeton	12
Verkehrsstudien	14
Trassenauswahlverfahren – innerstädtisch	16
FAQs – häufige Fragen zum Projekt S-LINK	18

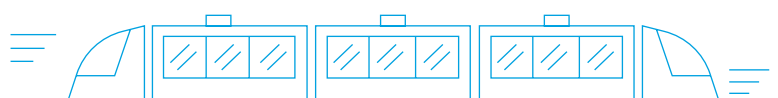
Streckenvisualisierung



Grafische Darstellung des S-LINK Streckenverlaufs

Der S-LINK ...

- ✓ bietet als Verlängerung der Salzburger Lokalbahn ein zukunftsfittes, attraktives Mobilitätsangebot, das **schnell**, **sicher** und **komfortabel** ist.
- ✓ **reduziert die Umweltbelastung, baut Mobilitätsbarrieren** ab und **schafft Platz** für begrünte Erholungsflächen und Fußgänger:innen sowie Radfahrer:innen.
- ✓ bringt **täglich mindestens 50.000 Fahrten** in den unterirdischen Bereich der Altstadt und reduziert trotz prognostiziertem Bevölkerungswachstum den oberirdischen Individualverkehr im Stadtgebiet.
- ✓ **fungiert als Stamm**, der durch Verästelungen mit bereits bestehenden öffentlichen Verkehrsmitteln und Erweiterungen wie der Messebahn vor allem die Salzburger Entwicklungs- und Hauptverkehrsstrecken entlastet.
- ✓ kostet je nach Realisierung zwischen **1,9 und 2,8 Milliarden**, die zwischen Bund, Land und Stadt aufgeteilt werden, wobei der Bund 50 Prozent der Finanzierung aus zweckgebundenen Mitteln übernimmt.
- ✓ kann **dank** zahlreicher noch vor dem Bau durchgeführter **Bodenerkundungen** im Salzburger Seeton **sicher realisiert** werden.
- ✓ **schafft österreichweit Arbeitsplätze**, fördert den Wirtschaftsraum Salzburg und wertet die Landeshauptstadt als Lebensmittelpunkt auf.
- ✓ ist **für alle Menschen** im Zentralraum sowie den Umlandgemeinden **das Rückgrat eines Gesamtverkehrskonzeptes** – für mehr Lebenszeit, mehr Lebensraum und mehr Lebensqualität.



S-LINK Gesellschaftszweck und Auftrag

Ein gemeinsamer Auftrag von Stadt und Land

Die „Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH“ wurde im Jahr 2019 von Stadt Salzburg, Land Salzburg sowie der Salzburg AG gegründet. Zweck und Gegenstand der Gesellschaft waren zu Beginn „die Planung und Projektierung der Infrastrukturen des schienengebundenen Öffentlichen Personennah- und -regionalverkehrs in der Landeshauptstadt Salzburg und in deren Einzugsgebiet“. Der Gründungsvertrag wurde von allen Parteien im Salzburger Gemeinderat und im Landtag einstimmig beschlossen.

Unterirdisch bis Mirabell: Alle Parteien dafür

Zum Zeitpunkt des Beschlusses war für alle politischen Fraktionen im Gemeinderat und im Landtag klar, dass der Teilabschnitt vom Hauptbahnhof bis zum Mirabellplatz nur als unterirdische Verlängerung der Lokalbahn Sinn macht und einen echten Lenkungseffekt bringt. Andernfalls hätte man den unterirdischen Lokalbahnhof rückbauen und die Bahn oberirdisch über den Bahnhofsvorplatz führen müssen. Dies hätte nicht nur Fußgänger:innen, Anrainer:innen und den Busverkehr massiv beeinträchtigt sondern auch zu einer verschärften Sicherheitsproblematik geführt. Die unterirdische Verlängerung hingegen gab der Stadtplanung die Möglichkeit, über die Umgestaltung der Fahrbahn in der Rainerstraße in einen attraktiven Boulevard mit Bäumen und Erholungsflächen nachzudenken.

Altstadt: sechs ober- und acht unterirdische Varianten geprüft

Offen war die weitere Führung der Lokalbahn durch die Altstadt und weiter in Richtung Salzburg-Süd bis nach Hallein. Die Projektgesellschaft prüfte die planerischen, technischen und finanziellen Alternativen. Letztlich folgte die Untersuchung von sechs ober- und acht unterirdische Varianten. Bewertet wurden die technische Machbarkeit, Fahrgastzahlen, Verkehrsprognosen, die Möglichkeit der Einbindung der innerstädtischen und der regionalen Bus- und Bahnsysteme, die zukunftsichere Attraktivität von Fahrtzeiten und Umsteigebedingungen sowie die Beeinträchtigung der Anrainer:innen beim Bau und im Betrieb. Zudem wurden das Stadtbild im Weltkulturerbebereich und die attraktive Gestaltung von Rad- und Fußwegen berücksichtigt. Letztlich haben diese Bewertungen bestätigt, was auch alle Studien der letzten Jahrzehnte ergaben: Das städtische Verkehrsnetz kann nur zukunftsfit aufgestellt werden, wenn im Bereich der Engstellen in der Salzburger Altstadt ein Teil des Verkehrs unter die Erde gebracht wird.

Nord-Süd-Verkehr behindert Ost-West-Durchbindung

Die Staatsbrücke, die Lehener Brücke, die Nonntaler Brücke oder die Schwarzstraße gelten als Nadelöhre des städtischen Verkehrs. Auch am Hanuschplatz oder dem Mirabellplatz stehen sich die Busse bereits heute regelmäßig im Weg. Diese Situation ist der Grund, warum Regionalbusse beispielsweise derzeit aus dem östlichen Flachgau kaum durch das Zentrum weiter in den Westen Salzburgs geführt werden können: Die Stadtberge, die Salzach und die Stausituation bilden eine natürliche Barriere, Endstation ist daher am Hauptbahnhof bzw. am Mirabellplatz. Die fehlende Durchbindung macht den öffentlichen Verkehr unattraktiv für all jene, die ans andere Ende der Stadt müssen. Klar ist: Es braucht ein leistungsfähiges, bequemes und bedarfsorientiertes Gesamtangebot aus Bussen und Bahnen, damit die Menschen auf den öffentlichen Verkehr umsteigen. Der S-LINK entlastet nicht nur die Nord-Süd-Achse, sondern auch den Ost-West-Verkehr und bildet daher das Rückgrat eines Gesamtkonzepts.

Ein erster wichtiger Schritt

Der erste Schritt in Richtung Gesamtsystem ist die beschlossene Verlängerung der Lokalbahn bis zum Mirabellplatz, später folgt die Weiterführung durch die Altstadt und über die Alpenstraße bis Anif und Hallein – mit einem neuen Umstiegspunkt mit Park&Ride, Bike&Ride sowie Verknüpfung zu Buslinien an der Autobahnabfahrt Salzburg-Süd und Anbindungen in Richtung Berchtesgaden. Als weiterer Schritt ist die Verlängerung der Messebahn in Richtung Flughafen und Wals ebenso Teil des Ausbaukonzepts wie die Nutzung freiwerdender Kapazitäten auf den ÖBB-Strecken nach Fertigstellung des Flachgautunnels. Parallel dazu werden durch die Verkehrsplanung von Stadt und Land die Bussysteme im gesamten Zentralraum weiterentwickelt.

S-LINK Finanzierung

Bund, Land und Stadt Salzburg finanzieren den S-LINK

Kostenverteilung

Die Sicherstellung der Finanzierung für den S-LINK erfolgt im Wege der Privatbahnfinanzierung über das Mittelfristige Investitionsprogramm bzw. Sonderinvestitionsprogramm des Bundes, wobei für die Verlängerung der Salzburger Lokalbahn nach Süden eine gemäß Rahmenvereinbarung jedenfalls 50-prozentige Bundesfinanzierung vereinbart ist, die der Bund auch im Zuge der Verleihung der Konzession nochmals bestätigt hat.

Für den ersten Abschnitt bis Mirabell laufen zwischen Land und Stadt die Abstimmungsgespräche bezüglich Finanzierungsschlüssel. Auch für den Weiterbau bis zur südlichen Stadtgrenze verhandeln Stadt und Land noch über die Kostenverteilung. Von Salzburg-Süd bis Hallein werden sich Land und Bund die Kosten je zur Hälfte teilen.

Kosten liegen zwischen 1,9 und 2,8 Milliarden Euro

Frühere Kostenschätzungen gingen in früheren Jahren von einer Größenordnung von rund 650 Millionen Euro für das Gesamtprojekt aus. Durch die Projektgesellschaft wurden erstmals exakte Grundlagen für Berechnungen vorgenommen, die sich größtenteils bereits auf konkrete Bodenerkundungen beziehen. Im Ergebnis wurden mit Preisbasis Dezember 2022 Kosten in einer Bandbreite von 1,985 bis 2,838 Milliarden Euro ermittelt – je nachdem, wie lang die Bahn in der Alpenstraße unterirdisch geführt wird. Früheren niedrigeren Kostenschätzungen ist zugute zu halten, dass die Baukosten in der Zwischenzeit deutlich gestiegen sind. Seitens der Projektgesellschaft wurden je nach Abschnitt Reserven im Ausmaß von 24 bis 30 % der Baukosten miteinkalkuliert. Darüber hinaus wurde auf die Baukosten Unberücksichtigtes je nach Position mit einem Faktor von 5 bis 15 % aufgeschlagen und auch noch die Tunnelrohbaubaukosten in der Kostengruppe Bauwerk-Rohbau mit einem zusätzlichen Risikozuschlag iHv 20 % der Bauwerkskosten versehen.

In oberirdischen Abschnitten wurden früher zudem sehr niedrige Annahmen getroffen, welche der tatsächlichen Verbauung und den Anforderungen im Zentralraum zu wenig Rechnung getragen hatten. Finanzierungsexpert:innen verweisen auf die lange Nutzungsdauer der Bahn, wodurch sich die Kosten über mehrere Jahrzehnte abschreiben lassen.

S-LINK Nutzen

S-LINK verlagert täglich 50.000 Fahrten von Pendler:innen unter die Erde

Täglich pendeln 130.000 Menschen in und aus Salzburg Stadt – das ergibt 260.000 Fahrten pro Tag. Nach konservativer Betrachtung werden zumindest 25.000 Pendler:innen zwischen Salzburg Bahnhof und Nonntal den unterirdischen S-LINK nutzen. Dadurch „verschwinden“ täglich 50.000 Fahrten von der Oberfläche. Auch ein großer Teil der jährlich 6,5 Millionen Tagestourist:innen und der 1,8 Millionen Übernachtungsgäste wird die S-Bahn verwenden. Dazu kommt noch eine hohe Zahl an Fahrgästen, die den S-LINK für Freizeitwecke nutzen.

S-LINK bringt Gewinn fürs Klima

Die Salzburger Landesregierung hat den S-LINK per UVP-Bescheid zum Projekt der Klima- und Energiewende im erhöhten öffentlichen Interesse ernannt. Hintergrund ist, dass der S-LINK jährlich 40.000 Tonnen CO₂ einspart. Die Treibhausgase während der Bauphase werden durch die Einsparungen in der Betriebsphase nach ca. neun Jahren kompensiert. Das Land Salzburg hat sich in seiner Klima- und Energiestrategie verpflichtet, seine Treibhausgase bis 2040 um 75 % zu senken (bezogen auf die Ausgangsbasis im Jahr 2005) und bis zum Jahr 2050 klimaneutral zu sein.

Wertschöpfung für Stadt, Land und Bund

Der Infrastrukturausbau der Salzburger Lokalbahn hat einen bedeutenden ökonomischen Effekt nicht nur auf Stadt und Land Salzburg, wo zusätzliche Bruttowertschöpfung und Beschäftigung hauptsächlich entstehen, sondern auch auf den Bund, dem der Großteil des zusätzlich generierten Steueraufkommens zufließt. Der Bund übernimmt 50 % der Kosten und investiert damit zwischen einer und 1,5 Milliarden Euro. Pro 100 Arbeitsplätzen, die sich durch den Bau direkt ergeben, entstehen weitere 88 neue Arbeitsplätze in Österreich, davon 55 im Bundesland Salzburg. Das Economica Institut für Wirtschaftsforschung hat errechnet, dass bereits durch das erste Teilvorhaben Salzburg Lokalbahn bis Mirabellplatz (S-LINK SALB-MIRA) allein in Salzburg ca. 2.000 Arbeitsplätze gesichert sind. Zudem werden zusätzliche Löhne und Gehälter in Höhe von 65,2 Millionen Euro in Salzburg und weitere 17,6 Millionen Euro in Restösterreich ausgezahlt. Diese angenommene Investitionssumme in Höhe von rund 200 Millionen Euro generiert weiters ein zusätzliches Steueraufkommen von 88,1 Millionen Euro, wovon Salzburg direkt drei Millionen Euro erhält, während die restlichen 85,1 Millionen Euro dem Bund, den Sozialversicherungsträgern, sonstigen Körperschaften des öffentlichen Rechts sowie allen anderen Bundesländern und deren Gemeinden zufließen. Weitere volkswirtschaftliche Impulse entstehen durch die schnellere Erreichbarkeit von Büros, Geschäften und Freizeiteinrichtungen, reduzierte Schadstoff- und Klimakosten sowie durch weniger Verkehrsunfälle. Nicht zu vernachlässigen ist auch die Aufwertung von Salzburg als Lebensmittelpunkt und Wirtschaftsstandort durch die neue, attraktive S-Bahn.

