



## IN ZUKUNFT MIT DEM S-LINK

### Was ist der S-LINK?

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

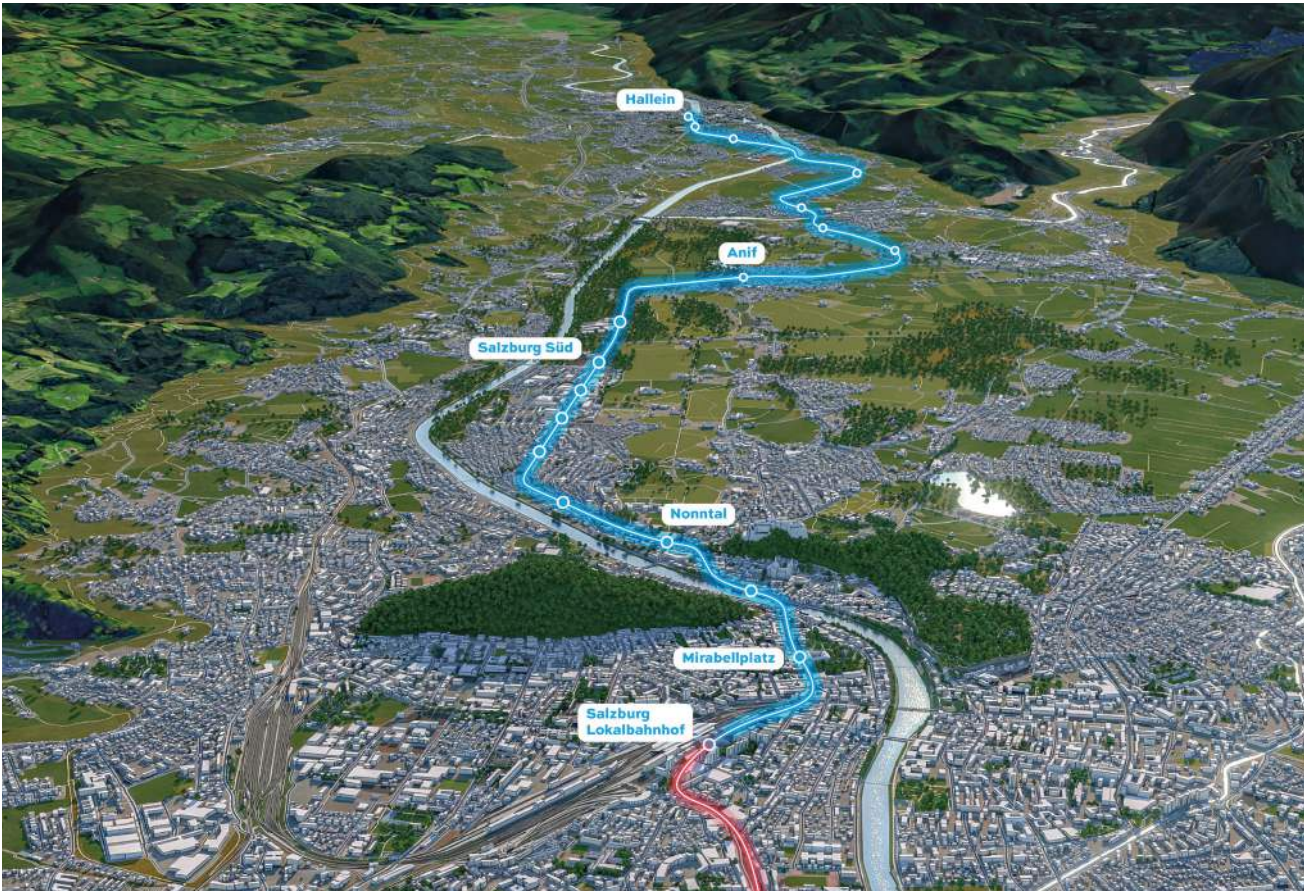
Die Projektgesellschaft wurde 2019 von Stadt und Land Salzburg sowie der Salzburg AG gegründet und damit beauftragt, die Infrastrukturen des schienengebundenen Öffentlichen Personennah- und -regionalverkehrs zu planen und zu projektieren. Ziel dabei ist es, den öffentlichen Verkehr in Salzburg zukunftsfit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

<b>Streckenvisualisierung</b> .....	3
<b>Acht Fakten zum S-LINK</b> .....	4
<b>Gesellschaftszweck und Auftrag</b> .....	5
<b>Finanzierung</b> .....	8
<b>Nutzen</b> .....	9
<b>Öffentliches Interesse</b> .....	13
<b>Salzburger Seeton</b> .....	15
<b>Verkehrsstudien</b> .....	18
<b>Trassenauswahlverfahren – innerstädtisch</b> .....	23
<b>FAQs – häufige Fragen zum Projekt S-LINK</b> .....	29

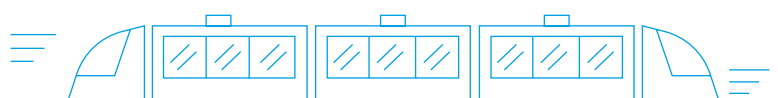
## Streckenvisualisierung



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 sowohl von allen Parteien im Salzburger Gemeinderat als auch im Landtag einstimmig beschlossen. Damit wurde die Projektgesellschaft konkret beauftragt

- 1. mit der Planung und Projektierung** der unterirdischen Verlängerung der Salzburger Lokalbahnlinie S1/S11 vom Salzburger Hauptbahnhof (unterirdischer Lokalbahn) bis zum Mirabellplatz sowie
- 2. mit der Planung** der technischen Machbarkeit beziehungsweise Vorbereitung der Systementscheidung zu einer möglichen späteren Weiterführung in Richtung Süden und
- 3. mit der Prüfung, Vorbereitung und Priorisierung** weiterer Ausbauschritte des Regionalbahnnetzes.

### 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 entweder den unterirdischen Lokalbahn rückerbauen und die Bahn oberirdisch über den Bahnhofsvorplatz führen müssen – dies hätte vor allem den fußläufigen Zugang zum Hauptbahnhof massiv beeinträchtigt, den Busverkehr sowie die Anrainer:innen stark behindert und durch eine 75 bis 120 Meter lange, zweigleisige Haltestelle neben den Bushaltestellen bei allen Ausstiegs- und Umstiegsrelationen für untragbare Zustände mit großem Zeitverlust und einer verschärften Sicherheitsproblematik gesorgt. Außerdem hätte der Busbahnhof in seiner heutigen Form weichen müssen. Oder aber die Lokalbahn hätte in der Rainerstraße frühestens auf der Höhe des Fünfhausviadukts auftauchen müssen – mit der Problematik, dass wegen der platzintensiven Rampe parallel kein durchgehender Verkehr mit Bussen oder PKWs in Richtung Mirabell mehr Platz gehabt hätte. Radfahrer:innen und Fußgänger:innen hätten sich in diesem Fall den Platz teilen müssen. 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. Eine Bepflanzung wäre zudem bei einer oberirdischen Führung des S-LINK aufgrund der freizuhaltenen Flächen für Einbauten (Kanal, etc.) nicht möglich.

