

Fachliche STELLUNGNAHME**betreffend die Verlängerung der Regionalstadtbahn („S-LINK“)
in Salzburg in Richtung Süden****Zusammenfassung:**

Aufgrund steigender Bevölkerungszahlen und Mobilitätsbedürfnisse steht die Stadt Salzburg vor stetig größer werdenden Herausforderungen im Verkehrsbereich. Zudem pendeln immer mehr Menschen zum Arbeiten in die Stadt.

Der Modal Split hat sich seit vielen Jahren verändert – allerdings nicht zu Gunsten des Öffentlichen Verkehr (ÖV). Nur rd. 15% der Salzburger nutzen für ihre Wege den ÖV, rd. 40% jedoch den Motorisierten Individualverkehr (MIV) in Form von Pkw, Motorrad oder Moped (Anm.: je nach Quelle leicht abweichende Werte). Um die Problematik auf Salzburgs Straßen in Zukunft zu verbessern, muss man den Pkw-Anteil um rd. 10-15% Prozentpunkte reduzieren und den ÖV-Anteil um selbiges erhöhen. Dazu braucht es ein leistungsfähiges Schienenverkehrssystem, welches in der Lage ist, rd. 50.000 Pkw-Fahrten pro Tag zu bewältigen. Erfahrungsgemäß erreichen Alternativen wie Bus und Straßenbahn weder eine vergleichbare Leistungsfähigkeit noch Akzeptanz im Pendlerverkehr wie eine U-Bahn oder innerstädtische S- bzw. Stadtbahn.

Pendlerstromanalysen zeigen, dass fast 40% der Pendler aus dem Norden und 33% aus dem Süden in die Stadt kommen. Aufgrund der Topographie stellt jedoch gerade die Nord-Süd-Achse ein Nadelöhr da.

Das Projekt „S-LINK“ ist als Teil eines Gesamtkonzeptes und nicht als Einzelprojekt zu sehen. Es stellt die Basis für weitere Angebotsverbesserungen dar, um das Ziel eines ÖV-Anteils am Modal Split von 25% zu erreichen. Ohne S-Link – allein durch oberirdische Maßnahmen – dürfte dieses Ziel ohne massiven Ausschluss des MIV aus dem Stadtgebiet nicht erreichbar sein.

Der bislang negativen Stimmung dem Projekt gegenüber ist man zuletzt mit einer Informationskampagne sowie Bürgerdialogen entgegengetreten. Die erste Abstimmung – nur unter der Salzburger Stadtbevölkerung und zum Thema „S-

LINK“ – fiel im Vorjahr negativ aus. Die im November 2024 geplante neuerliche Abstimmung – diesmal auch unter Einbeziehung der Bevölkerung angrenzend an die Stadt Salzburg (Flachgau, Tennengau) und adaptierter Fragstellung – wird eine entscheidende Rolle einnehmen.

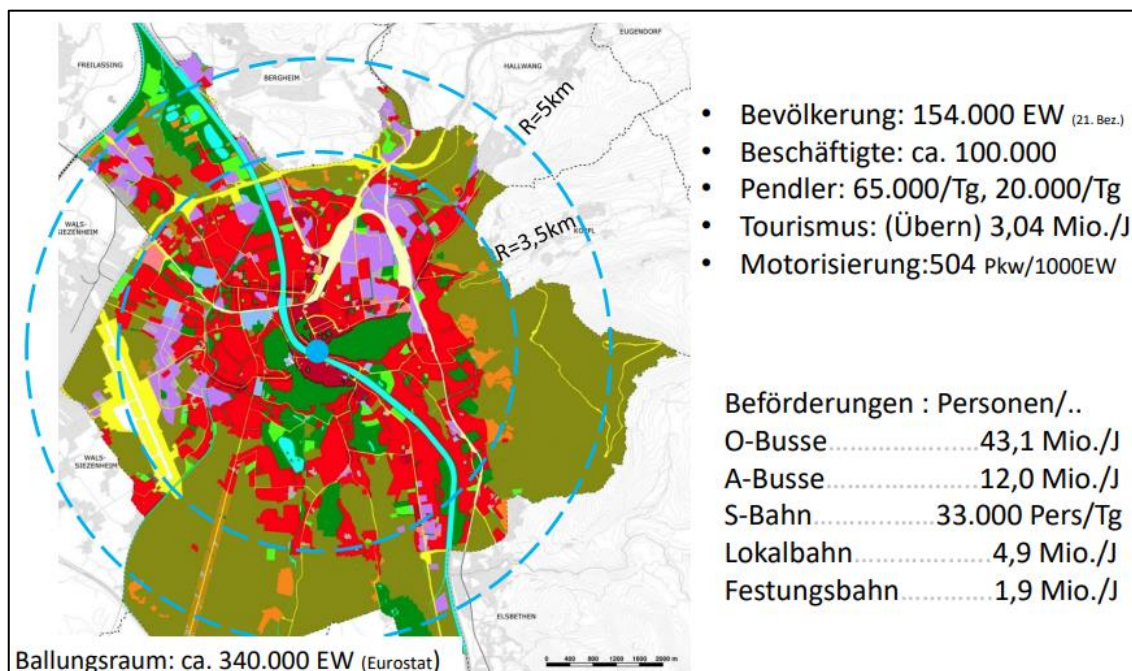
Die oberste Eisenbahnbehörde im BMK hat die Wirtschaftlichkeitsberechnung bzw. die Nutzen-/ Kosten-Analyse per Bescheid bestätigt. Die Wirtschaftlichkeitsrechnung kann zudem als „konservativ“ angesehen werden, da viele Nutzen wie bspw. Optimierung des Linienbusnetzes, Mobilitätsvorsorge, Ausbau von P&R, etc. nicht berücksichtigt wurden. Zudem hat der Ausbau der Salzburger Lokalbahn gem. Studie des Economica-Institutes einen massiven ökonomischen Impact – und das nicht nur auf die Stadt Salzburg, sondern auf ganz Österreich, da dem Bund ein großer Teil des zusätzlich generierten Steueraufkommens zufließt.