Referenztrasse, Kostenrahmen

Als Basis für eine Kosten-Nutzen-Analyse gemäß RVS wurde im Zuge des Trassenauswahlverfahrens eine technisch mögliche und sinnvolle Trasse vom Salzburger Lokalbahnstation bis nach Hallein herangezogen. Diese wurde in drei Ausführungsvarianten beurteilt. Diese Referenztrasse stellt noch keine endgültige Entscheidung dar und wird im Jahr 2024 erst mit den betroffenen Gemeinden abgestimmt. Neben dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit zeigt sich in der verkehrlichen Wirkung ein großer Nutzen hinsichtlich der Verlagerungswirkung und der Stärkung des öffentlichen Verkehrs. Die Umsetzung der Verbindung SALB-HALL als Regionalstadtbahn hat somit einen großen strategischen Nutzen im Hinblick auf das übergeordnete Ziel des Klimaschutzes, das nicht nur kurzfristig monetarisiert, sondern mittel- und langfristig als übergeordnetes Ziel zu deklarieren ist.

S-LINK Öffentliches Interesse

Historisch-politische Begründung des öffentlichen Interesses

Blick in die vergangenen Jahrzehnte

Auf Landes- sowie auf Regionalebene wurde zwischen 1991 und 2021 eine Vielzahl an Programmen verordnet, die die Verlängerung der Lokalbahn nach Süden als grundsätzliches Ziel und später als konkrete Maßnahme beinhalten. Die Behandlung dieses Vorhabens auf diesen übergeordneten Ebenen zeigt, dass die Lokalbahn-Verlängerung auch in einem breiten, überörtlichen öffentlichen Interesse liegt. Die Programme wurden per Verordnung der Salzburger Landesregierung für verbindlich erklärt, wodurch sich die Entscheidungsträger:innen zur Erfüllung und Umsetzung dieser im öffentlichen Interesse stehenden Ziele und Maßnahmen verpflichtet haben.

Pläne für Lokalbahnverlängerung sind nicht neu

Neben diesen per Verordnung verbindlich erklärten Programmen wurden in den letzten 20 Jahren Verkehrs- und Mobilitätskonzepte auf Landesebene erarbeitet, denen durch Beschluss der Salzburger Landesregierung ebenfalls ein öffentliches Interesse und eine verbindliche Wirkung zukommen. Weiters wurde die Verlängerung der Lokalbahn nach Süden in grenzüberschreitenden Entwicklungskonzepten als konkrete Maßnahme aufgenommen. Im EuRegio Entwicklungskonzept 2001 ist eine konkrete Führung der Lokalbahn durch das Stadtzentrum bis nach Hallein sowie eine unterirdische Querung der Altstadt vorgesehen. Dies verdeutlicht das öffentliche Interesse am gegenständlichen Vorhaben auch auf grenzüberschreitender Ebene. Auch auf Stadtebene wird das öffentliche Interesse an einem schienengebundenen Ausbau der Lokalbahn Richtung Süden begründet. Bereits 1997 wurde zum Beispiel die Festlegung getroffen, dass für Fahrten zwischen der Stadt Salzburg und dem Umland der regionale Schienenverkehr stärker als bisher zu aktivieren und dass insbesondere der Regionalbahnbau zügig voranzutreiben ist.

Aus dieser Vielzahl an Programmen, Konzepten und Plänen, in denen die Absicht, die Lokalbahn Richtung Süden zu verlängern, immer wieder dokumentiert, bekräftigt und konkretisiert wurde, kann ein breites öffentliches Interesse am Projekt S-LINK abgeleitet werden. Es steht daher außer Frage, dass die Realisierung der Bahnverlängerung notwendig ist, um die als verbindlich erklärten Ziele und Planungsvorgaben von Land, Region und Stadt zu erfüllen und damit dem öffentlichen Interesse nachzukommen.

Fachliche Begründung des öffentlichen Interesses

Um die Klimaschutzziele zu erreichen, ist es zwingend erforderlich, das Mobilitätsverhalten zu ändern und einen Umstieg auf das öffentliche Verkehrsmittel zu fördern. Durch den Ausbau der Lokalbahn Richtung Süden kann der PKW- und Dieselbusverkehr deutlich reduziert werden, wodurch die Verlängerung nachweislich dem Interesse am Klimaschutz entspricht. Die Verlängerung der Lokalbahn Richtung Süden schafft eine gleichwertige Erreichbarkeit von allen regionalen Zentren und Bezirkshauptorten, indem sie auch für den Süden Salzburgs eine umsteigefreie Möglichkeit schafft, in die Innenstadt Salzburgs zu gelangen.

Wirtschaftsraum Salzburg wächst immer weiter

Mit dem S-LINK erhöht sich das Mobilitätsangebot und seine Attraktivität insbesondere für Kinder und mobilitätseingeschränkte Menschen – womit die freie Verkehrsmittelwahl gefördert wird. Als sicherstes Verkehrsmittel für die Alltagsmobilität erhöht der S-LINK die Verkehrssicherheit im Land Salzburg. Auch die Wirtschaft profitiert von der Lokalbahnverlängerung nach Süden. Der städtische Wirtschaftsraum Salzburg hat schon heute einen hohen Stellenwert und wächst immer weiter. Für das Funktionieren des städtischen Wirtschaftsraumes ist eine gute Erreichbarkeit von großer Bedeutung.

Der Ausbau der Lokalbahn führt zu einer Steigerung der Salzburger Wirtschaftsleistung, einer Erhöhung von Arbeitsplätzen, einer Stärkung der Wirtschaftskraft sowie zu einer Reduktion von Staukosten in der gesamten Region. Letztendlich verbessert die Lokalbahnverlängerung die Aufenthaltsqualität des öffentlichen städtischen Raumes. Aufgrund der Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf den Schienenverkehr, der Reduktion des Parkflächenbedarfs sowie der unterirdischen Führung der Bahntrasse unter der Altstadt kann knapper urbaner Raum zurückgewonnen werden, um dem nicht-motorisierten Verkehr (Rad, zu Fuß) sowie der städtischen Begrünung mehr Raum zu geben.

S-LINK Salzburger Seeton

Sichere Bauweise im „Salzburger Seeton“ ist bestätigt

Bodenbohrungen haben ergeben, dass der S-LINK trotz des weichen Salzburger Untergrundes mit aktueller Technik erfolgreich realisiert werden kann. Der „Salzburger Seeton“ ist durch den technischen Fortschritt und zahlreiche Erkundungen des Untergrundes beherrschbar. Ein Blick in die Geschichte zeigt, woher die Bodenbeschaffenheit des „Seetons“ kommt: Vor etwa 10.000 Jahren bildete sich aufgrund der Gletscherschmelze im heutigen Stadtgebiet ein See. Darin kam es zu Ablagerungen von feinkörnigen Sedimenten, die aufgrund der Wassernähe weich geworden sind. Dieses Gestein (Stillwassersedimente) wird als „Seeton“ bezeichnet. Dieser besteht aus Feinsand mit hohem Wasseranteil und kann einige hundert Meter tief sein. Heute ist der „Seeton“ mit einigen Metern Schotter nahe der Salzach überlagert. In den tieferen Schichten wird der Salzburger Boden zu Schluff, einem besonders feinen und klebrigen Sand.

Bodenaufbau in vier Schichten

Der Bodenaufbau kann grob in vier Schichten unterteilt werden:

- Deckschicht/Auffüllungen: künstliche Auffüllungen (Stärke ca. 1–3m) aus einem Kies-Sand-Gemisch
- Kiesschicht: Einige Meter Kies (> 50 %) mit geringem Schluffanteil
- Feinsanddominierte Stillwasserablagerungen: Wechsellagerung von sandigen Schluffen bis Feinsand, teilweise auch Ton möglich, zwischen 10 und 25 Meter tief
- Schluff- bzw. Tondominierte Stillwasserablagerungen: Schluffe (65–85 %) mit Tonanteil (25–35 %) vereinzelt auch Schlufflinsen mit geringem Feinsandanteil, gesamte Schicht schwankt zwischen 40 und 80 Meter.

Erfolgreiche Bauten trotz Seeton-Untergrundes

Der „Salzburger Seeton“ sorgte in der Vergangenheit für Herausforderungen und Negativerfahrungen bei Bauprojekten in Salzburg. Laut Untertage- und Tiefbauexperten gab es in den letzten Jahrzehnten jedoch einen großen technischen Fortschritt bei kontrolliertem Bauen in sogenannten Stillwassersedimenten. Obwohl der Untergrund in Salzburg weich ist, können Expert:innen diesen mittlerweile mithilfe von geeigneten Methoden erfolgreich bearbeiten. Jüngere Beispiele für die erfolgreiche Umsetzung von Baumaßnahmen auf „Seeton“ sind die Tiefgarage bei den Barmherzigen Brüdern, der Unipark Nonntal, das Hotel zum Hirschen oder das Kieselgebäude.

Bodenerkundungen sorgen für sichere Bauweise

Um nicht nur die Sicherheit beim Bau des S-LINK zu gewährleisten, sondern auch den Schutz der umliegenden und historischen Häuser zu garantieren, wurden bereits vorab über 100 Erkundungsbohrungen und Bodenanalysen zwischen dem Lokalbahnhof und der Alpenstraße durchgeführt. Die Untersuchungen zeigten, dass eine unterirdische Trassenführung definitiv machbar ist. Mit Begleitmaßnahmen kann diese sogar einen entscheidenden Beitrag leisten, um der weiteren Eintiefung der Salzach und daraus folgenden verhältnismäßig hohen Setzungen in der Innenstadt entgegenzuwirken. Bei der Errichtung des Tunnels wird auf spezielle Bauweisen und Techniken zurückgegriffen, um dessen Stabilität und die Sicherheit der Arbeitenden zu gewährleisten. Neben dem Hauptbahnhof wurde Anfang 2022 ein Versuchsfeld für den Bau des S-LINK errichtet. Dort wurden wichtige Parameter für den Einsatz des sogenannten Düsenstrahlverfahrens, das den Untergrund stabilisiert bzw. den Absenkungen der umliegenden Gebäude entgegenwirkt, optimiert.

Vermeidung vor Erschütterung während der Fahrt

Damit es zu keiner störenden Übertragung von Erschütterungen bzw. daraus resultierendem Sekundärschall während der Fahrt durch den Tunnel oder bei der Einfahrt in eine Station kommt, fahren die Garnituren des S-LINK auf sogenannten Masse-Feder-Systemen. Dabei handelt es sich um eine spezielle Oberbauausführung bei Schienenbahnen, mit der die Übertragung von Erschütterungen kontrolliert verringert wird.

S-LINK Verkehrsstudien

Studien bestätigen die Notwendigkeit eines ganzheitlichen Ansatzes

Sowohl aktuelle Verkehrszahlen als auch vorliegende Prognosen bis ins Jahr 2040 zeigen, dass ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Salzburger Zentralraum sowie in den Umlandgemeinden dringend notwendig ist. Nur so können Stauaufkommen und Umweltbelastungen reduziert werden, auch wenn die Bevölkerung gleichzeitig wächst.

Der Ausbau des S-Bahnnetzes mit der Verlängerung der Lokalbahn (Linie S1/S11) durch das Stadtzentrum (S-LINK) sorgt gemeinsam mit der Optimierung bereits bestehender öffentlicher Verkehrsmittel – wie dem O-Bus, den Stadt- und den Regionalbussen – für ein bedarfsgerechtes Angebot. Auch für eine zukünftige Steigerung der öffentlichen Fahrten, wie sie beispielsweise durch flexible Zubringershuttles („On-Demand-Systeme“) in den Gemeinden erreicht werden kann, ist der S-LINK als starkes Rückgrat des innerstädtischen Verkehrs gerüstet. Nicht zuletzt sollen auch jene 6,5 Millionen Tagestourist:innen und Millionen Nächtigungsgäste in der Stadt und im Umland für ihren Besuch auf die Bahn gebracht werden.