### **Altstadt: sechs ober- und acht unterirdische Varianten geprüft**

Zum Zeitpunkt des Auftrags offen war hingegen die weitere Führung der Lokalbahn durch die Altstadt und weiter in Richtung Salzburg-Süd bis nach Hallein. Unsere Aufgabe als Projektgesellschaft war es, hier die planerischen, technischen und finanziellen Alternativen zu prüfen und eine Empfehlung abzugeben. Dabei wurden auch frühere Studien kritisch hinterfragt und auf Gültigkeit überprüft. Letztlich wurden sechs ober- und acht unterirdische Varianten untersucht und bewertet. Bewertungsmaßstäbe waren neben der technischen Machbarkeit insbesondere aktuelle Fahrgastzahlen und künftige 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 waren das Stadtbild im Weltkulturerbebereich und die attraktive Gestaltung von Rad- und Fußwegen zu berücksichtigen.

### **Zwei Straßen und drei Brücken: wo alles zusammenkommt**

Letztlich haben diese Bewertungen 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. Denn dem gesamten Verkehr aus allen vier Himmelsrichtungen stehen zwischen Lehen und Nonntal nur drei Brücken und zwei Nord-Süd-Achsen zur Verfügung. Würden hier zusätzlich Nahverkehrszüge in der erforderlichen Dimension von rund 75 Metern Länge – bereits beginnend im 7,5-Minuten-Takt je Richtung – unterwegs sein, dann müssten neuralgische Engstellen wie der Marktplatz oder der Bereich rund um die Staatsbrücke für alle anderen Verkehrsteilnehmer:innen gesperrt werden und beispielsweise eine Auffahrrampe zur hochwassersicheren Querung der Salzach auf Höhe des Feingoldstegs berücksichtigt werden müssen. Mit einer zusätzlichen Verdichtung der Intervalle durch die Einbindung von weiteren Bahnen wären die Auswirkungen noch negativer.

### **Nord-Süd-Verkehr behindert Ost-West-Durchbindung**

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 Einbahn 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 Situation ist der Grund,

warum Regionalbusse beispielsweise derzeit aus dem östlichen Flachgau kaum durchs 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. Diese fehlende Durchbindung macht die Öffis unattraktiv für alle, die ans jeweils andere Ende der Stadt müssen. Außerdem entsteht durch langsame und instabile Verbindungen ein signifikant höherer Bedarf an Fahrzeugen und Personal, was wiederum auf weitere Werk- und Betriebsstätten Einfluss hat. Auch der Ost-West-Verkehr kann daher nur zuverlässig fließen, wenn durch den S-LINK die Nord-Süd-Achse und damit die neuralgischen Knotenpunkte entlastet werden, da selbst bei einer Totalsperre für den Individualverkehr kein ausreichender Platz gegeben wäre – geschweige denn von der mangelnden Attraktivität. Denn klar ist: Es braucht ein leistungsfähiges, bequemes und bedarfsorientiertes Gesamtangebot aus Bussen und Bahnen, damit die Menschen auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen. Der S-LINK ist daher für alle Menschen im Zentralraum das Rückgrat eines Gesamtkonzepts für mehr Lebenszeit, mehr Lebensraum und mehr Lebensqualität.

### **Ein erster wichtiger Schritt**

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. Nächster Schritt ist die Verlängerung durch die Altstadt und durch 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, um auch aus dem Süden ein attraktives Angebot zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr zu schaffen. Als weiterer Schritt ist die Verlängerung der Messebahn in Richtung Flughafen und Wals ebenso Teil des mittel- und langfristigen 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. Dabei sollen auch moderne Technologien zum Einsatz kommen wie Zubringerdienste, die die Fahrgäste bedarfsorientiert auf Bestellung und nicht nur nach Fahrplan befördern.

## 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 Tunnelrohnbaukosten 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 von einem großen Teil der jährlich 6,5 Millionen Tagestourist:innen und der 1,8 Millionen Übernachtungsgäste wird die S-Bahn verwendet werden. Dazu kommt noch eine hohe Zahl an Nutzer:innen zu Freizeit Zwecken. Laut Statistik kommen Freizeitfahrten nahezu gleich häufig vor wie berufs- und ausbildungsbedingte Fahrten, wenn auch zu anderen Zeiten.

Die Sichtweise, dass der S-LINK nur jenen Personen etwas bringt, die entlang der Stammstrecke ein- oder aussteigen, ist demnach falsch. Die Errichtung bringt allen Verkehrsteilnehmer:innen etwas, die einmal oder mehrmals rund um die Innenstadt unterwegs sind, weil ein erklecklicher Teil des Verkehrs, der heute an der Oberfläche stattfindet, dann unter der Erde abgewickelt wird.

Detail am Rande: Derzeit erfolgen 15 % der Fahrten in und um Salzburg mit dem Öffentlichen Verkehr. Politisches Ziel ist es, diesen Anteil bis zum Jahr 2040 auf 30 % zu erhöhen. Eine solche Verdoppelung ist ohne zusätzliche leistungsstarke Kapazitäten – in eine einzige S-LINK-Garnitur passen 650 Menschen, das entspricht der Transportfähigkeit von 5 O-Bussen oder 15 Autobussen – gar nicht möglich.

### **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 CO<sub>2</sub> einspart. Die Treibhausgase während der Bauphase werden durch die Einsparungen in der Betriebsphase nach ca. 9 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 und Land**

Der S-LINK bringt viel Geld ins Land. Der Bund übernimmt 50 % der Kosten und investiert damit zwischen einer und 1,5 Milliarden Euro in Salzburg. 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 Lokalbahnhof bis Mirabellplatz (S-LINK SALB-MIRA) allein in Salzburg ca. 2.000 Arbeitsplätze gesichert sind. 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.

### **Mehr Komfort für Einheimische und Gäste**

Für Menschen, die heute mit dem Auto fahren, wird der öffentliche Verkehr dann interessant, wenn er schnell, sicher und komfortabel ist. Der S-LINK schafft ein solches neues, attraktives Mobilitätsangebot. Dank hoher Kapazität und 7,5-Minuten-Takt kommen Fahrgäste bequem, zuverlässig und staufrei ans Ziel.