Eine Umsetzung des Projektes „S-LINK“ in seiner vollen Ausbaustufe (Lokalbahn bis Hallein) als wichtiger Baustein für eine nachhaltige Mobilität sowie einer Verbesserung der Verkehrssituation in der Stadt Salzburg ist als zielführend anzusehen. Eine Beibehaltung des Status Quo ist keine Option. Allerdings ist darauf bedacht zu nehmen, dass im Zuge des Baus sowie danach Einschränkungen anderer Verkehrsarten zu minimieren sind.

Der ÖAMTC als Mobilitätsclub setzt sich für die freie Wahl der Mobilität sowie einer Angebots- anstelle Restriktionspolitik ein. Angebotsverbesserungen führen nachweislich zu hoher Akzeptanz bei der Bevölkerung. Als Beispiel kann hier der Bau des Wienerwald- und Lainzertunnel durch den Wienerwald genannt werden, welcher ebenfalls trotz großen Widerstandes ein Erfolgsmodell wurde und den Modal Split Anteil aus Richtung Westen nach Wien hinein nachhaltig zu Gunsten des ÖV verbessert hat. Erst wenn nachweislich das Verkehrsaufkommen auf bestehenden Straßen zurück geht, kann über Umgestaltungen diskutiert werden.

Ausgangslage

Salzburg hat aktuell rd. 158.000 Einwohner – inkl. umgebenden **Ballungsraum** auf österreichischem Staatsgebiet sind es etwa **350.000 Personen**. Hinzu kommen etwa 8.300 Nächtigungen pro Tag durch Touristen, wovon eine Vielzahl mit dem Pkw anreist sowie (Tages-) Pendler aus Bayern.

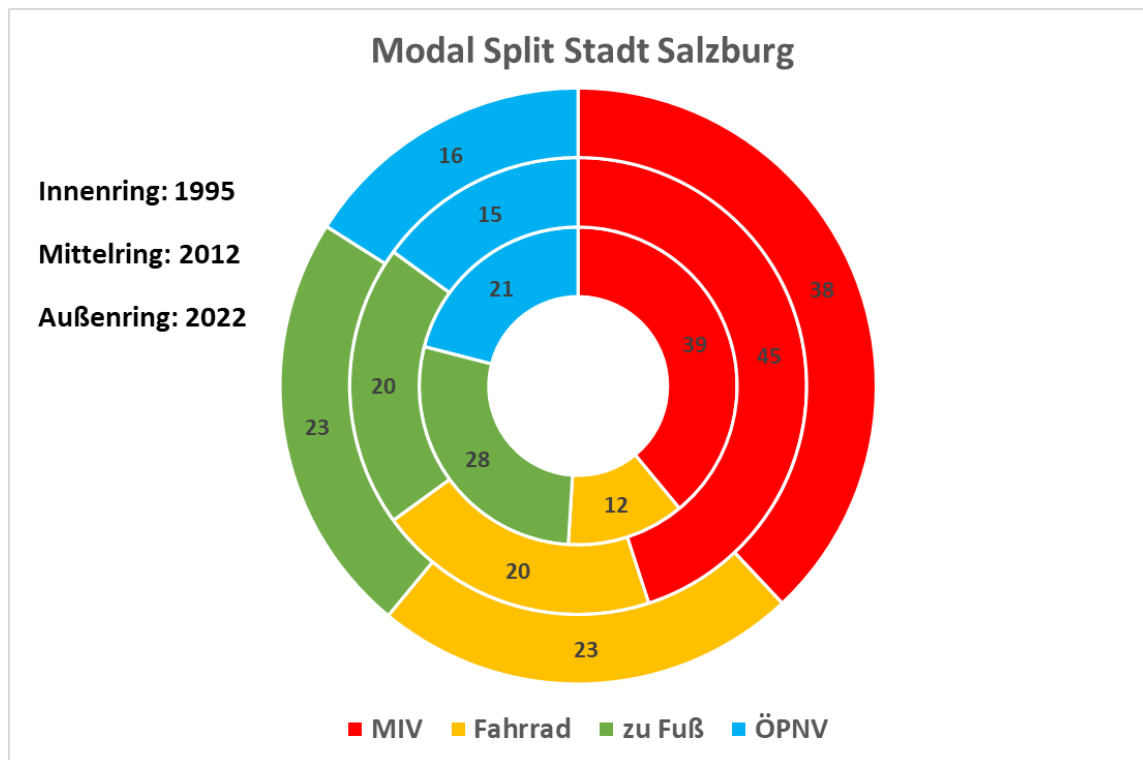


Quelle: Dr. Kloss; Vortrag „Paradigmenwechsel Stadt Salzburg“; 2015;

https://www.oevg.at/fileadmin/user_upload/Editor/Dokumente/Veranstaltungen/2018/paradigmenwechsel/Kloss.pdf