Schaffung von Wohlfühlzonen und Einbindung von Radwegen

Sorgt man zeitgleich für den Ausbau von Verkehrswegen innerhalb der Stadt, wie zum Beispiel durch eine Förderung der Fußgänger:innen mithilfe sicherer, breiter, barrierefreier Wege oder durch eine Schaffung von Wohlfühl- und Verweilzonen, wie dem Salzburg Boulevard sowie dem Ausbau von bzw. der Verbindung zu Radwegnetzen und der Einbindung von Radabstellplätzen direkt in den S-LINK-Haltestellen, führt das zu einer zusätzlichen Attraktivierung der Salzburger Altstadt – in die die Menschen gerne mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fahren. Dabei darf auch nicht vergessen werden, dass Radfahrer:innen auch zusätzliche Abstellmöglichkeiten benötigen. Der S-LINK berücksichtigt dies in der Innenstadt mit über 200 Radabstellplätzen beim Mirabellplatz und 2.000 Plätzen im Innenstadtbereich.

Aktuelle Verkehrszahlen zeigen hohes Umsteigepotential

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs sinkt seit Jahren. Umso wichtiger ist es, mit entsprechenden Maßnahmen ein attraktives Gesamtangebot zu schaffen, das die Bevölkerung gerne nutzt. Ziel ist es, den Anteil des öffentlichen Verkehrs von derzeit 15 % auf 30 % bis zum Jahr 2040 zu verdoppeln. Möglich wird dies unter anderem mit dem Ausbau von O-Bussen und Busspuren, der Verdichtung und Durchbindung der Regionalbusse sowie der Verbesserungen der bestehenden S-Bahnlinien und der Durchbindung der Lokalbahn. Zusätzliche Steigerungen werden außerdem durch die Verlängerung des S-LINK in Richtung Flughafen und Wals sowie die Königsseebahn, mit Touristentickets und On-Demand-Systemen (Bustaxis) in den Gemeinden erreicht.

Über 90.000 Fahrten mit dem S-LINK zu erwarten

Prognosen bis ins Jahr 2040 verdeutlichen: Im Vergleich zum Jahr 2019 wird es eine Gesamtsteigerung der Bevölkerungszahl sowohl für die Stadt Salzburg (+5 %) als auch für die Bezirke Salzburg Umgebung und Hallein (+9 %) geben. Zusätzlich ist bis zum Jahr 2040 auch eine leichte Zunahme der Weganzahl mit öffentlichen Verkehrsmitteln pro Bewohner:in zu erwarten. Daraus ergibt sich im Binnenverkehr der Stadt Salzburg eine Steigerung von 10 % der Wege, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, im Ziel- und Quellverkehr der Stadt ist es ein Plus von 14 %. Umso wichtiger ist es daher, bereits jetzt eine Infrastruktur zu schaffen, damit diese dem zukünftigen Bedarf entspricht.

Großes Potential zeigen die prognostizierten Fahrgastzahlen für den Ausbau des S-LINK. Geht man von einer Bus- und Bahnverdichtung, von weiteren Maßnahmen wie der Parkraumbewirtschaftung in der Salzburger Innenstadt, dem Ausbau des S-LINK und der Einbindung wie jene der Messebahn aus, so prognostiziert die Studie der ZIS+P Verkehrsplanung 119.000 öffentliche Fahrten und 91.000 Fahrten mit dem S-LINK. Das entspricht einer Einsparung von 219.000 PKW-km pro Tag oder fünf Fahrten um die Erde. Der S-LINK fungiert in diesem Fall als Stamm, der nicht nur Verästelungen wie die Messebahn ermöglicht, sondern auch die gesamte Hauptverkehrsachse deutlich attraktiver macht und die Nutzung anderer öffentlicher Verkehrsmittel im Gesamtsystem verstärkt.

Attraktives Gesamtkonzept mit flexiblen Shuttlelösungen

Eine weitere Verästelung durch „Rufbustaxis“ in den Gemeinden wird den Bedarf einer leistungsstarken ÖV-Achse weiter erhöhen. Sie sind kleinräumige, bedarfsorientierte, flexible und an den Nutzer:innen orientierte Verkehrsangebote in ländlichen und städtischen Räumen. Mit bereits erprobten App-basierten On-Demand-Technologien lassen sie sich effizient und datenbasiert anhand des tatsächlichen Mobilitätsbedarfs der Bevölkerung planen und umsetzen. Gefahren wird nicht mehr dann und dort, wo es der Fahrplan vorsieht – sondern so, wie gerade der tatsächliche Bedarf der Menschen ist. Für den Zentralraum Salzburg konnten bereits 7.000 mögliche Haltepunkte für einen On-Demand-Verkehr ermittelt werden.

S-LINK Trassenauswahlverfahren – innerstädtisch

Studien und projektspezifische Daten als Grundlage

Der Bau des S-LINK erfolgt in voraussichtlich vier Bauphasen und wird in Etappen realisiert. Während das Ergebnis für die Trassenführung vom Lokalbahnhof bis zur Akademiestraße bereits seit Sommer 2022 vorliegt, gibt es inzwischen auch für die Strecke bis nach Hallein eine klar empfohlene Umsetzungsvariante aus Sicht der Fachplanung. Als Grundlage für das Trassenauswahlverfahren dienen relevante Studien, Pläne und Programme. Im Falle des S-LINK gibt es zahlreiche Studien und Untersuchungen älteren und jüngeren Datums, die verschiedene Aspekte der Verkehrssituation im Zentralraum betrachteten. Zudem fließen allgemeine projektspezifische Daten, wie zum Beispiel die maßstabgetreue Abbildung durch Luftbilder in Form von Orthofotos, terrestrische Vermessungen oder Geodaten des Salzburger Geographischen Informationssystems (SAGIS) in die Beurteilung mit ein. Auch historische Auswertungen, Setzungsmessungen und Grundwasserdaten sind Teil der Grundlage für die Auswahl von möglichen Trassenverläufen.

Zielvorgaben für den S-LINK

Im Vorfeld eines Trassenauswahlverfahrens gilt es zudem bestimmte Zielvorgaben festzulegen. Für den S-LINK ergeben sich diese unter anderem aus früheren Überlegungen zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs und lauten: Vorrang für den umweltfreundlichen und öffentlichen Verkehr, Ausbau eines leistungsfähigen und attraktiven öffentlichen Verkehrs, Verkehrsverlagerung auf den öffentlichen Personen-Nahverkehr durch intelligente Technik und entsprechendes Verkehrsmanagement, Erreichbarkeit von Einrichtungen und Dienstleistungen, die nur in der Landeshauptstadt vorhanden sind, aus allen Regionen sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Zu den allgemeinen Zielvorgaben kommen weitere technische Planungsvorgaben hinzu, die speziell für den S-LINK definiert wurden. Diese betreffen zum Beispiel die Gesamtreisezeit von maximal 30 Minuten vom Salzburger Hauptbahnhof bis zum Bahnhof Hallein zur Einhaltung des Taktfahrplans und Optimierung des Betriebsmittelbedarfs, die bestmögliche Erreichbarkeit und Anbindung der regionalen Zentren sowie die Zukunfts- und Verkehrssicherheit. Ebenfalls als Ziele gelten unter anderem eine Minimierung der Umweltbelastungen, der Abbau von Mobilitätsbarrieren sowie möglichst geringe Erhaltungsaufwände und Investitionskosten.

Trassenverlauf für den S-LINK

Um die empfohlene Trasse festzulegen, wurden vorhandene Trassenentwürfe genauso wie vorangegangene Untersuchungen und aktuelle Erkenntnisse bzw. Weiterentwicklungen analysiert. Für den Abschnitt vom Salzburger Lokalbahnhof bis zur Akademiestraße flossen beispielsweise nach einer Plausibilisierung früherer Untersuchungen sowie nach einer groben Vorauswahl insgesamt 14 Varianten in die Bewertung für den Trassenverlauf des S-LINK mit ein. Diese wurden schlussendlich auf vier reduziert und die verbleibenden Varianten anhand eines Kriterienkatalogs bewertet. So konnte eine dreikilometerlange, zweigleisige und zum Teil unterirdische Variante vom Salzburger Lokalbahnhof bis zur Akademiestraße festgelegt und empfohlen werden. Wesentliche Entscheidungsgrundlagen für die Trassenauswahl waren dabei Umweltauswirkungen, Entflechtung der Verkehrsströme, höhere Fahrgastpotentiale, bessere Situierung von Haltestellen, sichere Wege für Fußgänger und Radfahrer an der Oberfläche sowie die optimale Anbindung des Schul- und Universitätsstandorts Nonntal.

Auch für die Weiterführung der Strecke bis nach Hallein konnte von den Expert:innen bereits eine optimale Umsetzungsvariante ausgearbeitet werden. Der Vorschlag wird nun durch die Meinungen und das Wissen der ortsansässigen Bevölkerung angereichert und die Strecke dementsprechend weiterentwickelt.

FAQs – häufige Fragen zum Projekt S-LINK

Wieso ist das Projekt S-LINK für Salzburg wichtig?

Der S-LINK wird den öffentlichen Salzburger Verkehr zukunftsfit machen und eine attraktive Alternative zum Individualverkehr zwischen dem Flachgau und dem Tennengau bieten. Als leistungsfähige Stammstrecke quer durch die Stadt wird er als Rückgrat für alle Zubringerlinien von Bus und Bahn dienen und neue Möglichkeiten – beispielsweise eine Anbindung des Messezentrums und seiner Parkplatzkapazitäten – schaffen. Den Salzburger:innen soll damit eine Möglichkeit geboten werden, zeitsparend, sicher, bequem, günstig und ökologisch mobil zu sein.

Der Bedarf ist hoch: Schon heute pendeln rund 75.000 Menschen in und aus der Stadt Salzburg, weitere 60.000 innerhalb der Stadt zu und von ihrem Ausbildungs- und Arbeitsplatz – Tendenz steigend. Der Pendlerverkehr macht etwa 40% der Fahrten aus, somit geht es um hunderttausende Fahrten pro Tag, für die ein geeignetes Verkehrssystem gefunden werden muss. Dazu kommen jährlich etwa 6,5 Millionen Tagestourist:innen und zahlreiche Freizeitfahrten. Die Stadt Salzburg ist das Zentrum einer wachsenden Region, die sich im Norden und Osten durch den Flachgau bis nach Oberösterreich, im Süden in den Tennengau und im Westen ins benachbarte Bayern erstreckt. Der innerstädtische Verkehr ist durch die Topografie der Altstadt zwischen Stadtbergen und Salzach jedoch stark eingeschränkt.

In vier Bauphasen wird die bestehende Lokalbahn über den Hauptbahnhof hinaus ins Zentrum und in den Süden der Landeshauptstadt sowie weiter nach Hallein verlängert. Damit erhält der Zentralraum, neben der bestehenden ÖBB-Strecke im Osten der Salzach, künftig auch im Westen der Salzach eine leistungsfähige Schienen-Infrastruktur für die Menschen und Wirtschaftsbetriebe der Anrainergemeinden sowie für neue Park&Ride-Konzepte und attraktive Nahverkehrsknotenpunkte – ob für Fußgänger:innen, Rad- oder Busfahrer:innen (insbesondere Mikro-ÖV in dünner besiedelten Gebieten).

Warum reicht die bestehende S-Bahn nach Hallein nicht?

Die bestehende S3 aus dem Süden ist ein Paradebeispiel dafür, dass ein gutes Angebot Nachfrage erzeugt. Bereits mit dem Ausbau des – damals auch umstrittenen – S-Bahn-Netzes in Salzburg hat sich gezeigt, dass neue schienegebundene Verkehrsträger eine enorme Anziehungskraft haben. Die Prognosen wurden mittlerweile mit bis zu 400% mehr Fahrgästen als angenommen übertroffen. Die Züge auf der Strecke sind bereits an der Kapazitätsgrenze angelangt – aufgrund der Auslastung der Strecke mit Nah-, Regional-, Fern- und Güterverkehr ist eine weitere Taktverdichtung kaum noch möglich. Es braucht einen neuen, leistungsfähigen Verkehrsträger, der zusätzlich Platz bietet. Bei einer attraktiven, schnellen und komfortablen Verbindung steigen Menschen gerne vom Auto auf die Bahn um.

Warum wird mit dem S-LINK die Nord-Süd-Achse ausgebaut?