### **Wirtschaftlichkeit und Kosten-Nutzen-Analyse**

Der Bund hat mit dem Bescheid zur Verleihung einer Konzession zum Bau und zum Betrieb einer vernetzten Nebenbahn für die Lokalbahnstrecke „Salzburg Lokalbahnhof bis Hallein“ vom 12.02.2024 die Wirtschaftlichkeitsberechnung / Nutzen-Kosten-Analyse bestätigt.

### **Volkswirtschaftliche Aspekte aus dem Betrieb des S-LINK (NKU ILF)**

Für das Gesamtprojekt zwischen dem Salzburger Lokalbahnhof und dem ÖBB-Bahnhof in Hallein gab es in der Vergangenheit eine Vielzahl von Einschätzungen hinsichtlich des Kostenrahmens und des Nutzens.

Im Zuge der detaillierteren Planungen und Untersuchungen an der Trasse wurde die Notwendigkeit vertiefter technischer Untersuchungen zur Beurteilung der Kosten und des Nutzens offensichtlich, da eine Vielzahl von Zwangspunkten entlang der Strecke in der Vergangenheit aufgrund der bei Machbarkeitsstudien geringeren Planungstiefe ebenso wenig berücksichtigt werden konnte wie der erweiterte Nutzen.

### 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, für die in Tabelle 1 die Kosten angegeben sind, beurteilt. Diese Referenztrasse stellt noch keine endgültige Entscheidung dar, wird im Jahr 2024 erst mit den betroffenen Gemeinden abgestimmt, und wurde somit darüber hinaus auch weder in Lage noch Höhe endgültig fixiert. Die Referenzvariante stellt eine wesentlich bessere Grundlage als bisherige Trassen aus groben Studien dar.

### Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV)

Sowohl der Nutzen als auch die Kosten wurden entsprechend der vorliegenden Verkehrsuntersuchung für den Prognosezeitpunkt 2040 ermittelt.

Im Vergleich der Nutzen und der Kosten entsprechend der RVS 02.01.22 ergibt sich bereits für die Ausführungsvarianten 1 und 2 der Referenztrasse ein positives Ergebnis:

Kosten-Nutzen-Verhältnis nach RVS			
Variante	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Summe Kosten	74 718 000,00 €	81 436 800,00 €	106 489 500,00 €
Summe Nutzen	84 123 600,00 €	84 123 600,00 €	84 123 600,00 €
Nutzen-Kosten-Differenz [EUR/Jahr]	9 405 600,00 €	2 686 800,00 €	22 365 900,00 €-
<b>Nutzen-Kosten-Verhältnis [-]</b>	<b>1,13</b>	<b>1,03</b>	<b>0,79</b>

Die nach RVS ermittelten Nutzen und somit das Ergebnis im Nutzen-Kosten-Verhältnis wird mit dieser Vorgehensweise jedoch deutlich unterschätzt. Neben gesundheitlichen Aspekten können Einsparungen durch Optimierungen im ÖV-Netz als positive Nutzen errechnet werden. Darüber hinaus werden mittel- und langfristig im Verkehr für die Gesellschaft und nicht zuletzt für die Umwelt weitere Nutzen erwartet, die zum Zeitpunkt der Nutzenermittlung nicht quantifiziert werden können, die aber jedenfalls einen weiteren positiven Beitrag darstellen. Entsprechend ist unter Berücksichtigung von Effekten abseits der RVS mit einem klar besseren Ergebnis zu rechnen. Im Sinne der aktuell laufenden Diskussion betreffend Klimaziele ist darauf hinzuweisen, dass es hierzu zwar monetarisierte Nutzen gibt. Im Sinne der Zukunftssicherheit und eines generationenübergreifenden Denkens kann allerdings der Nutzen einer Infrastruktur wie des S-LINK mit dem Ziel, eine Verkehrsverlagerung von MIV auf ÖPNV zu begünstigen, nicht hoch genug eingeschätzt werden.

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. Unabhängig vom erforderlichen Mittelaufwand sind vor diesem Hintergrund Maßnahmen des ÖPNV im Allgemeinen und speziell an der Schnittstelle zwischen Ballungsraum und Peripherie als wichtige und wesentliche Maßnahmen im Sinne einer zukunftsorientierten Entwicklung und für die nächsten Generationen zu unterstützen.

### **Vergleich Kosten-Nutzen-Analyse mit Verfahren gem. „Zielnetz 2040“**

Für den S-LINK wird die KNA aktuell auch nach dem neuen Verfahren „Zielnetz 2040“ verglichen. In der RVS 02.01.22 erfolgt eine Ermittlung des NK-Verhältnisses mit der Annuitätenmethode. Für die Bewertung analog zur Vorgehensweise beim „Zielnetz 2040“ wird die Barwertmethode angewandt. Mit dem Vergleich der beiden Zugänge soll einerseits das Ergebnis gem. RVS bestätigt und eine methodische Vergleichbarkeit mit anderen Vorhaben für das BMK geschaffen werden.

### **Volkswirtschaftliche Effekte aus der Errichtung (Economica)**

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.

Jeder in den S-LINK investierte Euro generiert eine totale Bruttowertschöpfung von 0,81 Euro in Österreich. Während die Stadt Salzburg vor allem von direkten ökonomischen Effekten profitiert, fällt ein großer Teil der Wertschöpfungseffekte entlang der Lieferkette (indirekte Effekte) im Land Salzburg und im weiteren Bundesgebiet an. Bei einer angenommenen Investitionssumme von 200 Mio. Euro würde dies ergeben: 100 Beschäftigungsverhältnisse, die sich durch die Bautätigkeiten direkt ergeben, und weitere 88 neue Arbeitsplätze in Österreich (davon 55 im Bundesland Salzburg). Dabei entsteht bereits durch das erste Teilvorhaben eine Gesamtnachfrage nach ca. 2.000 Arbeitskräften allein in Salzburg bzw. ca. 2.500 in Österreich. Zudem werden zusätzliche Löhne und Gehälter in Höhe von 65,2 Mio. Euro in Salzburg und weitere 17,6 Mio. Euro in Restösterreich ausgezahlt. Diese angenommene Investitionssumme in Höhe von rund 200 Mio. Euro generiert weiters ein zusätzliches Steueraufkommen von 88,1 Mio. Euro, wovon Salzburg direkt drei Mio. Euro erhält, während die restlichen 85,1 Mio. Euro dem Bund, den Sozialversicherungsträgern, sonstigen Körperschaften des öffentlichen Rechts sowie allen anderen Bundesländern und deren Gemeinden zufließen.