Salzburg hat ein veritables Verkehrs- respektive Staupproblem – insbesondere an Schlechtwettertagen. Das lässt sich im Speziellen am **Modal Split** (Anm.: Anteil der durch die Stadtbewohner je Verkehrsmittel zurückgelegten Wege; Pendler sind hierbei gar nicht eingerechnet) erkennen. Der Umstand, dass der ÖV-Wegeanteil in Salzburg sehr gering und der Fahrrad- und zu Fußwege-Anteil vergleichsweise hoch ist führt dazu, dass an Tagen mit Schlechtwetter diese Wege kompensiert werden müssen – in erster Linie per Umstieg auf den Pkw. Vergleicht man aktuelle Daten mit Zahlen von vor etwa 10 oder 20 Jahren wird ersichtlich, dass der Anteil des

ÖV seit Jahren sinkt respektive stagniert (Anm.: je nach Quelle variieren die Modal Split Anteile um wenige Prozentpunkte).

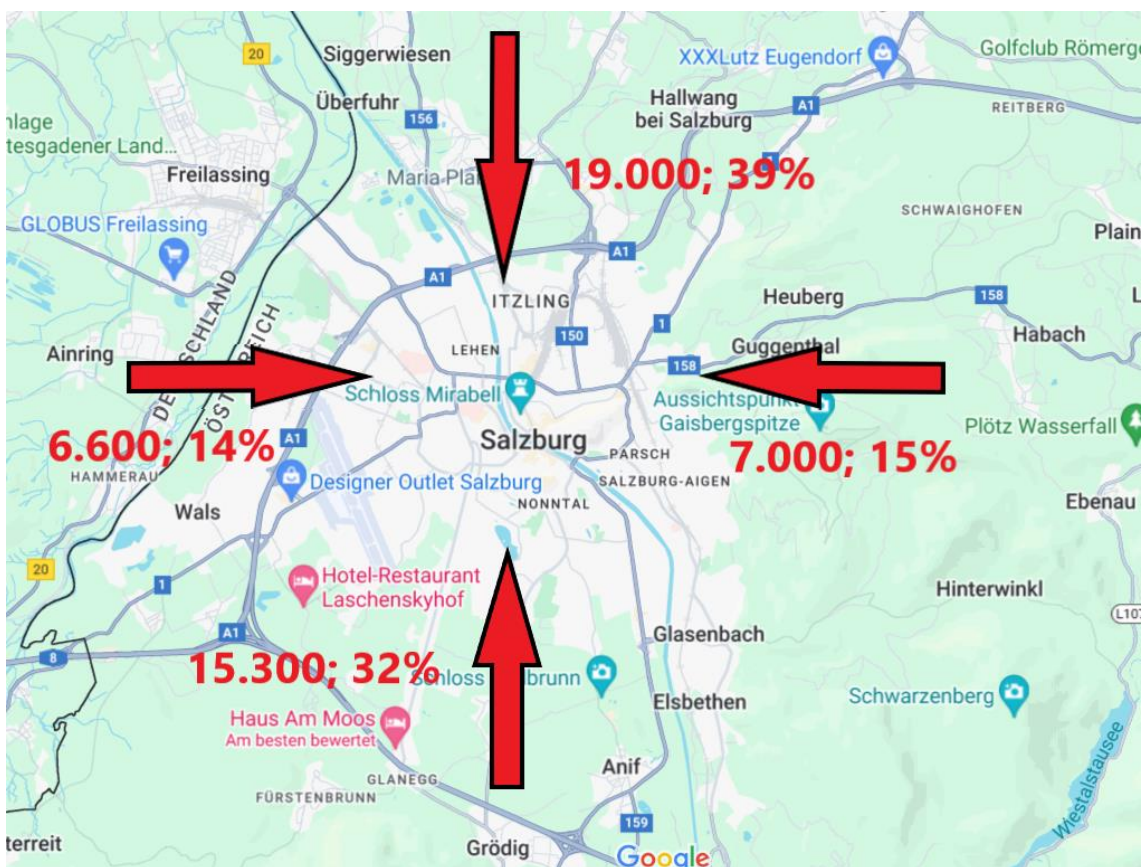


Quelle: Herry Consult; Stadt Salzburg; „Die Grünen“ Salzburg; Bearbeitung: ÖAMTC

Verfolgt man das Ziel diese Problematik zu lösen, so muss der MIV reduziert und der Anteil der Wege mit dem ÖV angehoben werden. Innerstädtische Kapazitäten sind nicht vermehrbar – der städtische Straßenraum historisch bedingt begrenzt. Um einen **ÖV-Anteil von 30%** zu erreichen – das entspricht aktuell nahezu einer Verdoppelung des Status Quo – müssten gem. Berechnungen etwa 50.000 Pkw-Fahrten mit 60.000 Personen vom Auto zum ÖV verlagert werden. Folge dessen braucht es beim ÖV ein Verkehrsmittel, welches in der Lage ist, hohe Fahrgastzahlen – insb. pro Stunde – transportieren zu können. Mit städtischen O-Bussen ist dies nicht zu bewältigen. Gem. Planungsangaben rechnet man beim S-LINK mit rd. 42.000 Fahrgästen pro Tag.