Das Ergebnis vieler Studien und Analysen ist, dass die stark belastete Nord-Süd-Hauptverkehrsachse durch die Stadt ausgebaut werden muss, um eine Verbesserung der gesamten Verkehrssituation zu erreichen. Der S-LINK nimmt zusätzlich zu den Fahrgästen aus dem Norden Fahrgäste von den bestehenden S-Bahn- und Buslinien aus dem Osten und Westen der Stadt auf und transportiert sie schnell, sicher und zuverlässig in und durch das Zentrum der Stadt. Daraus resultiert eine massive Attraktivierung der bestehenden Lokalbahn, die durch das Zentrum in den Süden der Landeshauptstadt und weiter bis nach Hallein geführt wird – unter Einbindung der bestehenden Park&Ride-Kapazitäten bei der Messe und Schaffung neuer Park&Ride-Anlagen. Es steht außer Frage, dass neben dieser Hauptschlagader durch das Zentrum auch alle Zubringer in einer Gesamtplanung zukunftsfit gemacht werden müssen.

Wieso eine Bahn und kein Ausbau von Obussen?

Verkehrsflächen sind in Salzburg oberirdisch nicht mehr beliebig erweiterbar. Eine Bahnstrecke bietet wesentlich höhere Kapazitäten, die nach oben ausbaubar sind. Wenn die Fahrgastzahlen zunehmen, kann mit Anpassungen bei den Fahrzeugen und beim Takt auch diese gesteigerte Nachfrage bedient werden. Bei Obussen ist das nur bedingt möglich, weil sie an die Leistungsfähigkeit des bestehenden Straßennetzes gebunden sind. Gleiches gilt für eine Straßenbahn. Die Bahn ist als Verkehrsmittel auch schneller und von anderen Verkehrsteilnehmer:innen unabhängig. Das Ziel ist es, ohne Umsteigen mit der Lokalbahn aus dem Flach- und Tennengau mitten in die Stadt Salzburg zu kommen (aus allen anderen Richtungen mit 1x umsteigen) und dabei einen hohen Komfort für die Fahrgäste zu bieten. Das Salzburger Verkehrsnetz soll als Ganzes betrachtet werden; die Bahn- und Obus-Angebote werden gesamtheitlich konzipiert und auf den Rad- und Fußgängerverkehr abgestimmt. Gleichzeitig bietet die Bahn die Möglichkeit, weitere Infrastruktur-Projekte – wie die Messebahn oder die Stiegl-Bahn – mit einzubinden.

Warum ist eine Seilbahn keine Lösung?

Im Auswahlprozess für die Trasse des S-LINK wurde auch die Alternative einer Seilbahn genau geprüft. Eine Seilbahn verfügt über geringere Kapazitätsmöglichkeiten als eine Bahn, die auch bei höherer Nachfrage durch Taktverdichtung einfach ausgebaut werden kann. Zudem ist eine Seilbahn aufgrund der zurückzulegenden Distanzen nicht als regionale Verkehrslösung tauglich und als Insellösung zu sehen. Im direkten Vergleich mit der Bahn ist diese hinsichtlich Reisezeit und Reisequalität für die Fahrgäste der Seilbahn vorzuziehen. Bauliche Eingriffe bzw. ein derart markant wahrnehmbarer Eingriff in das UNESCO-Weltkulturerbe des historischen Zentrums als architektonische Einheit mit den kirchlichen Repräsentationsbauten kann als stark nachteilig und auch dem Tourismus als abträglich gewertet werden. Eine Sicherstellung des Zieles bzw. der Möglichkeit einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene im Bereich größerer Betriebsstandorte im südlichen Abschnitt ist mit einem Seilbahnsystem nicht möglich.

Was spricht gegen eine oberirdische Lösung in Form einer Straßenbahn?

Im Zuge des Trassenauswahlverfahrens erfolgte die Prüfung von planerischen, technischen und finanziellen Alternativen. Dabei wurden auch frühere Studien kritisch hinterfragt und auf Gültigkeit überprüft. Letztlich wurden 6 ober- und 8 unterirdische Varianten untersucht und bewertet. Diese Bewertungen haben bestätigt, was auch alle Studien der letzten Jahrzehnte ergeben haben: Das städtische Verkehrsnetz insgesamt kann nur zukunftsfit aufgestellt werden, wenn im Bereich der Engstellen in der Salzburger Altstadt ein Teil des Verkehrs unter die Erde gebracht wird.

Die Nachteile einer Straßenbahn im Bereich der Salzburger Innenstadt:

- **Bedarf weiterer Verkehrsflächen:** Der Platz an der Oberfläche ist in der Salzburger Innenstadt stark begrenzt. Den zur Verfügung stehenden Raum müssen sich alle Verkehrsteilnehmer:innen teilen. An der Oberfläche würde eine Straßenbahn zwangsläufig auch den Platz für Obusse, Fahrräder und Fußgänger:innen einschränken. Das kann nicht im Sinn einer notwendigen Verkehrswende sein.
- **Stau:** Eine oberirdische Strecke in der Innenstadt wird vom Straßenverkehr behindert. Kreuzungen mit Fußgänger-, Rad- und sonstigem Verkehr bergen immer Konflikte. Bei Staus, Unfällen oder sonstigen Verkehrsbehinderungen kommt es damit auch auf einer Straßenbahnstrecke sofort und unweigerlich zu Verzögerungen.
- **Lärm:** Quietschende Eisenräder in engen Kurven, bimmelnde Warnsignale und Erschütterungen. Eine oberirdische Bahn im dicht bebauten Salzburger Innenstadtdgebiet erhöht den Lärmpegel für Anrainer:innen deutlich.
- **Eingeschränkte Geschwindigkeit:** An der Oberfläche kann die Bahn nur sehr langsam unterwegs sein und muss auf alle Bewegungsgruppen Rücksicht nehmen.
- **Verspätungen:** Auf der Strecke zwischen Lamprechtshausen bzw. Ostermiething durch die Innenstadt bis Hallein müssten die Fahrpläne sehr hohe Reservezeiten beinhalten oder die Züge wären im Umland ständig verspätet, weil an der Oberfläche der Innenstadt jeglicher Verkehr bei hohem Aufkommen die Straßenbahn unberechenbar bremst.
- **Begrenzte Kapazität:** Eine Straßenbahn in der Innenstadt ist an das Straßennetz gebunden – daher können Kapazitäten nicht beliebig erweitert werden. Von Befürworter:innen einer oberirdischen Variante wurden aus Kapazitätsgründen Systeme ins Gespräch gebracht, die deutlich größer als Straßenbahnen sind – mit bis zu 75 Metern Länge –, was der Dimension von rund 4,5 aneinandergehängten Sattelschleppern entspricht. Derartige Ungetüme sind kaum dafür geeignet, den Lebensraum Altstadt attraktiver zu machen.

- **Hoher Personalbedarf:** Bereits jetzt mussten einige Obus-Linien ihre Taktung einschränken, weil nicht genügend Fahrer:innen zur Verfügung stehen. Auch der Personalaufwand einer Straßenbahn liegt über dem der bestehenden Lokalbahn, da sie rund 1/3 weniger Personen befördern kann. Der S-LINK kann mit weniger Triebwagenfahrer:innen wesentlich mehr Menschen befördern.
- **Wetter-Abhängigkeit:** Regen, Schnee, Eis – das Wetter führt auf Salzburgs Straßen regelmäßig zu Stau und Chaos. Die unterirdischen Haltestellen zwischen Hauptbahnhof und Akademiestraße erhöhen zudem den Komfort für Fahrgäste bei Regen oder Kälte.
- **Erhöhtes Sicherheitsrisiko:** In Städten wie Graz oder Linz ist gut zu sehen, dass Fußgänger:innen den Bereich von Straßenbahnschienen auch in Fußgängerzonen meiden. Auch für Radfahrer:innen verschlechtert sich die Situation durch die hohe Sturzgefahr auf den Schienen.

Wurden Alternativen zum S-LINK geprüft?

Es wurden verschiedene Systemalternativen untersucht. Entscheidender Punkt für die Empfehlung einer schienengebundenen Lösung waren Gesamtreisezeit, Kapazität, Skalierbarkeit und die Sicherstellung von Umtiegsmöglichkeiten. Für schienengebundene Lösungen wurden nach einer Vorausscheidung kaum möglicher oder kaum wirksamer Varianten dann im Zuge des Trassenauswahlverfahrens in der Innenstadt 14 Varianten geprüft – davon sechs oberirdische. Dabei hat sich – wie in vorangegangenen Studien – gezeigt, dass die oberirdische Führung im Stadtgebiet zwischen Lokalbahn und Akademiestraße äußerst negative Auswirkungen auf die Stadt und auch auf alle Verkehrsteilnehmer:innen inklusive öffentlichen Verkehr, Radfahrer:innen sowie Fußgänger:innen hätte. Zudem bietet eine oberirdische Führung kaum Potential, die Lebensqualität in der Stadt Salzburg nachhaltig zu verbessern – im Gegenteil. Die Nachteile der oberirdischen Variante wurden definitiv als zu gravierend eingestuft, zudem kann die notwendige Leistungsfähigkeit nicht erreicht werden. Damit wurde die Lösung der Lokalbahnverlängerung entlang der Rainerstraße bis zum Mirabellplatz unter der Oberfläche weiterverfolgt.

Was sind die Vorteile des S-LINK im Vergleich zu einer oberirdischen Straßenbahn?

- **Rückgewinn von Lebensraum:** Der Verkehr verlagert sich unter die Erde und der zur Verfügung stehende Raum an der Oberfläche kann von allen Verkehrsteilnehmer:innen besser genutzt werden. Fußgänger:innen sowie Radfahrer:innen bekommen mehr Platz. Nur Fahrspuren für Autos in der Innenstadt gegen eine Straßenbahntrasse zu ersetzen stellt keinen Zugewinn an Lebensraum dar.
- **Stau-Unabhängigkeit:** Eine unterirdische Strecke in der Innenstadt wird vom Straßenverkehr nicht behindert. Kreuzungen mit Fußgänger-, Rad- und sonstigem Verkehr stellen für eine unterirdisch-verlaufende Verkehrslösung kein Hindernis dar. Verzögerungen wie beim Obus gehören somit der Vergangenheit an.
- **Verringerter Lärm:** Eine unterirdische Bahn im dicht bebauten Salzburger Innenstadtgebiet reduziert den Lärmpegel für Anrainer:innen deutlich.
- **Geschwindigkeit:** Unter der Oberfläche ohne Kreuzungen mit anderen Verkehrsteilnehmer:innen kann die Bahn in der Stadt viel schneller fahren.
- **Pünktlichkeit:** Der S-LINK ist kein rein innerstädtisches Verkehrsmittel – er verbindet Stadt, Land und Region. Auf der Strecke zwischen Lamprechtshausen bzw. Ostermiething durch die Innenstadt bis Hallein müssten die Fahrpläne keine hohen Reservezeiten beinhalten. Denn unter der Erde muss auf den innerstädtischen Verkehr keine Rücksicht genommen werden.
- **Erweiterbare Kapazitäten:** Eine unterirdische Bahnstrecke in der Innenstadt ist nicht an das Straßennetz gebunden – daher kann die Länge von Zügen und damit auch die Kapazität auf über 100 Meter erhöht werden. An der Oberfläche in der Innenstadt ist das ausgeschlossen.
- **Geringerer Personalbedarf:** Der S-LINK kann mit weniger Triebwagenfahrer:innen wesentlich mehr Menschen befördern.
- **Wetter-Unabhängigkeit:** Egal, ob Regen, Schnee oder Eis – was oberirdisch auf den Salzburger Straßen sofort zu Chaos und Stau führt, ist für den S-LINK unterirdisch kein Thema. Zudem müssen Fahrgäste im Sommer nicht in der Hitze und im Winter nicht in der Kälte warten und sind geschützt vor Regen und Schnee.
- **Sicherheit:** Mit Kinderwagen, Rollstuhl, Fahrrad oder zu Fuß sind S-LINK Haltestellen sicher und barrierefrei erreichbar.

Was passiert in der Umweltverträglichkeitsprüfung?

In der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) werden die Auswirkungen eines Vorhabens auf die Umwelt beschrieben und beurteilt. Es wird mittels Bescheid über die Genehmigungsfähigkeit des jeweiligen Vorhabens entschieden. Nach der Einreichung aller notwendigen Pläne und Dokumente für die Umweltverträglichkeitsprüfung im Dezember 2022 hat die Behörde Mitte September 2023 die Vollständigkeitsprüfung der rund 8.500 Seiten abgeschlossen. Im Mai 2024 hat die Projektgesellschaft die Genehmigung gemäß Umweltverträglichkeitsgesetz für das erste Vorhaben vom Lokalbahn- hof bis zum Mirabellplatz erhalten. Darin wurde der S-LINK als Projekt der Klima- und Energiewende bestätigt.

Was passiert bei einer negativen Landesbefragung?