## **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

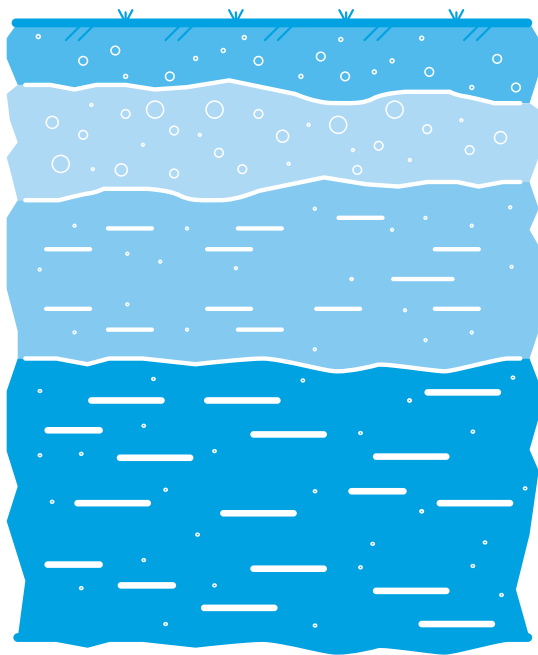
**Bodenbohrungen haben ergeben, dass der S-LINK trotz des weichen Salzburger Untergrundes mit aktueller Technik erfolgreich realisiert werden kann.**

Der „Salzburger Seeton“ 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. Ein Blick in die Geschichte zeigt, woher die Bodenbeschaffenheit des „Seetons“ kommt: Vor etwa 10.000 Jahren gegen Ende der letzten Eiszeit 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 – genau gesagt „Stillwassersedimente“ – wird landläufig als „Seeton“ bezeichnet. Der Seeton, der aus Feinsand mit hohem Wasseranteil besteht, kann einige hundert Meter tief sein und ist heute 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 in der Salzburger Innenstadt 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.

**Deckschicht / Auffüllungen**

Künstliche Auffüllungen geringer Mächtigkeit (1 m bis 3 m), meist Kies-Sand-Gemisch, das durch menschliche Einflüsse entstanden ist.

**Kiesschicht**

Mächtigkeit einiger Meter, Kies (>50%) mit wenig Schluff¹

**Feinsanddominierte****Stillwasserablagerungen²:**

Wechselagerung von sandigen Schluffen¹ bis Feinsanden – die Schichtmächtigkeit beträgt rund 10 bis 25 m.

**Schluff- bzw. tondominierte****Stillwasserablagerungen²:**

Diese Schicht besteht aus Schluffen¹ mit einem Tonanteil. Die Mächtigkeit ist stark variabel von 40 m bis > 80 m.

<sup>1</sup>**Schluff:** Feinkörnige und wasserempfindliche Bodenart, die in Verbindung mit Ton und Sand oft in Form von Lehm auftritt.

<sup>2</sup>**Stillwasser:** Gewässer, die nicht oder nur gering fließen.

Sichere Bauweise in Salzburg gut möglich

## Erfolgreiche Bauten trotz Seeton-Untergrundes

Laut Untertage- und Tiefbauexperten gab es in den letzten Jahrzehnten einen großen technischen Fortschritt bei kontrolliertem Bauen in sogenannten Stillwassersedimenten, von dem auch der S-LINK profitiert. 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 unter anderem 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 oder auch der historischen Häuser zu garantieren, wurden bereits vorab über 100 Erkundungsbohrungen und Bodenanalysen zwischen Lokalbahnhof und Mirabellplatz, am Rudolfskai sowie Richtung Alpenstraße durchgeführt. Die Untersuchungen wurden unter der gebotenen Vorsicht und nach aktuellem Stand der Technik ausgeführt. Oberste Priorität hat dabei stets der Schutz der Gebäude.

Die bisherigen Ergebnisse waren durchgehend positiv und lieferten für das hydrogeologische Modell wertvolle Daten für eine sichere und wirtschaftliche Umsetzung des S-LINK. So zeigten die Untersuchungen zum Beispiel, dass eine unterirdische Trassenführung durch die Salzburger Innenstadt 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 in feinsanddominierenden Stillwasserablagerungen wird auf spezielle Bauweisen und Techniken zurückgegriffen, um die Stabilität des Tunnels und die Sicherheit der Arbeitenden zu gewährleisten.



### **Versuchsfeld in der Weiserstraße**

An der Weiserstraße neben dem Hauptbahnhof wurde bereits Anfang 2022 ein Versuchsfeld für den Bau des S-LINK errichtet. Dort wurden wichtige Parameter für den Einsatz des sogenannten Düsenstrahlverfahrens (DSV) optimiert. Das DSV ist eine Form der Baugrundinjektion und stellt eine oft eingesetzte Methode der Bodenverbesserung dar, die den Untergrund stabilisiert bzw. den Absenkungen der umliegenden Gebäude entgegenwirkt. Dabei wird der Boden mittels einer speziellen Zementsuspension technisch gesehen verbessert.

### **Vermeidung vor Erschütterung während der Fahrt**

Damit es während des Betriebes des S-LINK 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 auf sogenannten Masse-Feder-Systemen. Dabei handelt es sich um eine spezielle Oberbauausführung bei Schienenbahnen, mit der die Übertragung von Erschütterungen, die von Eisenbahnfahrzeugen ausgehen (Körperschall) kontrolliert verringert wird, um Resonanzerscheinungen im Umfeld zu verhindern. Diese Ausführung gibt es in verschiedenen auf das Umfeld abgestimmten Formen und wird bei Eisenbahntunneln in bebauten Gebieten angewendet. Somit kommen Masse-Feder-Systeme auch bei der Neubaustrecke der Verlängerung der Lokalbahn zum Einsatz.

## S-LINK Verkehrsstudien

### S-LINK als wichtiger Teil des Gesamtkonzepts für den öffentlichen Verkehr in Salzburg

#### 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 den Umlandgemeinden dringend notwendig ist. Nur so können Stauaufkommen und Umweltbelastung reduziert werden, auch wenn die Bevölkerung gleichzeitig wächst. Wenn von Pendler:innen gesprochen wird, dann haben viele die gut 60.000 Menschen im Blick, die unter der Woche aus dem Umland in die Stadt Salzburg einpendeln. Tatsächlich pendeln jedoch zudem auch um die 18.000 Stadt-Salzbürger:innen ins Umland und sogar nochmals circa 60.000 Stadt-Salzbürger:innen sind Binnenpendler:innen innerhalb der Stadtgrenzen – ein großer Teil davon fährt zwischen die Stadtberge hindurch. Auch sie profitieren von einem leistungsfähigen und komfortablen öffentlichen Verkehrsangebot und von einer Reduktion der Fahrtzeiten im staugeplagten Salzburger Zentralraum.