Die im Jahr 2019 seitens des Landes sowie der Stadt Salzburg präsentierte **Pendlerstromanalyse** brachte eine Reihe wesentlicher Erkenntnisse zum Vorschein:

- Täglich pendeln rd. 50.000 Personen nach Salzburg – überwiegend Erwerbspendler. Pendler aus Bayern sind dabei noch gar nicht inkludiert.
- 80% der Pendler-Wege erfolgen dabei im Pkw – d.h. dass fast 40.000 Pkw-Pendler pro Tag nach Salzburg fahren.
- Die Aufteilung der Pendlerströme nach Himmelsrichtung zeigt, dass die meisten Pendler mit 39% aus dem Norden (überwiegend Flachgau) sowie 32% aus Süden (überwiegend Tennengau) in die Landeshauptstadt kommen.



Quelle: Stadt Salzburg; Bearbeitung: ÖAMTC

- Neben den Einpendlern gibt es noch rd. 18.000 Auspendler, welche die Stadt zum Arbeiten verlassen sowie rd. 60.000 Binnenpendler, welche sich innerhalb der Stadtgrenzen bewegen. Auch für Teile von diesen Pendelverflechtungen bestehen Potentiale der Verlagerung durch den S-LINK.

Um exakte Angaben über mögliche Fahrgastpotentiale einer Verlängerung der Lokalbahn nach Süden treffen zu können, bräuchte es Erhebungen der Quell-/Zielbeziehungen der Pendler. Von Kritikern des Projekts wird oftmals nur die positive Wirkung für Pendler aus dem Süden erwähnt. Dem muss jedoch entgegnet werden, dass auch für gewisse Anteile aus den anderen Richtungen Relevanz besteht, wenn diese in den südlichen Bereich der Stadt müssen. Zudem darf das Projekt nicht isoliert betrachtet, sondern als Basis einer ÖV-Offensive für Salzburg gesehen werden. Verknüpfungen mit anderen ÖV sind ein wesentliches Element des Projektes.

Grundsätzliches zum Vorhaben

Der marketingtechnisch „S-LINK“ genannte Ausbau der Regionalbahn ist mehr als eine „Mini-U-Bahn“. Das wesentliche Ziel ist die Bündelung der Schieneninfrastruktur. Der S-LINK soll dabei das Kernelement im gesamten Zentralraum Salzburgs sein, in den letztlich alle Bahnlinien aus der Region aus dem Bezirk Braunau, aus dem Flachgau und aus dem angrenzenden Bayern ohne Umsteigen hineinfahren können.

Seit mehr als 30 Jahren bestehen Voruntersuchungen, Bekenntnisse sowie mittlerweile Detailplanungen zur Verbesserung einer schienengebundenen Nord-Süd-Durchquerung Salzburgs. Im *Masterplan Kernregion Salzburg* aus dem Jahr 2013 wurde bspw. als „Leitprojekt 5“ eine Verlängerung der Regionalbahn nach Süden festgeschrieben.