Die Projektgesellschaft hat unter anderem den Auftrag von ihren Gesellschaftern Stadt, Land und Salzburger Linien Verkehrsbetriebe GmbH, eine Verlängerung der bestehenden Lokalbahn umzusetzen. Solange dieser Auftrag nicht widerrufen wird, wird die Projektgesellschaft weiter an diesem Auftrag arbeiten.

Werde ich den S-LINK mit Tickets für die Kernzone der Stadt nützen können?

Derzeit gelten die aktuellen Tarife für den öffentlichen Verkehr im Bundesland Salzburg. Die Bundesregierung hat mit dem Klimaticket zudem ein attraktives Ticketmodell für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs geschaffen. Ziel ist es, ein leistungsfähiges und attraktives öffentliches Verkehrsnetz und ein einheitliches und attraktives Tarifmodell anbieten zu können. Dieses wird selbstverständlich in das Tarifsystem des Salzburger Verkehrsverbundes eingebunden sein.

Wird es weiterhin Stau geben?

Im Zuge der Planungen für den Ausbau des Lokalbahnnetzes wurden die Grundlagen für die Verkehrswirksamkeit erhoben. Diese wurden in verschiedenen Planfällen für die zu erwartenden Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklungen für das Jahr 2040 berechnet und bestätigen die Verkehrswirksamkeit des Projektes. Die Unterlagen wurden bereits im Zuge des Verfahrens zur Erlangung der Konzession übermittelt. Alleine für die erste Etappe vom Hauptbahnhof bis zum Mirabellplatz wird eine Einsparung von 40.000 KFZ-Kilometern – also eine Fahrtstrecke einmal um die Welt – pro Werktag berechnet. Die Projektgesellschaft geht davon aus, dass die Ergebnisse durch das Ministerium noch im Herbst 2024 bestätigt werden können. Ausschlaggebend für das Fahrgastaufkommen sind nicht nur die Pendler:innen, sondern auch die Tagestourist:innen. Aus Mobilfunkdaten zeigt sich, dass auch Freizeitfahrten einen erheblichen Anteil einnehmen und der Bedarf zeitabhängig zu Verdopplungen des Gesamtaufkommens führt.

Durch die Verbindung mit attraktiven Begleitmaßnahmen kann man davon ausgehen, dass so je nach Ausbaustufe 35–50% der Fahrten auf dem Nord-Süd-Korridor einen Teil des S-LINK nutzen. Bezogen auf Pendlerfahrten wären dies 45.500 bis 65.000 Fahrten. Unter Berücksichtigung des Freizeitverkehrs erhöht sich das Potential auf 90.000 bis 130.000 Fahrten täglich. Ein auf den S LINK abgestimmtes Tourismuskonzept würde diese Zahlen noch weiter erhöhen.

Wie werden die Anrainer:innen während des Baus vor Staub und Lärm geschützt?

Der Schutz der Anrainer:innen während der Bauphase der Lokalbahnerweiterung hat hohe Priorität. Um Belastungen so gering wie möglich zu halten, wurden umfangreiche Schutzmaßnahmen vorbereitet. Vorrangig werden nachts für die Ruhe der Anwohner:innen in der Regel keine Bauarbeiten stattfinden. Zudem werden nach Erhebungen individuelle Maßnahmen zur Reduktion von Lärm gesetzt.

Um die Belastungen so gering wie möglich zu halten, wurden die Regelarbeitszeiten auf der Baustelle unter der Woche von 06:00 bis 19:00 Uhr beantragt. Von 06:00 bis 07:00 Uhr, 12:00 bis 13:00 Uhr und 18:00 bis 19:00 Uhr werden lärmintensive Tätigkeiten generell vermieden. Die Berechnungen für die Lautstärke der Bauarbeiten wurden sehr konservativ durchgeführt. Das bedeutet, dass die lautesten theoretisch möglichen Geräusche als Grundlage für Schutzmaßnahmen dienen. Damit könnte es laut Berechnungen vereinzelt bei alten Fenstern mit geringer Schallschutzwirkung zu kurzfristigen Überschreitungen der gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte kommen. Für diese Fälle wurde ein Maßnahmenkatalog erarbeitet, der von schallschutztechnischen Maßnahmen bis hin zum Angebot von Ruheräumen abseits der Baustelle reicht. Es haben individuelle Erhebungen der Gebäude entlang des Bauvorhabens vom Lokalbahnhof bis zum Mirabellplatz von Fachleuten stattgefunden.

Auf zirka 80 Metern der Strecke muss aus sicherheitstechnischen und bauablaufbedingten Gesichtspunkten die Vortriebsarbeit im Schichtbetrieb unter der Oberfläche rund um die Uhr durchgeführt werden. Die Dauer der notwendigen Arbeiten im Bereich der Unterquerung der ÖBB-Gleise beträgt in diesem Bereich rund drei Monate. Die An- und Ablieferung von Materialien wird dabei aber dennoch in der Regelarbeitszeit am Tag stattfinden.

Der neue Lokalbahntunnel im Bereich der Innenstadt ist auch der beste Lärmschutz für die Anrainer:innen. Beim geplanten dichten Zugverkehr in kurzen Takten wird damit keine Belastung entstehen. Zudem steht die Oberfläche für eine positive Stadtentwicklung mit mehr Lebensraum zur Verfügung.

Wie sind die Gebäude entlang der Trasse während der Bauphase zugänglich?

Während der gesamten Bauzeit wird natürlich versucht, die Einschränkungen für Gewerbetreibende und Anwohner:innen so gering wie möglich zu halten. Ein genauer Bauablaufplan stellt sicher, dass alle Gebäude während der Bauarbeiten zugänglich sind. Für die Rainerstraße und den Mirabellplatz wird es Querungen für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen geben.

Warum werden Bäume gefällt und neue Bäume gepflanzt?

Die erste Etappe des S-LINK wurde bereits im behördlichen Genehmigungsverfahren nach dem Umweltverträglichkeitsgesetz bestätigt. Alle Maßnahmen in Bezug auf die Umweltverträglichkeit wurden dabei von unabhängigen Sachverständigen der Behörde begutachtet und bewertet. In der eingereichten Umweltverträglichkeitserklärung ist festgehalten, dass 58 Bäume entfernt werden müssen – in Verbindung mit einer verpflichtenden Aufforstung von mindestens 38 Bäumen. Die Projektgesellschaft unterstützt die Bestrebungen der Stadt, weit mehr Bäume als bisher anzupflanzen und damit eine neue und grünere Aufenthaltsfläche für die Salzburger:innen zu schaffen.

Wie intensiv wird der Baustellenverkehr werden?

Für die Errichtung der für den S-LINK notwendigen Baustelle zwischen Lokalbahnstation und Mirabellplatz wurde von Fachleuten ein detailliertes Konzept für die Abwicklung des Baustellenverkehrs erarbeitet. Darin sind alle notwendigen LKW-Fahrten während der gesamten Bauzeitdauer über etwas mehr als drei Jahre erfasst. Das Verkehrskonzept sieht drei Routen für den Zu- und Abtransport vor. Diese Routen führen von der Rainerstraße über die Saint-Julien-Straße, von der Rainerstraße über die Humboldtstraße und vom Mirabellplatz über die Franz-Josef-Straße/Schranngasse bis zum höher-rangigen Verkehrsnetz in die Vogelweiderstraße. Woher bzw. wohin Material an- bzw. abtransportiert wird, ist offen und abhängig von den Ergebnissen der Ausschreibungen. Eine Vorabprüfung hat aber ergeben, dass ausreichende Deponierungsmöglichkeiten im Umkreis der Stadt zur Verfügung stehen. Zudem prüft die Projektgesellschaft darüber hinaus auch den Einsatz von Elektro-LKW sowie die Möglichkeit einer Verladung und Verfuhr per Bahn. Die Bauarbeiten und damit der An- und Abtransport finden in der Regel von Montag bis Freitag von 06:00 bis 19:00 Uhr statt. Die Verkehrszahlen zu genehmigen, obliegt der zuständigen Behörde.

Für einen Zeitraum von 15 Tagen innerhalb der gesamten, etwas mehr als dreijährigen Bauzeit wurde eine maximale LKW-Fahrtenanzahl in der Vogelweiderstraße von 15,5 LKW-Fahrten pro Stunde und Richtung berechnet. Die Projektgesellschaft hat deshalb um Genehmigung für eine maximale Anzahl von 300 LKW-Fahrten pro Tag angesucht. Die durchschnittlichen LKW-Fahrten während der restlichen Bauzeit liegen teilweise sehr weit unter der zu genehmigenden Anzahl.

Besteht Gefahr durch steigendes Grundwasser?

Niederschlag und der Wasserstand der Salzach haben einen geringen Einfluss auf die Schwankungen des Grundwasserpegels im Projektgebiet. Dennoch wird bei der Planung das Grundwasser selbstverständlich mitberücksichtigt. Das Bauwerk wird quer zur Grundwasserströmung errichtet. Dabei werden Maßnahmen ergriffen, das Grundwasser über das Bauwerk umzuleiten. Die dabei verursachten Veränderungen im Grundwassergeschehen liegen innerhalb der bereits heute bestehenden und natürlichen Schwankungsbreite und haben aus fachlicher Sicht keine nachteiligen Auswirkungen auf die Umgebung, Bebauung oder menschliche Nutzung.

Werden Buslinien wegen dem S-LINK gestrichen oder gekürzt werden?

Die Planung der Obus-Linien ist nicht Teil des Aufgabengebiets der Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft. Es steht außer Frage, dass neben der neuen Stammstrecke durch das Zentrum auch alle Zubringer in einer Gesamtplanung zukunftsfit gemacht werden müssen. Dabei geht es nicht um die Kürzung oder Streichung von Linien, sondern um einen weiteren Ausbau und Optimierung. Frei werdende Kapazitäten werden sinnvoll als Zubringer und Ergänzung mitgedacht. Die Bahn- und Obus-Angebote werden gesamtheitlich konzipiert und auf die Fahrgäste abgestimmt. Gleichzeitig bietet die Bahn die Möglichkeit, weitere Infrastruktur-Projekte wie die Messebahn oder die Stiegl-Bahn umzusetzen bzw. einzubinden.

Gibt es einen Gesamtverkehrsplan?

Der S-LINK ist das Rückgrat der Mobilitätswende in Salzburg. Als wichtiger Teil des Gesamtverkehrsplans werden Schritt für Schritt Anpassungen im Sinne der Fahrgäste umgesetzt. Nähere Details zum aktuellen Nahverkehrsplan finden Sie unter: <https://salzburg-verkehr.at/nahverkehrsplan-bringt-qualitaetssprung-bei-den-oeffis/>

Was ist das Ziel des regionalen Bürger:innen-Dialogs?

Die S-LINK Projektgesellschaft setzt auf aktive Bürger:innen-Beteiligung. Deshalb wurden drei Dialog-Formate umgesetzt: das überregionale Dialog-Forum, die regionalen Dialog-Foren und der regionale Bürger:innen-Dialog. Zielsetzung des Bürger:innen-DIALOGs, der erstmals im April 2024 stattfand, ist die Einholung und Einbeziehung der Bevölkerung, um im weiteren Prozess die Trassenfindung fortzuschreiben.

Fragen zum Thema Streckenverlauf

Wo wird die Strecke verlaufen?

Die S-LINK Verbindung wird vom Salzburger Hauptbahnhof zum Mirabellplatz, dann weiter entlang der Salzburger Altstadt zum Nonntal, im weiteren über die Alpenstraße nach Salzburg Süd und dann über Anif nach Hallein verlaufen.

Wie wird die Trasse der Bahnstrecke ausgewählt, was ist der aktuelle Stand?

Um die empfohlene Trasse festzulegen, wurden vorhandene Trassenentwürfe genauso wie vorangegangene Untersuchungen und aktuelle Erkenntnisse bzw. Weiterentwicklungen analysiert. Die Entscheidung und Auswahl für die schließlich umzusetzende Trassenführung erfolgten in drei Stufen:

- **Stufe 1:** Im Rahmen einer groben Prüfung wurden technisch nicht umsetzbare und nicht raum- bzw. umweltverträgliche Varianten erkannt sowie ausgeschlossen.
- **Stufe 2:** Durch einen paarweisen Vergleich wurden eindeutig bessere sowie schlechtere Varianten unterschieden und dadurch weitere Trassenvarianten ausgeschlossen.
- **Stufe 3:** Im Rahmen einer Wirkungsanalyse aller verbleibenden Trassenführungen erfolgte schließlich die Auswahl der „besten“ Variante, welche empfohlen wurde.