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. Starke Verkehrsachsen und die Kombination mit flexiblen Shuttlelösungen bedienen außerdem auch jene Menschen, die Fahrten in ihrer Freizeit in und aus der Stadt Salzburg tätigen. Wie hoch dieser Anteil ist, zeigen aktuelle Zahlen der Wegzweckverteilung für die Stadt Salzburg und die Bezirke Hallein und Salzburg-Umgebung. So liegen rund um die Stadt Salzburg Freizeitfahrten mit 39 % fast gleichauf mit Fahrten rund um Ausbildung und Beruf (41 %). Menschen, die diese Wege in ihrer Freizeit mit dem PKW absolvieren sind demnach eine weitere wichtige Zielgruppe für den öffentlichen Verkehr.

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 erwünschte zusätzliche Radfahrer:innen auch zusätzliche Abstellmöglichkeiten benötigen. Der S-LINK berücksichtigt dies in der Innenstadt mit über 200 Radabstellplätzen beim Mirabellplatz und unglaublichen 2.000 Plätzen im Innenstadtbereich.

### **Aktuelle Verkehrszahlen zeigen hohes Umsteigepotential**

Die Verkehrserhebung Salzburg aus dem Jahr 2022 belegt: Bei der Bewältigung von Wegen jeglicher Art ist das Auto nach wie vor klarer Favorit. Rund 45 % der Fahrten im Bundesland Salzburg werden mit dem PKW mit einer durchschnittlichen Distanz von 41 km absolviert, 40 % legen ihre Wege mit dem Rad oder zu Fuß zurück und 15 % nutzen dafür bestehende öffentliche Verkehrsmittel wie Bus und Bahn. Lange Staus zu den Stoßzeiten und erhebliche Umweltbelastungen sind Folgen des starken Autoverkehrs in und um die Stadt Salzburg.

Vergleicht man aktuelle Daten mit Zahlen von vor 10 Jahren wird klar: 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 % im Jahr 2040 zu verdoppeln. Dass dies möglich ist, zeigt unter anderem der Vergleich mit der Stadt Bern: Bei einer Einwohnerzahl von 135.000 Menschen liegt der öffentliche Verkehr hier bereits heute bei einem Anteil von 32 %.

Mit dem Ausbau des O-Busses (7,5 Minuten Takt im Innenstadtbereich), Busspuren, der Verdichtung und Durchbindung der Regionalbusse, sowie der Verbesserungen der bestehenden S-Bahnlinien kann der ÖV-Anteil auf 19 % angehoben werden. Erst mit der Durchbindung der Lokalbahn, kann der ÖV-Anteil auf 24 % gesteigert werden. An diesen „Stamm“ – und nur an diesem „Stamm“ – können Bahnen wie Messebahn mit der Verlängerung Richtung Flughafen und Wals, die Königseebahn und weitere Bahnen als „Äste“ ausgeführt werden. Mit Touristenticket und On-Demand-Systeme (Bustaxis) in den Gemeinden werden zusätzliche Steigerungen möglich.

### **Prognosen gehen von erhöhter Nutzung des öffentlichen Verkehrs aus**

In der Verkehrsplanung spielen drei Faktoren eine Rolle: die steigende Zahl der Einwohner:innen, die wachsende Mobilität der Menschen und die Aufteilung zwischen öffentlichem Verkehr und Individualverkehr. Ein Blick in die Zukunft zeigt, dass aufgrund der ersten beiden Faktoren die bestehenden Öffi-Kapazitäten selbst dann nicht ausreichen, wenn deren Anteil am Gesamtverkehr nicht zunimmt.

Die Prognosen des ÖV-Verkehrsaufkommens für das Jahr 2040 durch die ZIS+P Verkehrsplanung fußt auf der aktuellen ÖROK Bevölkerungsprognose 2021 für das Jahr 2040: Im Vergleich zum Jahr 2019 zeigt diese eine Gesamtsteigerung der Bevölkerungszahl sowohl für die Stadt Salzburg (+5 %) als auch für die Bezirke Salzburg Umgebung und Hallein (+9 %). 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 %. Hinzu kommt, dass bis 2040 eine Angebotsverbesserung im Linien- und Taktangebot der Stadt- und Regionalbuslinien geplant ist, welche aufgrund des Angebot-Nachfrage-Prinzips zusätzlich zur Bevölkerungsentwicklung zu einer Zunahme des Fahrgastaufkommens führt.

### **Deutlicher Anstieg der Nutzungszahlen bei der Lokalbahn**

Die konkreten Zahlenberechnungen für das Jahr 2040 verdeutlichen, wie hoch die Steigerungen sein werden und nehmen dabei verschiedene Verkehrsmaßnahmen mit auf: Kommt es zu der angenommenen Bus- und Bahnverdichtung im bestehenden öffentlichen Verkehr, so gehen die Verkehrsprognosen für das Jahr 2040 von 23.500 öffentlichen Fahrten pro Tag mit der Lokalbahn aus. Im Vergleich dazu liegt die Zahl aus dem Jahr 2019 bei 13.800 täglichen Fahrten – daraus ergibt sich ein Plus von 9.700 Fahrten (+70 %). Wohlgedenkt, bei diesen Zahlen handelt es sich um die Bewohner:innen – weder Tourist:innen noch Zuwächse durch ein Mehr an Attraktivität sind bei den Grundlagenzahlen eingerechnet. Die Prognosen für das Jahr 2040 – also bereits in 16 Jahren – zeigen, mit wie viel mehr Fahrgastaufkommen in den nächsten Jahren zu rechnen sein wird. Umso wichtiger ist es daher, bereits jetzt eine Infrastruktur zu schaffen, damit diese dem Bedarf in der Zukunft entspricht.