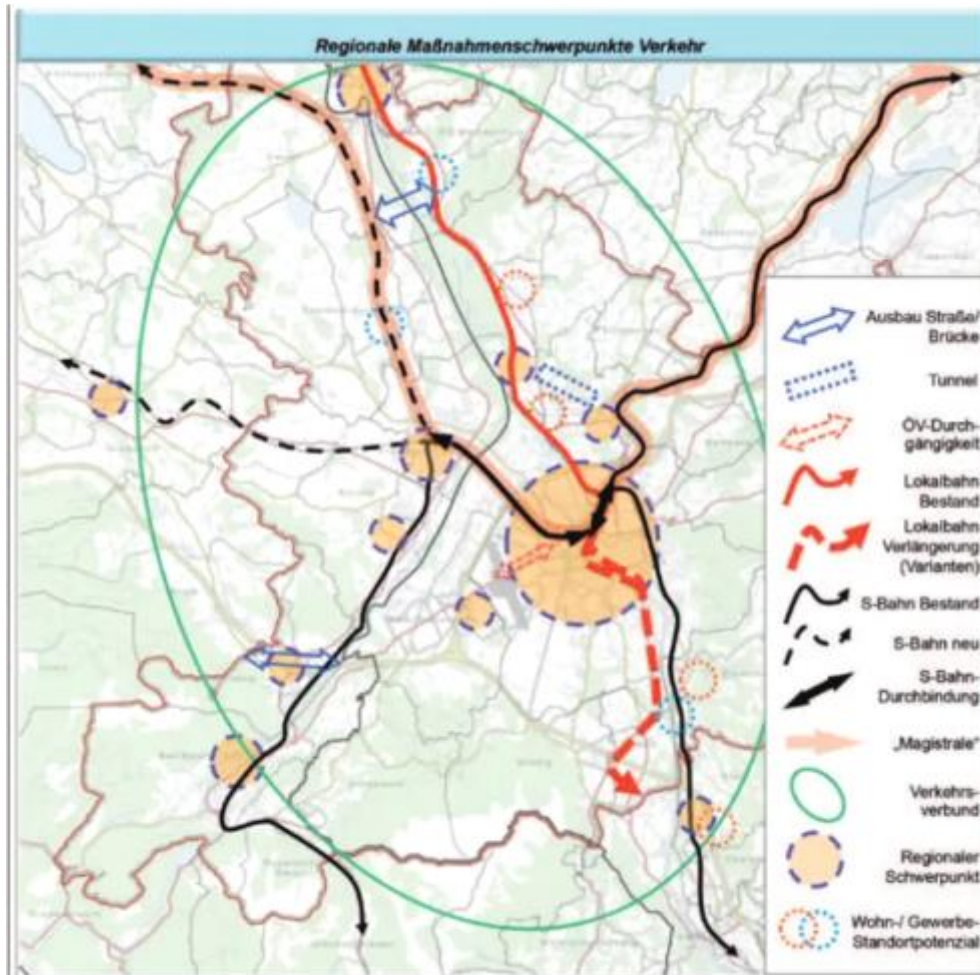


Abbildung 4: Regionale Maßnahmenswerpunkte Verkehr. Masterplan Kernregion Salzburg, 2013.

Quelle: S-LINK-Betreibergesellschaft; Bericht Projekthistorie und Begründung des öffentlichen Interesses; <https://www.s-link.at/downloads/>

Diskussionen, ob nicht oberflächliche Straßenbahnverbindungen sinnvoller wären, werden seit damals geführt. Allerdings muss klar sein, dass diese ohne massive Einschränkungen des MIV nicht zielführend sind, da Straßenbahntrassen nur in bestehenden Straßenräumen trassiert werden können und folge dessen ebenso wie Pkw im Stau stehen würden. Darüber hinaus ist selbst bei komplettem Ausschluss des MIV mit Behinderungen durch Fußgänger, Radfahrer, Liefer- und Versorgungsverkehr – und folglich mit geringer Reisegeschwindigkeit – zu rechnen. Salzburgs historisch gewachsene Bausubstanz sowie die gegebene Topografie lassen wenig Spielraum für

leistungsfähigen ÖV – insb. in Nord-Süd-Richtung. Eine untertunnelte Durchquerung der Altstadt erscheint als einzig zielführende Lösung, um hohe Fahrgastzahlen zu generieren sowie Verlagerungspotentiale vom MIV hin zum ÖV zu nutzen.

Mit dem Ausbau des O-Busses (7,5 min Takt im Innenstadtbereich), Busspuren, Verdichtung und Durchbindung der Regionalbusse sowie einer Verbesserung der bestehenden S-Bahnlinien kann der ÖV-Anteil gem. bestehender Untersuchungen auf theoretisch 19% angehoben werden. Innerstädtisch ist dies aufgrund des Platzmangels im Straßenraum ohne massive Restriktionen des MIV nicht in vollem Umfang umsetzbar, zudem kann an der Oberfläche niemals eine vollständige Unabhängigkeit vom übrigen Straßenverkehr und damit eine attraktive Reisegeschwindigkeit erreicht werden. Studien zeigen, dass erst mit der unterirdischen Durchbindung der Lokalbahn der ÖV-Anteil auf 24% gesteigert werden kann. Auf Basis dessen können in weiterer Folge Bahnen wie Messebahn mit Verlängerung Richtung Flughafen und Wals, Königseebahn und weitere Bahnen als Verzweigungen respektive Zubringer ausgeführt und der Modal Split auf rd. 30% angehoben werden.

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 eine leichte Zunahme der Weganzahl mit dem ÖV pro Bewohner zu erwarten. Daraus ergibt sich gem. Studie im Binnenverkehr der Stadt Salzburg eine Steigerung von 10% der Wege, die

mit dem ÖV 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 führen wird.

Großes Potential zeigen die prognostizierten Fahrgastzahlen für den Ausbau des S-LINK. Geht man von begleitenden Maßnahmen wie einer Bus- und Bahnverdichtung, von weiteren Maßnahmen wie der Parkraumbewirtschaftung in der Salzburger Innenstadt und dem Ausbau des S-LINK aus, so prognostiziert genannte Studie der *ZIS+P Verkehrsplanung* 70.000 öffentliche Fahrten pro Tag – davon 42.000 mit bzw. durch den S-LINK.

Erfolgt zusätzlich eine Verknüpfung des S-LINK mit dem ÖBB-Netz – welche als unabdingbar angesehen werden muss – und werden „Abzweigungen“ wie die Messebahn mit in die Prognose aufgenommen, kann obige Zahl auf 119.000 ÖV-Fahrten sowie davon 91.000 Fahrten mit dem S-LINK erhöht werden.