Der Bau des S-LINK erfolgt in voraussichtlich vier Bauphasen und wird in Etappen realisiert. Während das Ergebnis für die Trassenführung vom Lokalbahnstation bis zur Akademiestraße bereits seit Sommer 2022 vorliegt, gibt es inzwischen auch für die Strecke bis nach Hallein eine klar empfohlene Umsetzungsvariante aus Sicht der Fachplanung. Beim regionalen Bürger:innen-Dialog im April 2024 wurde die Trasse vorgestellt hat, die sich aufgrund von fachlichen/technischen Gesichtspunkten als derzeit bevorzugte Trasse herauskristallisiert hat. Dabei sind insbesondere raumordnungsfachliche, ökologische, eisenbahnfachliche, verkehrsfachliche u.a. Aspekte in einem mehrstufigen Auswahlprozess von den beigezogenen Fachkonsulenten berücksichtigt und bewertet worden. In den nächsten Schritten wird die bevorzugte Trasse auf Basis der Ergebnisse des Bürger:innen-Dialogs mit der Zielsetzung weiter bearbeitet, im Herbst 2024 eine Trasse präsentieren zu können, auf deren Basis dann die weiteren Planungen bis zur Einreichplanung voranschreiten.

Wie kann eine oberirdische Trassenführung in der Alpenstraße funktionieren?

Die Planung des S-LINK beinhaltet eine umfassende Analyse und Abwägung der Rahmenbedingungen, um eine bestmögliche Lösung zu finden. Bei der Gestaltung der oberirdischen Führung in der Alpenstraße wird darauf geachtet, dass sowohl der Individualverkehr als auch die Bedürfnisse der öffentlichen Verkehrsmittel berücksichtigt werden. Es ist wichtig anzumerken, dass die Planung nicht nur den Verkehrsfluss, sondern auch Aspekte wie Abbiegemöglichkeiten und Haltestellen berücksichtigt. Dabei wird darauf geachtet, dass ein optimaler Ausgleich zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmer:innen geschaffen wird. Die Frage der Bahnübergänge und der sicheren Querung der Fahrbahn durch Fahrgäste wird ebenfalls sorgfältig geprüft. Hierbei werden verschiedene Maßnahmen und technische Lösungen in Betracht gezogen, um eine sichere und effiziente Verkehrsführung zu gewährleisten. Es ist wichtig zu betonen, dass die Planung des S-LINK ein komplexer und vielschichtiger Prozess ist, der eine sorgfältige Abwägung unterschiedlichster Faktoren erfordert. Die Projektgesellschaft ist sich der Rahmenbedingungen bewusst und strebt an, eine bestmögliche Gesamtlösung zu finden, die den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer:innen gerecht wird.

Wo werden die Stationen des S-LINK sein?

Fix sind derzeit Stationen am Hauptbahnhof und am Mirabellplatz. Das zweite Vorhaben umfasst Stationen im Bereich Staatsbrücke/Mozartsteg, Uni-park Nonntal und Akademiestraße. Alle weiteren Stationen ergeben sich infolge der Planung. Jedenfalls sollen Stationen dort entstehen, wo sich große Siedlungsknotenpunkte befinden (Beispiele: Alpenstraße, Anif, Rif, Hallein). Angedacht ist auch ein neues Park&Ride-Angebot, um PKW nahe der Tauernautobahnausfahrt Salzburg Süd abzufangen. Die genaue Situierung der Haltestellen wird im Laufe der Planung festgelegt.

Wird der S-LINK auch zum Messezentrum Salzburg fahren?

Der Ausbau des Lokalbahnnetzes mit der Stammstrecke durch die Stadt soll vorrangig um einen Streckenast zur Messe erweitert werden. Im Auftrag des Bundesministeriums für Klimaschutz, des Landes Salzburg und der Stadt Salzburg hat die Projektgesellschaft die Erweiterung geprüft und aufgrund des hohen Nutzens positiv bewertet. Die Erweiterung des S-LINK um die Messebahn könnte jährlich bis zu 40.000 Fahrten von Touristenbussen ins Zentrum einsparen und zugleich das Park&Ride-Angebot für Tagesbesucher:innen attraktiver machen. Außerdem bringt sie eine Taktverdichtung für den innerstädtischen Streckenabschnitt der Lokalbahn mit sich.

Die S-LINK Projektgesellschaft hat den ersten Schritt im UVP-Genehmigungsverfahren gesetzt und einen Feststellungsantrag bei der Behörde eingebracht. Gleichzeitig werden die Planungen fortgesetzt, um im Bereich Heizkraftwerk Nord eine Abzweigung von der bestehenden Lokalbahn S1 zu entwickeln und die Bahn entlang der A1 zur Messe zu führen.

Muss ich als Fahrgast der Lokalbahn am Hauptbahnhof umsteigen?

Nein, die Züge der Lokalbahn werden in Zukunft direkt in die Innenstadt Salzburgs und später auch bis Hallein weiterfahren. Zudem wird die direkte Verknüpfung mit den bestehenden S-Bahn-Strecken der ÖBB geprüft, sodass auch andere Strecken ohne Umsteigen mit Tram-Trains ins Zentrum geführt werden können.

Ist ein direkter Umstieg am Hanuschplatz möglich?

Der Hanuschplatz verfügt heute nur deswegen über zahlreiche Umsteiger:innen, weil durch das sternförmige Bus-Netz der Stadt hier historisch ein Umsteigezwang entsteht. In der Stadt Salzburg gibt es bedingt durch die Stadtberge, die Altstadt und die Salzach kein exaktes Zentrum. Als sogenanntes Zentrum müssen derzeit die Haltestellen Theatergasse/Makartplatz/Landestheater sowie Hanuschplatz/Schiffsanlegestelle und Mönchsbergaufzug betrachtet werden. Mit dem S-LINK wird erstmals ein echtes Zentrum entstehen können und zwar im Bereich zwischen Staatsbrücke und Mozartsteg. Eine entsprechende Anpassung des Busnetzes ist angedacht.

Der Hanuschplatz spielt eine wichtige Rolle als Verkehrsknotenpunkt, an dem viele Menschen umsteigen. Das Verkehrsaufkommen und die Bedeutung dieses Bereichs wurden bei der Planung des S-LINK berücksichtigt, um einen effizienten und reibungslosen Verkehr an diesem Knotenpunkt zu gewährleisten. Das Gesamtkonzept sieht vor, dass der Hanuschplatz durch die Dreiecksvermaschung optimal in das S-LINK-Netzwerk integriert wird. Die zukünftige Station Altstadt wird oberirdischen Busverkehr in beide Richtungen ermöglichen und eine nahtlose Anbindung zwischen den verschiedenen Verkehrsknotenpunkten gewährleisten.

Eine Erschließung mit dem S-LINK wurde geprüft und aufgrund des technischen Aufwands und der unverhältnismäßig hohen Mehrkosten sowie negativen Kollateraleffekte und zu geringen Mehrwerts im Bereich der Staatsbrücke nicht weiterverfolgt. Es ist wichtig zu betonen, dass die Planung des S-LINK auf fundierten Studien und Analysen basiert, um eine optimale Verkehrslösung für die Stadt Salzburg zu schaffen. Der Hanuschplatz als wichtiger Verkehrsknotenpunkt wird dabei definitiv berücksichtigt, um den Anforderungen der Fahrgäste gerecht zu werden und einen effizienten öffentlichen Verkehr zu gewährleisten.

Wird man einfach in andere Verkehrsmittel umsteigen können?

Das Nahverkehrskomitee aus Stadt und Land Salzburg hat den Entwicklungsplan für den Zeitraum 2023 – 2027 mit der bedarfsgerechten Entwicklung des Busnetzes erarbeitet. Für die folgenden Perioden werden ebenso die Ausbauten an der Lokalbahn im Norden wie der S-LINK im Süden sukzessive berücksichtigt.

Das Netz mit den Umsteigepunkten wird dann schrittweise neuen Verhältnissen angepasst. Für die ersten Verknüpfungspunkte im Stadtgebiet werden am Mirabellplatz erstmalig alle Umsteigerrelationen mit kurzen Wegen gesichert sein. Für die Haltestelle Zentrum Altstadt-Mozartsteg werden die Routen des öffentlichen Verkehrs auf die neue, in beide Richtungen befahrene Busachse angepasst und sichere Umsteigewege auf ein Minimum verkürzt.

Braucht man teils zusätzliche Verkehrsmittel, um zu den S-LINK Stationen zu gelangen?

Bei der Planung des S-LINK wird nicht allein von einzelnen Stationspunkten und den dortigen Bewohner:innen ausgegangen. Vielmehr geht es um die Analyse der Verkehrsströme, die Erreichbarkeit der Stationen und die Optimierung der Gesamtwege für die Fahrgäste. Eine schrittweise Planung ermöglicht es, die verschiedenen Aspekte bestmöglich umzusetzen.

Die Wahl der Streckenführung erfolgt auf der Grundlage detaillierter Analysen und Verkehrsprognosen, um eine bestmögliche Effizienz und Erreichbarkeit zu gewährleisten. Es geht darum, die Verkehrsmittel so zu gestalten, dass sie optimal in das Gesamtnetzwerk integriert sind und eine effiziente und bequeme Mobilität für die Menschen ermöglichen.

Die Stationen werden an strategisch günstigen Standorten platziert, um eine gute Anbindung an bestehende Verkehrswege und -knotenpunkte zu gewährleisten. Es ist wichtig, die Gesamtsituation und die vielfältigen Faktoren bei der Planung eines Verkehrssystems in unterschiedlichen Ebenen mit verschiedenen Verkehrsträgern unterschiedlicher Leistungskapazität zu berücksichtigen. Eine fundierte und moderne Planungsmethodik ermöglicht es, die Bedürfnisse der Fahrgäste, die Verkehrsmuster und die Effizienz des Systems bestmöglich zu optimieren.

Wie sieht die weitere Trassenführung von Salzburg Süd bis Hallein aus und ist diese schon fixiert?

Für die Trasse von Salzburg Süd bis Hallein gibt es eine klare Empfehlung einer Umsetzungsvariante aus Sicht der Fachplanung. Im Raumentwicklungskonzept (REK) aus dem Jahr 2000 wurden seit 2015 zwei mögliche Korridore für die Verlängerung bis nach Hallein vorgesehen. Jedoch wurden zusätzlich von der Projektgesellschaft noch weitere Optionen erarbeitet, um eine echte Vergleichbarkeit zu haben. Der Vorschlag wird nun durch die Meinungen und das Wissen der ortsansässigen Bevölkerung angereichert und die Strecke dementsprechend weiterentwickelt.

Welche Beschaffenheiten bestimmen über die Linienführung? Bzw. wer bestimmt darüber?

Die konkrete Linienführung der Gesamttrasse wird, wie bisher, auf Basis der fachlichen (technischen, verkehrlichen, wirtschaftlichen) Empfehlungen und in engem Austausch mit den betroffenen Gemeinden fixiert. Jede der möglichen konkreten Linienführungen wird sich im Bereich der seit Ende Jänner 2023 publizierten Kosten bewegen.

Wird es eine Verknüpfung zwischen dem S-LINK und den ÖBB-Gleisen geben?

Aktuell werden mögliche Verknüpfungsvarianten zwischen dem S-LINK und den Gleisen der ÖBB unter Berücksichtigung aller relevanten Parameter geprüft. Wenngleich der S-LINK kein Vollbahnsystem darstellen wird, werden dennoch Möglichkeiten in Betracht gezogen, vorhandene Gleise der ÖBB mit den Tram-Trains zu befahren.

Wird es weitere Verbindungen in Richtung Wals, Mondsee, Mattsee ect. geben?

Der Ausbau des S-LINK-Netzwerks konzentriert sich im ersten Schritt auf die Verbesserung der stark belasteten Nord-Süd-Hauptverkehrsachse durch die Stadt. Zahlreiche Studien und Analysen haben gezeigt, dass dieser Bereich besonderer Aufmerksamkeit bedarf, um die gesamte Verkehrssituation effektiv zu verbessern.

Der S-LINK bietet jedoch nicht nur eine Lösung für den Verkehr von und zum Norden der Stadt, sondern integriert auch bestehende S-Bahn- und Buslinien aus dem Osten und Westen, welche rascher und leistungsfähiger die Stadt durchfahren können. Diese Integration ermöglicht es den Fahrgästen schnell, sicher und zuverlässig in und durch das Zentrum der Stadt zu reisen. Bei der Planung des S-LINK-Netzes wird auch die Notwendigkeit berücksichtigt, zukünftige Erweiterungen einzubeziehen. Es werden bereits weitere Einbindungen wie beispielsweise die Messebahn, die Stieglbahn oder die Anbindung der ÖBB-Strecken geprüft und berücksichtigt.