### **Über 90.000 Fahrten mit dem S-LINK zu erwarten**

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 und dem Ausbau des S-LINK aus, so prognostiziert die Studie der ZIS+P Verkehrsplanung 70.000 öffentliche Fahrten pro Tag und demnach 42.000 Fahrten mit dem S-LINK. Die dadurch 136.000 eingesparten PKW-km pro Tag entsprechen einer Strecke von circa drei Umrundungen der Erde. Erfolgt zusätzlich eine Verknüpfung des S-LINK mit dem ÖBB-Netz und werden Verkehrsäste wie die Messebahn mit in die Prognose aufgenommen, kann diese Zahl auf 119.000 öffentliche Fahrten und 91.000 Fahrten mit dem S-LINK erhöht werden. 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 weitere Verästelungen wie die Messebahn möglich macht und somit nicht nur die gesamte Hauptverkehrsachse deutlich attraktiver macht, sondern auch 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.

On-Demand-Verkehre (auch Mikro-ÖV-Systeme oder Bustaxis genannt) können einen wesentlichen Teil zu einem zukunftsfähigen Verkehrskonzept in den Salzburger Umlandgemeinden beitragen und zu einer Schließung von zeitlichen und räumlichen Lücken im Nahverkehrsangebot führen. Sie sind kleinräumige, bedarfsorientierte, flexible und an den Nutzern 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.

Als zusätzlicher Bestandteil eines Verkehrsgesamtsystems sichern die flexiblen Shuttlelösungen die Mobilität für alle Altersgruppen. Sie nehmen eine Zubringerfunktion zur Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs ein und tragen zur Optimierung der Wirtschaftlichkeit und der Kosten im öffentlichen Verkehr bei. (Kosten-Exkurs: Vergleicht man externe Kosten von Linienbussen betragen diese mit 2,97 Cent pro Personenkilometer nur etwa ein Viertel der externen Kosten des PKW-Verkehrs.) Sie dienen als attraktive Alternative zum Auto, holen Menschen dort ab, wo sie es benötigen, und machen den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel so noch attraktiver. Durch ihre Zubringerfunktion erweitern sie das Einzugsgebiet und bringen Menschen direkt zu den Haltestellen der Hauptverkehrsachsen wie dem S-LINK, der Lokalbahn, der S-Bahn oder den Regionalbussen. Vor allem aufgrund der

Zersiedelung des Zentralraums in Salzburg nimmt die Kombination von Mikro-ÖV-Systemen und den getakteten Hauptlinien eine wesentliche Funktion ein. Wie On-Demand-Verkehre erfolgreich implementiert werden, zeigen bereits Beispiele in Mondsee und Leogang. Seit dem Start des „Postbus Shuttles Mondsee“ im Jahr 2022 nutzten bereits mehr als 6.000 Fahrgäste dieses Angebot – Tendenz weiter steigend.

### **Zubringerfunktion rückt auch Salzburger Hauptverkehrslinien mehr in den Fokus**

Die Systemuntersuchung des Mobilität-Gesamtverkehrskonzepts für den Zentralraum Salzburg von Dr. Günther Penetzdorfer zeigt eine gelingende Kombination von Mikro-ÖV-Systemen und dem S-LINK für die Zukunft. Im Gesamtverkehrssystem erreicht man durch die Kombination aus dem Grundgerüst – also der S-Bahnlinien, der Lokalbahn sowie der Erweiterung als S-LINK – und der Mikromobilität, dass die Hauptlinien in Salzburg wieder stärker als verlässliches, attraktives Verkehrsmittel in das Bewusstsein der Bevölkerung gerufen werden. Durch die Implementierung der Zubringerfunktion in Form des Mikro-ÖV-Systems vergrößert sich das Einzugsgebiet zu den Haltestellen der Hauptlinien wesentlich. Die Tür-zu-Tür-Bedienung macht das Reisen mit dem öffentlichen Verkehr bequem und sorgt außerdem für eine größere persönliche Sicherheit in den Abendstunden.

Für den Zentralraum Salzburg konnten bereits 7.000 mögliche Haltepunkte für einen On-Demand-Verkehr ermittelt werden. Das erhöhte Fahrgastaufkommen nach Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs kann aber nur in Abstimmung mit einer verstärkten Hauptachse in Form der Lokalbahn-Verlängerung (S-LINK) gelingen, da die bisherigen Systeme größtenteils bereits ihre Kapazitätsgrenze erreicht haben. So können durch die Nord- und Südachse des S-LINK rund 25 % aller Pendler:innen, die für Beruf und Ausbildung ihre Wege in und aus der Stadt Salzburg bzw. den Umlandgemeinden zurücklegen, direkt erreicht werden. Durch das attraktive Gesamtsystem ist eine Verhaltensänderung mit attraktiven Alternativmöglichkeiten zum Auto, wie sie erfolgreich in vielen Städten Europas bereits stattgefunden hat, so auch im Salzburger Zentralraum möglich.

# S-LINK Trassenauswahlverfahren – innerstädtisch

## Trassenauswahl für den S-LINK Streckenverlauf

### 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. Der Vorschlag für die Trassenführung bis nach Hallein wird nun unter anderem durch das Wissen und die Einschätzung der Menschen vor Ort – zum Beispiel im Rahmen von Dialog-Veranstaltungen – weiter verbessert und den lokalen Gegebenheiten angepasst.

### Vorliegende Daten als Basis

Als zentrale Aufgabenstellung zu Beginn eines Trassenauswahlverfahrens gilt es zwei Fragen zu klären:

- Welcher Verkehrsträger ist zur Umsetzung der Verkehrsziele geeignet bzw. in Folge: Ist ein Verkehrsträger auf Schienen die beste Lösung für das durchzuführende Projekt?
- Welche Trasse ist unter technischen, wirtschaftlichen, umweltfachlichen, sozialen und genehmigungsrechtlichen Aspekten bestmöglich umsetzbar?

Als Grundlage für ein Trassenauswahlverfahren dienen relevante Studien, Pläne und Programme. Im Falle des S-LINK gibt es zahlreiche Studien und Untersuchungen älteren und jüngeren Datums, welche verschiedene Aspekte der Verkehrssituation im Zentralraum betrachtet haben: Dies sind beispielsweise das Salzburger Landesverkehrskonzept (1991), das Salzburger Landesentwicklungsprogramm (2022) oder auch Teile der Studie ERB Salzburg-Bayern-Oberösterreich (2015). Insgesamt wurden vor Gründung der Projektgesellschaft im April 2019 bereits etwa 70 kg an Studien produziert. Mit dem LEP 2022 wurde das Sachprogramm „Freihaltung für Verkehrsinfrastrukturprojekte“ für verbindlich erklärt. In diesem werden Trassen für wichtige Verkehrsverbindungen auf Schiene und Straße gesichert. Dieses Sachprogramm beinhaltet somit die raumbezogenen Maßnahmen zum Ausbau der Schieneninfrastruktur und zählt darunter die Regionalstadtbahn – Abschnitt Salzburg-Süd bis Hallein – auf. Weitere Untersuchungen zu Verkehrszahlen bis inklusive 2023 wurden sukzessive ergänzt, aktualisiert und eingepflegt.