Bürgerbeteiligung und Umfragen

Partizipation ist seit Jahren ein wichtiges Thema in der Verkehrsplanung. Dementsprechend werden bei Verkehrsprojekten die Bürger eingebunden. Die Dimension des Projektes hat zudem zur Folge, dass sich Initiativen gründen, welche das Projekt unterstützen oder kritisieren.

Wie erwähnt bestehen Überlegungen zu einer Lokalbahnverlängerung in den Süden nach Hallein seit vielen Jahren – konkrete Planungen seit rd. 10 Jahren. Im Jahr **2017** kam es zu einer ersten größeren Verzögerung des Projektes aufgrund eines **negativen Finanzgutachtens**. Die Gesamtkosten wurden auf 1,5 Mrd. € beziffert woraus sich ein negatives Nutzen-/ Kostenverhältnis von

0,85¹ ergab und der Effekt der Verlagerung von Pkw-Fahrten auf nur 5.000 Pkw-Fahrten/Tag prognostiziert wurde. Die kolportierten 5.000 Pkw-Fahrten bezogen sich jedoch lediglich auf das Potential im Bereich Anif bis Hallein und verzerrten die Wirksamkeit.

2019 und 2020 wurden die Planungen wieder aufgenommen und vertieft. Aufgrund der herrschenden negativen Stimmung gab es auch ein negatives Ergebnis bei der im **November 2023** erfolgten **Bürgerbefragung** unter Einwohnern der Stadt Salzburg. 58% der damals stimmabgebenden Personen (Anm.: bei sehr geringer Beteiligung von 22% bzw. 25.000 Stimmabgaben) stimmten für ein Nein zum Bau des S-LINK. Allerdings war die damals formulierte Frage stark verkürzt und bezog sich nur auf den Bau des Fortsatzes innerhalb der Stadt („*Soll für das Bahnprojekt S-Link ein unterirdischer Tunnel vom Hauptbahnhof zum Mirabellplatz und unter der Salzach hindurch bis in den Süden der Stadt Salzburg gebaut werden?*“). Die Umfrageergebnisse waren für die Politik nicht bindend.

Nach einer Aufklärungskampagne sowie Informationsoffensive wird nun am **10. November 2024 erneut abgestimmt** – mit einer offeneren Fragestellung sowie unter Einbeziehung der Bewohner der Stadt Salzburg sowie der angrenzenden Regionen Flachgau und Tennengau. Die Fragestellung lautet wie folgt: „*Soll das Land Salzburg darauf hinwirken, dass im Interesse der Verkehrsentlastung die Verlängerung der Lokalbahn bis Hallein (S-LINK) als Teil einer Mobilitätslösung, die auch Stiegl- und Messe-/Flughafenbahn vorsieht, umgesetzt wird?*“

Die Notwendigkeit der Verlängerung der Lokalbahn nach Süden zeigen Daten einer repräsentativen **IMAS-Befragung zum ÖV** unter 1.200 Personen im Salzburger Zentralraum (Flachgau, Tennengau und Stadt Salzburg) aus April 2024:

¹ Die Gegenüberstellung von Nutzen und Kosten ergibt das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV). Bei einem Ergebnis > 1,0 ist die volkswirtschaftliche Sinnhaftigkeit der Maßnahme nachgewiesen.

- 64% der Befragten gaben an, täglich oder mehrmals pro Woche das Auto zu nutzen.
- 33% tun das täglich, 31% drei bis sechs Mal pro Woche.
- 59% der Befragten rechnen damit, dass Verkehrsaufkommen und Individualverkehr in den nächsten vier bis fünf Jahren noch steigen werden.

Auch die Stimmung zum S-LINK an sich wurde im Rahmen der Umfrage abgefragt. Das Ergebnis: 41% sind für die Verlängerung der Lokalbahn durch die Altstadt, 41% dagegen. Es zeigt sich aber: Junge Menschen haben sich mehrheitlich für den S-Link ausgesprochen, ältere Personen eher dagegen.

Seitens der Projektbetreibergesellschaft wurde eine Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) eingereicht und im UVP-Verfahren seitens der Behörde geprüft und im Juni 2024 genehmigt. Danach erfolgten Einspruchsmöglichkeiten, welche u.a. vom Naturschutzbund Salzburg, der Initiative „Stopp U-Bahn“ oder Hotelbetreibern getätigt wurden. Die Landesumweltanwaltschaft wiederum sah nach Konkretisierung des Projektes im Rahmen des UVP-Verfahrens nicht ausreichende Mängel für eine Beschwerde.

Nutzen-Kosten-Verhältnis sowie Finanzierungssicherheit

Die **Finanzierung von Eisenbahn-Infrastruktur** ist in Österreich klar geregelt. Dabei wird zwischen Bahnbauten der ÖBB und denen der sog. "Privatbahnen", wie in Österreich die nicht bundeseigenen Bahnen genannt werden, unterschieden. Die Salzburger Lokalbahnen sind solche "Privatbahnen" und deren Infrastrukturfinanzierungen sind im **Privatbahn-Gesetz** geregelt. In §4 werden die sog. „MIP-Mittel“ – die mittelfristigen Investitions- und Erhaltungsprogramme – definiert. Diese MIP-Programme werden in Fünfjahresschritten ausgeschüttet und der Bund bezahlt daraus 50% der

Investitionskosten. Die restlichen 50% werden durch das Land Salzburg, die Stadt Salzburg und ggf. EU-Förderungen finanziert.