Es ist wichtig, die Gesamtplanung im Blick zu behalten, um sowohl die Hauptverkehrsadern als auch die Zubringer optimal an die zukünftigen Anforderungen anzupassen. Durch diese ganzheitliche Herangehensweise wird eine moderne und zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur geschaffen, die den Bedürfnissen der Bevölkerung gerecht wird.

Warum werden für den S-LINK Tram-Trains eingesetzt?

Beim S-LINK handelt es sich um eine moderne Stadtbahn, ebenso sind die Fahrzeuge der Salzburger Lokalbahn Stadtbahn-Fahrzeuge. Die Entscheidung, Tram-Train-Fahrzeuge für den S-LINK einzusetzen, beruht auf der Tatsache, dass diese Fahrzeuge sowohl für den Einsatz auf Lokalbahnen als auch auf S-Bahn-Strecken zugelassen sind. Diese Vielseitigkeit ermöglicht es den Tram-Trains, sowohl in urbanen Gebieten als auch auf regionalen Strecken zu operieren.

Im Vergleich zu herkömmlichen S-Bahnen verfügen Tram-Trains über ein kleineres Profil, das führt zu wesentlich günstigeren Baukosten bei Tunnel und Strecke. Zum anderen bieten sie Flexibilität in Bezug auf die Streckenführung, da sie sowohl auf innerstädtischen Straßenbahngleisen als auch auf den regionalen S-Bahn-Gleisen eingesetzt werden können.

Die Tram-Trains sind mit den erforderlichen Sicherheits- und Betriebssystemen ausgestattet, um den Anforderungen sowohl im städtischen Nahverkehr als auch im regionalen Schienenverkehr gerecht zu werden. Sie erfüllen die entsprechenden Zulassungsbestimmungen und sind für den Betrieb auf beiden Schienennetzen geeignet.

Die Entscheidung für Tram-Trains als Teil des S-LINK basiert auf der Möglichkeit, die Vorteile beider Verkehrssysteme zu nutzen und eine optimale Lösung für den öffentlichen Nahverkehr zu schaffen. Die Fahrzeuge sind in der Lage, sowohl in urbanen Bereichen als auch auf regionalen Strecken effizient zu operieren und tragen somit zur Gesamtstrategie des S-LINK bei.

Fragen zum Thema Kosten

Wie hoch sind die Kosten?

Die Projektgesellschaft hat im Jänner 2023 eine Gesamtkostenermittlung für die Gesamtstrecke vom Salzburger Lokalbahnstation bis Hallein für drei Varianten basierend auf einer möglichen Referenztrasse vorgelegt. Dabei wurden mehrere Varianten mit unterschiedlichen Tunnellängen und Stationen auf aktueller Preisbasis bewertet. Die kürzeste Tunnelvariante kommt in der Alpenstraße auf Höhe der Akademiestraße an die Oberfläche, ist ca. dreieinhalb Kilometer lang und verfügt über vier Stationen, die unter der Erdoberfläche liegen – die Kosten dafür betragen 1,985 Mrd. Euro. Eine zweite Variante verläuft unter der Alpenstraße bis zur Höhe der Friedensstraße viereinhalb Kilometer unterirdisch, danach bis Hallein oberirdisch und hat fünf Haltestellen – die Kosten liegen hier bei 2,171 Mrd. Euro. Und eine dritte Maximalvariante beinhaltet einen Tunnelanteil an der Gesamtstrecke von sieben Kilometern und neun Haltestellen unter der Oberfläche und kostet 2,838 Mrd. Euro.

Bei den Gesamtsummen handelt es sich um Kostenschätzungen, für die vergleichbare Referenzprojekte herangezogen wurden. Die Schätzung des Kostenrahmens erfolgte grundsätzlich auf Basis der ÖNORM B1801-2009 mit der Preisbasis Ende 2022. Um der frühen Projektphase Rechnung zu tragen, wurden entsprechend dem Stand der Technik prozentuelle Zuschläge für bestimmte Unsicherheiten sowie Reserven angesetzt. So wurde beispielsweise für Unberücksichtigtes ein 5 bis 15% Zuschlag auf den Positionspreis angesetzt, für Reserven wurde dieser je nach Planungsstand mit 24 bis 30% Zuschlag auf die Baukosten abgesichert. Für die Finanzierung gibt es eine Rahmenvereinbarung mit dem Bund über eine zumindest 50%-ige Kostenbeteiligung aus zweckgebundenen Mitteln.

Wer kommt für die S-LINK Projektkosten auf?

Für die Finanzierung gibt es eine Rahmenvereinbarung mit dem Bund über eine zumindest 50%-ige Kostenbeteiligung. Dies wurde bereits in einem rechtskräftigen Konzessionsbescheid festgehalten. Diese Kostenzusage des Bundes ist zweckgebunden, wodurch mit dem Betrag nur das gegenständliche Vorhaben finanziert werden darf. Die weitere Kostentragung wird zwischen dem Land und den jeweiligen Gemeinden, insbesondere der Stadt, verhandelt.

Um der frühen Projektphase Rechnung zu tragen, wurden entsprechend dem Stand der Technik prozentuelle Zuschläge für bestimmte Unsicherheiten sowie Reserven angesetzt. So wurde beispielsweise für Unberücksichtigtes je nach Position ein 5 bis 15% Zuschlag auf den Positionspreis angesetzt, für Reserven wurde dieser je nach Planungsstand mit 24 bis 30% Zuschlag auf die Baukosten abgesichert.

Initiativen gegen den S-LINK argumentieren, dass sich die Kosten seit Planungsbeginn vervierfacht hätten. Bei ursprünglich kommunizierten Zahlen zum Gesamtprojekt handelt es sich jedoch um alte, sehr grobe Schätzungen auf Basis einer Machbarkeitsstudie, die bereits vor Gründung der aktuellen Projektgesellschaft erstellt wurde und für die keine tatsächlichen Kostenberechnungen angestellt wurden. Die ersten validen Berechnungen liegen mit dem aktuellen Planungsstand erst seit Ende Jänner 2023 vor. Wenn man betrachtet, wie viel ähnliche Projekte in anderen Städten kosten, dann bewegt sich Salzburg in einem realistischen Bereich. Zudem müssen bei Gegenüberstellungen auch Kosten berücksichtigt werden, die jedes Jahr von Stadt, Land, Bund und ASFINAG bei weiterem Zuwachs des motorisierten Individualverkehrs für Straßensanierungen und Bau aufgebracht werden müssten.

Wie sieht das Kosten-Nutzen-Verhältnis aus?

Die Projektgesellschaft hat eine aktualisierte Kosten-Nutzen-Analyse für die Gesamtstrecke bis Hallein auf Basis der Ende Jänner 2023 kommunizierten Investitionskosten in Auftrag gegeben. Diese Analyse ist Grundlage für weitere Entscheidungsprozesse in politischen Gremien für die Bewertung der ermittelten Varianten. Diese wird den damit zu befassenden Stellen bei Stadt, Land und Bund zur Verfügung gestellt und veröffentlicht. Die bisher erhobenen Daten sprechen klar für eine hohe Wirksamkeit der Lokalbahnverlängerung bis Hallein.

Einer aktuellen Studie des Economica Instituts für Wirtschaftsforschung zufolge wird sich bereits der Bau des ersten Vorhabens des S-LINK vom Salzburger Hauptbahnhof zum Mirabellplatz wirtschaftlich für die Stadt Salzburg und die umliegenden Gemeinden auszahlen. Ein zusätzlicher erfreulicher Nebeneffekt zu den offensichtlichen verkehrs- und umwelttechnischen Verbesserungen.

Fragen zum Thema Zeitplan

Wann wird das Projekt umgesetzt?

Der Zeitplan richtet sich nach dem Vorliegen der erforderlichen Genehmigungen und Beschlüsse. Seit Mai 2024 liegt nun die Genehmigung für die Lokalbahnverlängerung bis zum Mirabellplatz vor. Die Hauptbaumaßnahmen sind Anfang 2025 vorgesehen. Auf Basis der Ergebnisse des Bürger:innen-Dialogs wird die fachlich bevorzugte Trasse finalisiert und überarbeitet, damit es im Herbst 2025 eine Trassenempfehlung geben kann.

Danach werden die weiteren Verfahrensschritte gestartet bzw. Einreichprojekte für einzelne Abschnitte, wie auch schon beim Abschnitt Salzburger Lokalbahnstation bis Mirabell, erarbeitet, damit die Genehmigungsverfahren beginnen können. Die Inbetriebnahme soll 2028 erfolgen.

Wann ist Baubeginn und bis wann soll der S-LINK bis Hallein fertig sein?

Der Spatenstich für die erste Etappe vom Hauptbahnhof zum Mirabellplatz ist, abhängig von den behördlichen Verfahren, Anfang 2025 vorgesehen. Die Inbetriebnahme für den ersten Bauabschnitt ist 2028 angestrebt. Parallel werden die nächsten Abschnitte geplant und gebaut. Abhängig von der Dauer der behördlichen Verfahren geht die Projektgesellschaft von einem Realisierungszeitraum von zehn Jahren bis Hallein aus.

Was passiert während der verschiedenen Bauphasen?

Der Bau des S-LINK erfolgt voraussichtlich in vier Bauphasen und wird in Etappen realisiert. Es wird während der Umsetzung der ersten Etappe bereits an den nächsten Schritten weitergeplant, um das Gesamtprojekt rasch voranzubringen. Zug um Zug werden fertige Abschnitte in Betrieb genommen und gleichzeitig konsequent weiter geplant und gebaut.

Fragen zum Thema Auswirkungen

Löst der S-LINK die Salzburger Verkehrsprobleme?

Mit über 20.100 PKW-Fahrbewegungen täglich ist die Staatsbrücke ein Nadelöhr des innerstädtischen Verkehrs und auch die Lehener Brücke (ca. 37.300 PKW-Fahrten pro Tag), die Nonntaler Brücke (ca. 31.000 PKW-Fahrten pro Tag) Schwarzstraße (bis zu 18.300 PKW-Fahrten pro Tag) oder der als Eisenbahn befahrene Rudolfskai (ca. 14.200 PKW-Fahrten pro Tag) sind vor allem zu Stoßzeiten völlig überlastet. An wichtigen Knotenpunkten wie dem im Gegenverkehr erreichbaren Hanuschplatz oder dem Mirabellplatz stehen sich die Busse (bei einem Anteil des öffentlichen Verkehrs von ca. 15 %) bereits heute regelmäßig im Weg. Diese Nadelöhre und der gordische Knoten am Hauptbahnhof, wo in den Hauptverkehrszeiten bis zu 1.000 Menschen gleichzeitig mit Zügen der S1, S2 und S3 ankommen und in ein viel kleineres innerstädtisches Bussystem umsteigen müssen, werden damit bereits im ersten Schritt gelöst. Der erste Schritt in Richtung Gesamtsystem ist die beschlossene Verlängerung bis zum Mirabellplatz – nach Möglichkeit bereits in einer Kombination mit einer neuen Messebahn, um Pendler- und Gästeströme bereits am nördlichen Stadtrand abzufangen.

Das System wird selbstverständlich über das Gebiet der Hauptachse weitergedacht und dimensioniert. Zubringer, Zugänge und Zufahrten für Radfahrer:innen sowie Fußgänger:innen oder auch Park&Ride-Parkplätze sind Teil der Gesamtstrategie, um ein leistungsfähiges Verkehrsnetz in der Fläche zu haben. Die Verbindung muss attraktiv sein, damit Menschen vom Auto freiwillig auf das bessere Angebot umsteigen wollen. Das bedeutet weniger Stau, weniger Abgase, weniger Lärm und mehr Platz für ein Leben in der Stadt!

Unterstützt der S-LINK die Erreichung der Klimaziele?

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist ein wichtiger Schritt zur Förderung umweltfreundlicherer Mobilität. Durch die Bereitstellung einer effizienten und bequemen öffentlichen Verkehrsanbindung werden mehr Menschen dazu ermutigt, auf nachhaltigere Transportmittel umzusteigen. Dies trägt zur Reduzierung der Luftverschmutzung und des Kohlendioxidausstoßes bei und hilft, den Klimawandel einzudämmen.

In einer Zeit, in der der Klimaschutz immer wichtiger wird, sind solche Maßnahmen von großer Bedeutung. Die ersten Berechnungen der CO₂-Bilanz des S-LINK ergeben ein hohes Potenzial für das Erreichen der Klimaziele. Basierend auf der vorliegenden Szenario-Analyse ist eine Amortisation der Treibhausgasemissionen des S-LINK Bauvorhabens im Vergleich zur Nutzung von konventionellen PKWs im besten Fall nach etwa fünf Jahren, im schlechtesten Fall nach etwa 20 Jahren zu erwarten.