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 gilt es für Verkehrsinfrastrukturprojekte wie den S-LINK zudem bestimmte Zielvorgaben festzulegen.

Die übergeordneten und zentralen Ziele für den S-LINK ergeben sich unter anderem aus früheren Überlegungen zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs (z. B. aus dem Salzburger Landesverkehrskonzept 1991) und lauten:

- Vorrang für den umweltfreundlichen, öffentlichen Verkehr
- Ausbau eines leistungsfähigen und attraktiven öffentlichen Verkehrs, vor allem entlang der Salzburger Entwicklungs- und Hauptverkehrsstrecken
- 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
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Zu den allgemeinen Zielvorgaben kommen weitere technische Planungsvorgaben hinzu, die speziell für den S-LINK definiert wurden. Diese teilen sich in mehrere Bereiche auf und umfassen betriebliche und verkehrstechnische Ziele genauso wie die Sicherheit für Verkehr und Umwelt, die Nutzung und Qualitätssicherung sowie die Kosten des Projekts. So wurden für den S-LINK und dessen Trassenführung Ziele wie etwa 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 festgelegt. Ebenfalls als Ziele gelten unter anderem eine Minimierung der Umweltbelastungen, der Abbau von Mobilitätsbarrieren sowie möglichst geringe Erhaltungsaufwände und Investitionskosten.

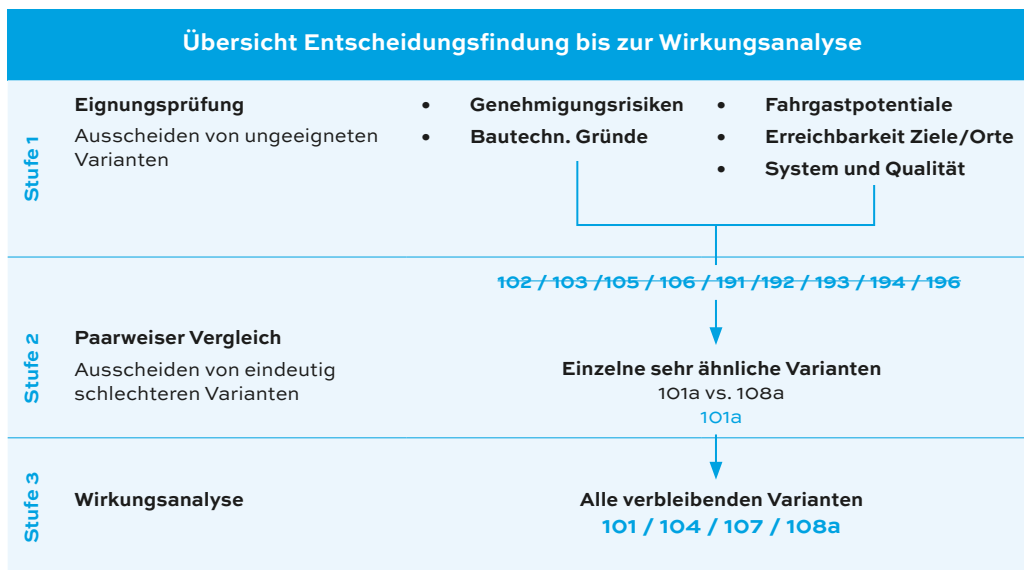


### Trassenauswahlverfahren des S-LINK

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.

### 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.



### Bewertungsmethodik der Trassenvarianten

Hintergrundinformation: Um Trassen im Rahmen der einzelnen Stufen zu beurteilen, bedarf es einer eigenen Bewertungsmethodik, welche im Rahmen verschiedener Richtlinien festgelegt ist. Die Bewertung der einzelnen Varianten im Rahmen des Trassenauswahlverfahrens erfolgt dabei vor dem Hintergrund eines mehrstufigen Systems und ist in verschiedene Themenbereiche aufgegliedert. Der Kriterienkatalog setzt sich aus „Verkehr & Technik“, „Mensch & Raum & Umwelt“ sowie „Kosten“ zusammen.

Für den Streckenverlauf vom Salzburger Lokalbahnhof bis zur Akademiestraße wurden die von 14 auf vier reduzierten und somit verbleibenden Varianten anhand des Kriterienkatalogs wie folgt bewertet:

oberirdisch

Fachgebiet	Themenbereich	Kriterium	Var. 101	Var. 104	Var. 107	Var. 108a
1. Verkehr und Technik	1.1 Erreichbarkeit / Erschließungswirkung	1.1.1 Potential fußläufige Erreichbarkeit (500m Gehlänge)	Orange	Orange	Yellow	Green
		1.1.2 Erreichbarkeit von Infrastruktureinrichtungen (Schulen, etc.)	Orange	Yellow	Yellow	Green
		1.1.3 Erreichbarkeit von relevanten Bereichen (Orten) für den Tourismus	Pink	Green	Yellow	Yellow
	1.2 Schienenfahrzeug / Trassierung	1.2.1 Trassierung: Berücksichtigung von Vorgaben	Orange	Red	Green	Yellow
		1.2.2 Schienenfahrzeug	Purple	Purple	Green	Green
	1.3 Kapazität	1.3.1 Auslastungsgrad	Green	Orange	Green	Green
		1.3.2 Skalierbarkeit	Green	Pink	Green	Green
	1.4 Reisezeit	1.4.1 Gesamtstrecke Salzburg Lokalbahnhof – Hallein	Yellow	Pink	Yellow	Yellow
		1.4.2 Teilabschnitt Salzburg Lokalbahnhof – Haltestelle Akademiestraße	Green	Purple	Green	Green
	1.5 Qualität für ÖPNV-Nutzer	1.5.1 Verknüpfung mit ÖPNV-Verkehrsträgern	Orange	Pink	Orange	Yellow
		1.5.2 Qualität der Haltestelle	Orange	Green	Yellow	Orange
	1.6 Qualität für alle (anderen) Verkehrsgruppen	1.6.1 Qualität / Leistungsfähigkeit für andere Verkehrsarten	Green	Pink	Green	Green
	1.7 Betriebsqualität Regelbetrieb	1.7.1 Stabilität Betriebsqualität	Green	Pink	Green	Green
	1.8 Auswirkungen während der Bauphase	1.8.1 Möglichkeit der Verkehrsaufrechterhaltung	Yellow	Pink	Pink	Orange
	1.9 Verkehrssicherheit	1.9.1 Anzahl und Ausprägung potentieller Konfliktpunkte	Green	Pink	Green	Green
		1.9.2 Betriebliche Störung / Unfall	Green	Orange	Green	Green
	1.10 Bautechnik	1.10.1 Bautechnischer Aufwand & Sicherungsmaßnahmen	Orange	Green	Pink	Pink
	1.11 Nachhaltiges Verkehrssystem	1.11.1 Modal Split Verlagerung	Pink	Yellow	Orange	Yellow