Im März 2019 wurde zwischen Bund, Land und Stadt Salzburg eine **Absichtserklärung** – basierend auf dem Landesmobilitätskonzept 2016-2025 – zum Weiterbau der Lokalbahn bis Hallein vereinbart. Ebenso wurde 2019 der Gesellschaftsvertrag *Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschafts GmbH* beschlossen, welcher die Rechtsgrundlagen sowie das Verhältnis der Gesellschafter untereinander regelt.

Im Dezember 2020 wurde die **Rahmenvereinbarung** zwischen Bund, Land und Stadt Salzburg getroffen. Diese Rahmen- bzw. Finanzierungsvereinbarung bezieht sich auf die Grundsätze der Absichtserklärung und konkretisiert diese. Durch Unterzeichnung erlangte die Vereinbarung Verbindlichkeit.

Um in Österreich ein Verkehrsprojekt planen, bauen und betreiben zu können, ist eine **Nutzen-/ Kostenanalyse** durchzuführen und durch die dafür vorgesehenen Prüfinstanzen des BMK (Bundesministeriums für Klimaschutz) zu prüfen und ggf. genehmigen zu lassen. In den technischen Richtlinien (RVS) gibt es dafür ein standardisiertes Verfahren, in welchem nach der RVS 02.01.22 („*Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen*“) das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) ermittelt wird. Die Gegenüberstellung von Nutzen und Kosten ergibt das NKV. Bei einem Ergebnis $> 1,0$ ist die volkswirtschaftliche Sinnhaftigkeit der Maßnahme nachgewiesen.

Seitens der Projektbetreibergesellschaft wurden alle relevanten Kosten- und Nutzenaspekte an ein Ziviltechnikerbüro beauftragt und für drei Varianten erstellt sowie jeweils das NKV errechnet. Die **favorisierte Variante 2 erhielt dabei ein positives NKV von 1,26**. Die oberste Eisenbahnbehörde im BMK hat die Wirtschaftlichkeitsberechnung bzw. die Nutzen-/ Kosten-Analyse per Bescheid zur „*Verleihung einer Konzession zum Bau und zum Betrieb einer vernetzten Nebenbahn für die Lokalbahnstrecke Salzburg Lokalbahnhof bis Hallein*“ vom

12.02.2024 bestätigt. Die Wirtschaftlichkeitsrechnung kann als „konservativ“ angesehen werden, da viele Nutzen wie bspw. Optimierung des Linienbusnetzes, Mobilitätsvorsorge, Ausbau von P&R, etc. nicht berücksichtigt wurden.

Nutzen-Kosten-Verhältnis	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Nach Richtlinie	1,13	1,03	0,79
Ergänzung zur Richtlinie	1,28	1,18	0,90
Ergänzung zur Richtlinie (val.)	1,38	1,26	0,97

Quelle: Projektbetreibergesellschaft „S-LINK“

Aufgrund des derzeitigen Planungsstandes wurden alle Einreichungen (bspw. UVE) und Nachweise (bspw. NKV) nur für den ersten Projektteil (Lokalbahnhof bis Mirabellplatz) durchgeführt. Weitere Planungssicherheit würden derartige Nachweise auch für die restlichen Teil-Abschnitte bis Hallein geben und sollten ehestmöglich nachgereicht werden. Bislang erfolgte dies nicht da damit argumentiert wurde, dass noch keine endgültige Trassenentscheidung getroffen wurde. Im April 2024 wurden Trassen präsentiert – allerdings zwischen Anif und Hallein nur „Korridore“. Detailabstimmungen mit den Anrainergemeinden zur Konsensfindung stehen noch aus.

Im Zuge der Projekteinreichungen wurde durch die Projektbetreibergesellschaft auch eine Studie zu den **ökonomischen Auswirkungen des Projektes** beauftragt. Das Economica Institut für Wirtschaftsforschung hat dabei folgendes errechnet:

- Die Investitionssumme, welche für das erste Bauvorhaben „Salzburg Lokalbahnhof bis Mirabellplatz“ in Höhe von rd. 200 Mio. Euro benötigt werden, generieren in Salzburg eine Bruttowertschöpfung, die 0,46% der gesamten, jährlichen Bruttowertschöpfung des Landes (rd. 26 Mrd. Euro) ausmachen.
- Jeder in den S-LINK investierte Euro generiert eine totale Wertschöpfung in Österreich von 0,81 Euro.

- Etwa 64 Mio. Euro (70%) der direkten Wertschöpfung können der Stadt Salzburg zugerechnet werden.
- Bereits durch das erste Teilvorhaben sind allein in Salzburg ca. 2.000 Arbeitsplätze gesichert.

Der Ausbau der Salzburger Lokalbahn hat somit gem. Studie des Economica-Institutes einen massiven ökonomischen Impact – und das nicht nur auf die Stadt Salzburg, sondern auf ganz Österreich, da dem Bund ein großer Teil des zusätzlich generierten Steueraufkommens zufließt.