„Die durch den Bau entstandenen Treibhausgasemissionen könnten in diesem Zeitraum durch die verringerte Anzahl von Autofahrten wieder eingespart werden“, so die Studienautoren Therese Daxner und Adolf Merl. Dies auch unter ungünstigen Annahmen, die von einem höheren Anteil an aufwändigen Streckenteilen ausgehen und innovative Baumaterialien mit reduzierten Emissionen bei der Herstellung von Zement und Stahl noch nicht miteinbeziehen.

Gibt es genügend Fahrgäste für den S-LINK?

Bestehende öffentliche Verkehrsmittel wie Obusse, Regionalbusse und S-Bahnen sind im Zentralraum zu den Stoßzeiten an ihren Kapazitätsgrenzen angelangt. Eine weitere, dringend notwendige Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr ist nur mehr mit einer Erweiterung des Angebots durch einen leistungsstarken und attraktiven Verkehrsträger wie den S-LINK möglich. Wenn sich nur ein Bruchteil der Autofahrer:innen entscheidet, ab sofort öffentlich zu fahren, können diese Menschen aktuell in der Stadt nicht mehr transportiert werden, da die Kapazitäten nicht vorhanden sind und auch das Bussystem nicht mehr im notwendigen Ausmaß erweitert werden kann. Ein konkretes Beispiel zeigt das sehr gut: Derzeit sind bereits bis zu 90 öffentliche Busse pro Stunde im Bereich des Nadelöhrs Staatsbrücke unterwegs. Ohne substanzielle Kapazitätserweiterung können die Menschen nicht zum Umsteigen bewegt werden, weil sie schlichtweg nicht öffentlich befördert werden können. Wenn der S-LINK auf der Nord-Süd-Achse als Herzstück realisiert wird, dann können alle anderen Strecken und Verknüpfungen auf diesen Fahrplan abgestimmt werden. Das bringt eine unglaubliche Qualität.

Wird der S-LINK auch in andere Regionen erweitert?

Der S-LINK ist als leistungsfähigste Verkehrsachse aus den Regionen durch die Stadt konzipiert. Er hat damit sowohl innerstädtisches als auch regionales Potenzial. Ein wichtiges Ziel ist die Verbindung bestehender und künftiger Bahnstrecken mit dem S-LINK. Die Lokalbahnverlängerung ist die Grundlage für ein zum Teil bereits existierendes Gesamtnetz. Neben den Verknüpfungen mit den ÖBB-Strecken prüft die Projektgesellschaft zum Beispiel auch die Einbindung der Messebahn, der Stieglbahn und weiterer möglicher Strecken wie der Königsseebahn oder der Ischlerbahn (Salzkammergut-Lokalbahn). Vor der Erweiterung des Schienennetzes in die Region muss es aber eine leistungsfähige Verbindung durch die Stadt geben, die schnell viele Menschen transportieren kann – der S-LINK bildet damit das Rückgrat des künftigen öffentlichen Verkehrs und wird dazu beitragen, die täglichen Staus auf den Straßen massiv zu reduzieren.

Wird es eine Verbindung zum Park&Ride-Messe geben?

Die Projektgesellschaft hat eine Verlängerung der Lokalbahn zur Messe geprüft und empfohlen. Diese Messebahn mit einem Reiseterrainal könnte das Touristenbusproblem in der Stadt auf einen Schlag lösen. Anstatt vier Mal in die Stadt zu fahren (aktuell: mit Fahrgästen ins Zentrum, ohne hinaus, ohne wieder hinein und mit Fahrgästen aus der Stadt) könnten die Reisebusse an einem modernen Terminal bei der Messe halten bzw. parken. Die Fahrgäste würden dort in den S-LINK einsteigen und zum Mirabellplatz oder zum Mozartsteg fahren. Zusätzlich ist ein neues Park&Ride-Angebot im Süden angedacht, um PKW und Busse nahe der Tauernautobahnausfahrt Salzburg Süd abzufangen. Etwa 40.000 Reisebusse (Stand 2019) steuern pro Jahr Salzburg an; sie bringen fast ein Drittel der neun Millionen Tagestourist:innen. Eine Messebahn könnte auch nach Wals und zum Flughafen verlängert werden.

Was passiert mit der Schranne während der Bauarbeiten?

Die Schranne wird auch während der Realisierung des Projektes weiterhin stattfinden. Die Projektgesellschaft ist dazu in enger Abstimmung mit dem Marktamt. Um einen ungestörten Marktbetrieb sicherzustellen, soll das Marktgebiet während des Baus im Bereich der Franz-Josef-Straße erweitert werden. Nach Fertigstellung der Haltestelle am Mirabellplatz ist die Schranne mit dem S-LINK künftig noch einfacher und barrierefrei auch direkt aus dem Umland erreichbar.

Wird es durch die Bauarbeiten zu Verkehrseinschränkungen in der Stadt Salzburg kommen?

Es wird, wie bei jedem Bauvorhaben, zu gewissen Einschränkungen kommen. Wobei man bemüht ist, diese so gering wie möglich zu halten. Die Anrainer:innen und die Bevölkerung werden jedenfalls transparent, rechtzeitig und laufend informiert.

Welche Veränderungen bringt der S-LINK für die Geschäfte in Salzburg?

Förderung der Wirtschaft: Eine gut ausgebaute öffentliche Verkehrsinfrastruktur zieht gemäß Erfahrungswerten aus anderen Städten mehr Besucher:innen an, da die Geschäfte bequemer zu erreichen sind. Darüber hinaus können die dadurch entstehenden Verkehrsberuhigungen und die Reduzierung des Autoverkehrs dafür sorgen, die Attraktivität des Stadtzentrums zu steigern und die Fußgängerfreundlichkeit zu verbessern. Dies kann voraussichtlich viel dazu beitragen, dass die Geschäfte langfristig von einer gesteigerten Kundenfrequenz profitieren.

Rückgewinn von Lebensraum: Der Verkehr verlagert sich unter die Erde und der zur Verfügung stehende Raum an der Oberfläche kann von allen Verkehrsteilnehmer:innen besser genutzt werden. Fußgänger:innen sowie Radfahrer:innen bekommen mehr Platz. So kann beispielsweise durch den Umbau der Rainerstraße (breitere Gehwege, mehr Aufenthaltsmöglichkeiten, Platz für Schanigärten etc.) deren Attraktivität deutlich gesteigert werden, was wiederum den ansässigen Geschäften und Lokalen zugutekommen wird.

Steigerung der Lebensqualität: Ein gut ausgebauter öffentlicher Verkehr bietet den Menschen eine verbesserte Mobilität und Flexibilität. Es erleichtert den Zugang zu verschiedenen Stadtteilen, Bildungseinrichtungen, Einkaufszentren, Freizeiteinrichtungen und anderen öffentlichen Einrichtungen. Durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs wird die Lebensqualität der Bewohner:innen erhöht, da sie weniger Zeit im Verkehr verbringen und mehr Möglichkeiten haben, ihre Ziele effizient zu erreichen.

Werden bei den Baumaßnahmen Ruhezeiten eingeplant?

Die Details zur Bauabwicklung sind noch nicht fixiert. Insgesamt soll die Lärm- und Erschütterungsbelastung für die Anrainer:innen möglichst geringgehalten werden (durch die Wahl der Baumethoden, entsprechende Gerätschaft, Arbeitszeiten usw.). Das gilt insbesondere für die Nächte und an den Wochenenden: Hier wird es nur vereinzelt merkbare Baumaßnahmen geben, wenn es sich nicht vermeiden lässt (Beispiel: Unterirdischer Tunnelvortrieb im Bereich des Fünfhaus-Viadukts während drei bis vier Monaten). Als Bauzeiten sind grundsätzlich vorgesehen: Montag bis Freitag von 06:00 bis 19:00 Uhr; wobei zwischen 06:00 und 07:00 Uhr sowie zwischen 18:00 und 19:00 Uhr und während der Mittagspause (12:00 bis 13:00 Uhr) keine lärmintensiven Bautätigkeiten stattfinden. Nähere Details (insbesondere zum ersten Abschnitt) werden veröffentlicht, sobald diese verfügbar sind.

Ist sichergestellt, dass durch die Bauarbeiten keine Schäden an den Gebäuden und der Infrastruktur der historischen Altstadt entstehen?

Vor Beginn der Bauarbeiten finden gründlichste Untersuchungen an Untergründen, Gebäuden und der Infrastruktur statt, um Schäden auszuschließen, aber auch um sicher bauen zu können. Der „Salzburger Seeton“ sorgte in der Vergangenheit für Herausforderungen und Negativerfahrungen bei Bauprojekten in Salzburg. Mittlerweile ist dieser durch den technischen Fortschritt und zahlreiche Erkundungen des Untergrundes beherrschbar.

Die moderne Bautechnik ist jedenfalls nicht mehr mit der in den 1990er Jahren in offener Bauweise erfolgten Errichtung des Tunnels nach dem Lokalbahnhof, der bereits bis wenige Meter vor die Kreuzung der Saint-Julien-Straße mit der Rainerstraße reicht, vergleichbar. Die Verbesserungen im Bauablauf und technische Entwicklungen in der Bauweise sorgen im Vergleich zu damals für enorme Entlastungen während der Hauptbauphase.

Wie gestaltet sich die Bauweise des ersten Abschnitts?

Der überwiegende Teil der ersten Etappe bis zum Mirabellplatz wird in der sogenannten Deckelbauweise errichtet. Nachdem vorhandene Einbauten unter der Oberfläche wie Kanal, Wasser- oder Stromleitungen umgelegt wurden, werden mit einem Seilbagger links und rechts der Straße die rund 80 cm dicken und bis zu 18 m tiefen Betonwände errichtet. Dies erfolgt direkt von der Oberfläche aus, ohne weitere Aushubarbeiten. Das Erdreich wird hierbei durch eine sogenannte Stützflüssigkeit gehalten und die Wände direkt im Boden betoniert.

Im Anschluss daran stellt eine Spezialmaschine – ebenfalls direkt von der Oberfläche aus – mittels Bodeninjektion eine aussteifende Bodenplatte her. Erst danach beginnt der nur vier Meter tiefe Aushub zwischen den steifen Betonwänden, wo der Deckel des Bauwerkes direkt auf dem Erdreich betoniert wird. Anschließend werden die Einbauten zurückverlegt und die vorher ausgehobene Baugrube wieder verschlossen. Alle weiteren Arbeiten finden im Untertagebau statt, während die Oberfläche bereits wieder genutzt werden kann. Mit zwischen zwölf und 50 m langen Abschnitten, an denen die Arbeiten teilweise gleichzeitig laufen, wird die Hauptbau- und damit Belastungszeit für Anrainer:innen so gering wie möglich gehalten. Einzelne Abschnitte können mit dieser Bauweise in nur rund drei Monaten errichtet werden.

Ist es nicht gefährlich, im Salzburger Seeton zu bauen?

Der „Salzburger Seeton“ stellt mit Sicherheit eine Herausforderung für den Bau dar. Genaue Bodenuntersuchungen und Erfahrungen aus früheren Projekten können jedoch als Grundlage herangezogen werden. Jüngere Beispiele für die erfolgreiche Umsetzung von Baumaßnahmen auf Seeton sind unter anderem die Tiefgarage bei den Barmherzigen Brüdern, der Unipark Nonntal, das Hotel zum Hirschen oder das Kieselgebäude. In Abstimmung mit erfahrenen Fachleuten wird die beste Baumethode geplant und dann auch durchgeführt werden. So kann z.B. eine Bodenverbesserung mittels Hochdruckbodenvermörtelung den Bau sicher gestalten.

Wer ist Eigentümerin und Eigentümer der Projektgesellschaft?

Die Projekteigentümer sind das Land Salzburg, die Stadt Salzburg und die Salzburg Linien Verkehrsbetriebe GmbH.

Gibt es Informationsveranstaltungen für Anrainer:innen?

Die Anrainer:innen werden auf unterschiedlichste Art und Weise informiert. Informationen werden unter anderem über Zusendungen, Newsletter, die Website und entsprechende Informationsveranstaltungen angeboten. Die Projektgesellschaft plant regelmäßig verschiedene Informationsaktivitäten. Bereits 2022, 2023 sowie im Frühling und Sommer 2024 fanden große Informationsveranstaltungen statt, bei denen die Planer:innen allen Interessierten persönlich zur Verfügung gestanden sind. Nähere Informationen zu den Informationsveranstaltungen finden unter www.s-link.at/dialog

An wen kann ich mich mit Fragen zum Projekt wenden?

Bei Fragen und Anliegen können Sie sich gerne an die Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH wenden:

E-Mail: office@s-link.at

Telefon: +43 (0) 662 27 80 - 26 12