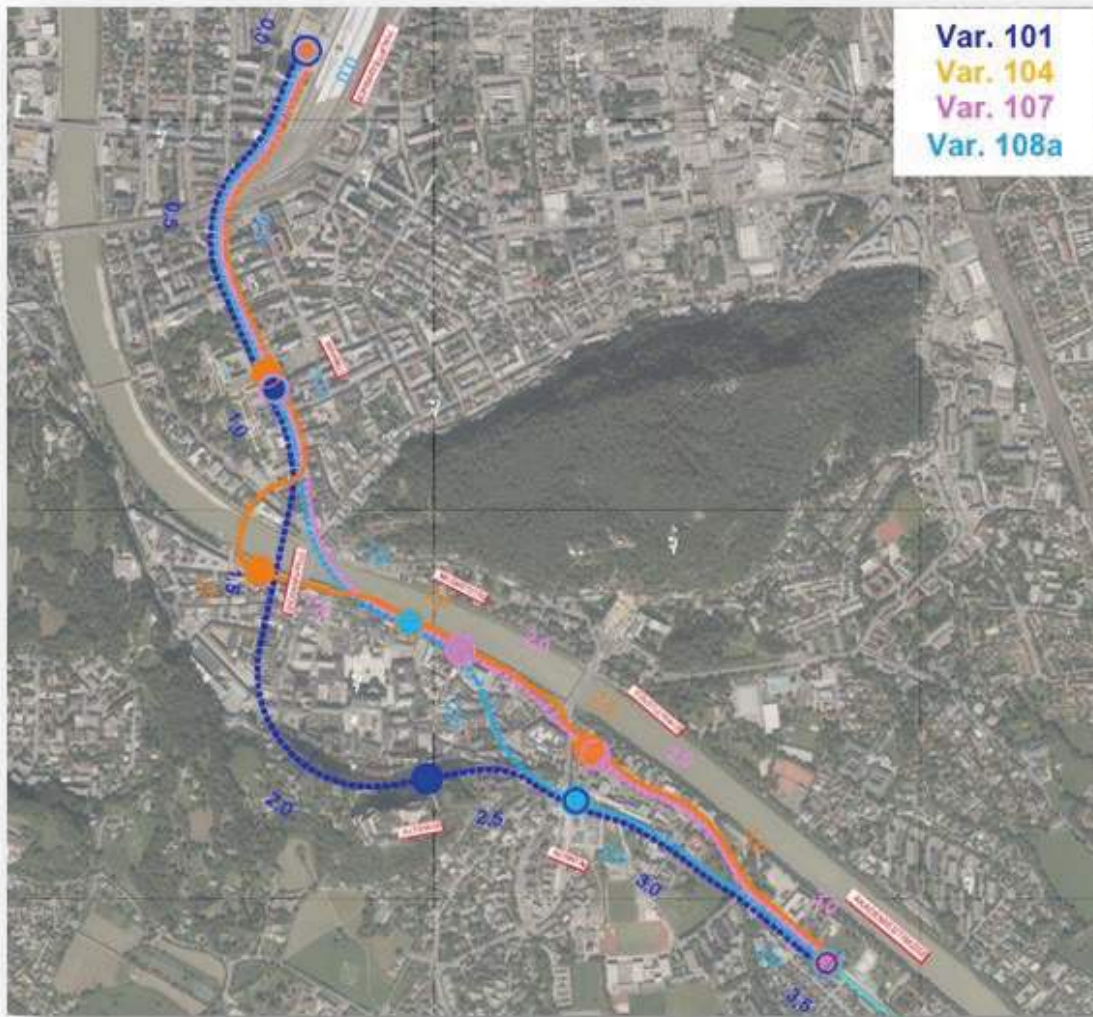
					oberirdisch			
Fachgebiet	Themenbereich		Kriterium		Var. 101	Var. 104	Var. 107	Var. 108a
2. Mensch / Raum / Umwelt (in Anleitung gem. RVS 04.01.11)	2.1	Mensch	2.1.1	Entwicklung / Struktur des Raums				
			2.1.2	Wohlbefinden, Lebensumfeld				
			2.1.3	Freizeit / Erholung				
	2.2	Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume	2.2.1	Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume				
	2.4	Wasser	2.4.2	Grundwasser				
	2.6	Landschaft	2.6.2	Landschaftsgebundene Erholung				
			2.6.3	Ortsbild				
	2.7	Sach- und Kulturgüter	2.7.2	Kulturgüter				
<b>3. Kosten</b>	3.1	Grob-Errichtungskosten	3.1.1	Grob-Errichtungskosten	216 %	100 %	224 %	220 %

**Trassenverlauf für den S-LINK**

Nach diesem Auswahlverfahren konnte so die Trasse 108a vom Salzburger Lokalbahnstation bis zur Akademiestraße festgelegt und empfohlen werden. Auf Basis der Analyse aller Varianten stellte sich die zweigleisige Führung und der unterirdische Ausbau des S-LINK für den etwa insgesamt drei Kilometer langen Streckenabschnitt als geeignetste Variante heraus. Wesentliche Entscheidungsgrundlagen für die Trassenauswahl waren dabei Vorteile wie zum Beispiel vergleichbar weniger nachteilige 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.

**Nebeninfo:**

Würde die Lokalbahn als Straßenbahn durch die Innenstadt durchfahren müssen, dann müsste jede dritte Person am Lokalbahnstation aussteigen, denn als Straßenbahn dürften nur zwei „Wagons“ mitgeführt werden. Die Lokalbahn im Norden fährt heute jedoch schon mit drei Wagons zur Spitzenstunde in den Lokalbahnstation ein.



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.

Die angewandte, etablierte Systematik zur Trassenfindung ist dabei dieselbe wie sie bei der Empfehlung der Innenstadtquerung unter Berücksichtigung der übergeordneten Ziele durchgeführt wurde.

## 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 stünden. 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 gesamtgesellschaftlich 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 CO<sub>2</sub>-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 Nadelöhrls 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](http://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