ÖAMTC-Stellungnahme

Der ÖAMTC als Mobilitätsclub setzt sich für die freie Wahl der Mobilität sowie einer **Angebots- anstelle Restriktionspolitik** ein. Als Beispiel einer funktionierenden Angebotspolitik kann hier der Bau des Wienerwald- und Lainzer-Tunnels² durch den Wienerwald genannt werden, welcher ebenfalls trotz großen Widerstandes ein Erfolgsmodell wurde und den Modal Split Anteil aus Richtung Westen nach Wien hinein nachhaltig zu Gunsten des ÖV verbessert hat. Auch die Wiener U-Bahn trägt seit Jahrzehnten zu einem hohen ÖV-Anteil im Stadtgebiet bei, der mutmaßlich mit Straßenbahn und Bus alleine nicht erreichbar wäre. Zeitersparnis ist letztlich das stärkste Argument, den Pendelverkehr auf die Schienen zu bringen.

Große und teure Infrastrukturprojekte stoßen i.d.R. auf Widerstand. Da jedoch die Bevölkerung – v.a. in urbanen Gebieten – wächst, ist ein Erhalt des Status Quo nicht möglich. Es ist nachvollziehbar, dass Bedenken bestehen. Allerdings

² Eckdaten: Wienerwaldtunnel (13,4 km) und Lainzer Tunnel (9,4 km) sind aneinander anknüpfende Eisenbahntunnel von NÖ durch den Wienerwald und Lainzer Tiergarten nach West-Wien. Kosten beliefen sich auf mehr als 2,3 Mrd. Euro. Ziel war die Erhöhung der Kapazitäten im Ost-West-Transit des ÖV in die Bundeshauptstadt. Der Modal Split-Anteil des ÖV konnte im Pendelverkehr auf diesem Korridor von 25 auf 40% (!) angehoben werden. Auf den restlichen Korridoren nach Wien liegt der Anteil des ÖV bei rd. 20%.

ist – wie in einer demokratischen Gesellschaft üblich – das öffentliche über das Einzelinteresse zu stellen und dem Willen der Mehrheit der Bevölkerung nach umfangreicher Information über Vor- und Nachteile des Vorhabens Rechnung zu tragen.

Eine Umsetzung des Projektes S-LINK in seiner vollen Ausbaustufe (Lokalbahnhof bis Hallein) ist als wichtiger Baustein für eine nachhaltige Mobilität sowie einer Verbesserung der Verkehrssituation in der Stadt Salzburg als zielführend anzusehen. Das erste Teil-Projekt wurde für umweltverträglich erklärt und dessen Nutzen – sowohl in verkehrlicher als auch ökonomischer Sicht – mehrfach nachgewiesen. Allerdings muss darauf verwiesen werden, dass aufgrund des Platzmangels an der Oberfläche mit Einschränkungen während der Bauzeit sowie auch danach zu rechnen ist. Es ist dabei jedoch darauf bedacht zu nehmen, dass im Zuge des Baus sowie danach Einschränkungen anderer Verkehrsarten zu minimieren sind.

Die im Zuge der Trassenbekanntgabe im April 2024 präsentierten drei Varianten im südlichen Stadtbereich Salzburgs entlang der Alpenstraße verdeutlichen diese Problematik: Führt die Trasse länger unterirdisch, so erhöhen sich die Baukosten massiv. Fährt sie frühzeitig wieder oberirdisch, so sind Einschränkungen anderen Verkehrsarten – allen voran des MIV – zu erwarten. Basierend darauf sind verkehrstechnische Nachweise zu erbringen, dass etwa Fahrstreifenentfalle keine Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses generieren. Hierzu braucht es detaillierte Angaben über Verlagerungseffekte vom MIV zum ÖV, Verlagerungen auf umliegende Straßenzüge sowie großräumig und Restfrequenzen am betreffenden Straßenabschnitt. Zudem müssen multimodale Knotenpunkt mitgedacht werden. Nur wenn bei Haltestellen P&R sowie B&R Parkmöglichkeiten bestehen, können die Menschen umsteigen und den ÖV nutzen.



Quelle: S-LINK Projektbetreibergesellschaft; <https://www.s-link.at/downloads/>

Sollte es zu einem (endgültigen) Aus des Projektes kommen, dann darf dies nicht zu einem Stillstand führen, sondern es müssen alternative sowie gleichwertige und umsetzungsfähige Maßnahmen aufgezeigt werden. Das Konzept „NASA“

(Nahverkehr Salzburg) ist in der Theorie eine gute Alternative, jedoch mit dem Makel nicht alle Verkehrsarten zu berücksichtigen und den MIV ohne Rücksicht zu verdrängen. Der MIV ist ein wichtiges Element der Mobilität und muss, auch im städtischen Verkehr, neben dem Umweltverbund (ÖV, Fahrrad, zu Fuß), seinen Platz behalten.

Dipl.-Ing. David **Nosé**

ÖAMTC – Konsumentenschutz & Interessensvertretung

Abt. Verkehrstechnik

Wien, 23. August 2024