

Mobilität in Salzburg

Pro und Contra S-LINK

- Pro und Contra
- Im Überblick
- Die Details
- Empfehlungen der Parteien
- Die Befragung

Informieren – Abstimmen – Mitentscheiden:
Das Ergebnis zählt

Befragung: Sonntag, 10. November 2024



Alle Informationen finden Sie auch
mit diesem QR-Code oder unter
www.stadt-salzburg.at/mitentscheiden

Salzburg!
Neu regieren.



Inhalt

| | |
|--|----|
| Die Abstimmungsfrage | 5 |
| Die Pro-Argumente – im Überblick | 6 |
| Die Gegen-Argumente – im Überblick | 7 |
| Die Argumente für den S-LINK im Detail | 8 |
| Die Argumente gegen den S-LINK im Detail | 14 |
| Empfehlungen der Parteien | 22 |

Impressum:

Herausgeberin, Medieninhaberin: Stadt Salzburg
Für den Inhalt verantwortlich: Info-Z
Konzept, Redaktion und Gestaltung:
ikp Vorarlberg GmbH und ikp Salzburg GmbH
Herstellerin: offset5020 Druckerei & Verlag GesmbH
Verlag und Herstellungsort: 5071 Wals

Vorwort

Der Wunsch nach objektiver Information über den S-LINK und die Salzburger Mobilitätslösung ist in den vergangenen Monaten immer wieder aufgetaucht. Welche Vorteile würden erzielt werden, welche Nachteile entstünden durch Bau und Betrieb, wie viel würde das Projekt S-LINK kosten und wie kann das Projekt finanziert werden? Existieren bereits Alternativen oder alternative Ideen, um die Verkehrsprobleme der Stadt und der Umlandgemeinden auf lange Sicht zu lösen?

Einerseits gibt es einen positiven Bescheid für das erste Vorhaben „Verlängerung Salzburger Lokalbahn bis Mirabellplatz“ und die Genehmigung gemäß Umweltverträglichkeitsgesetz. Somit liegt eine Bestätigung der Behörde vor, dass das Projekt als Projekt der Klima- und Energiewende eingestuft ist. Auch das Klimaschutzministerium hat dem Vorhaben einen positiven Bescheid erteilt und die Kosten-Nutzen-Analyse und Wirtschaftlichkeit des Projekts bestätigt.

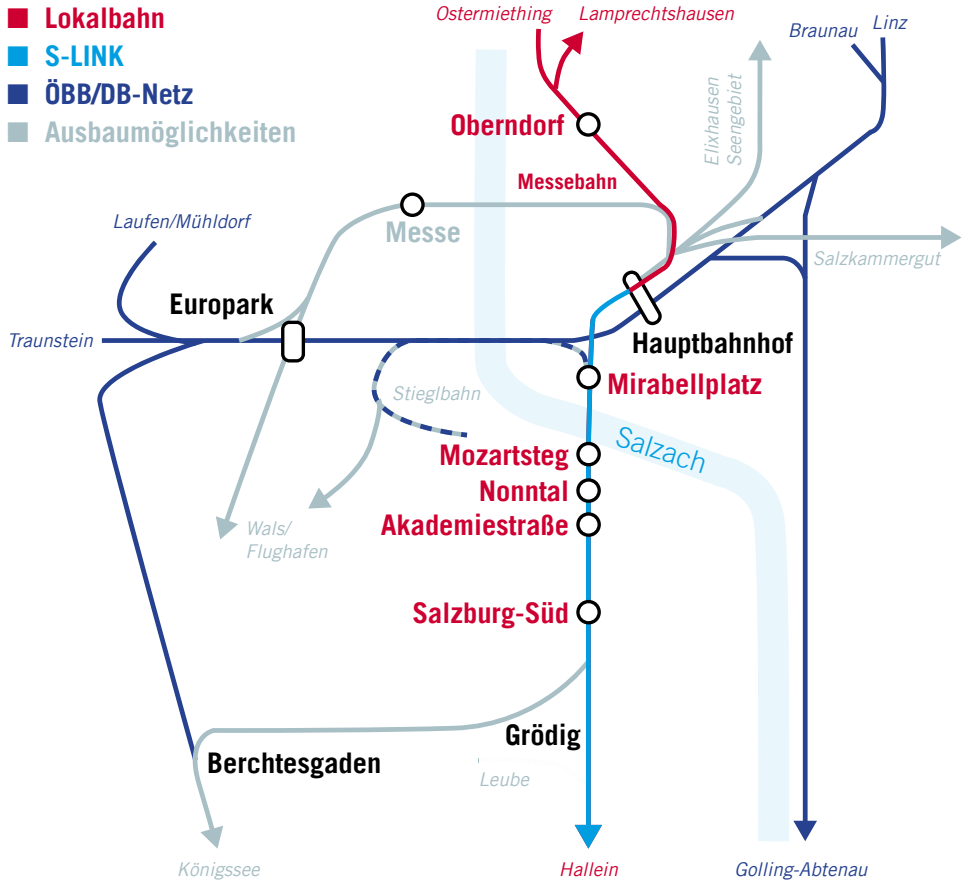
Andererseits gibt es in der Bevölkerung und bei Bürgerinitiativen Ängste und Befürchtungen sowie Zweifel an der Arbeit der vielen Gutachter:innen, die Initiative „Stopp U-Bahn“ hat eine Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht gegen den Umweltverträglichkeitsprüfungsbescheid (UVP) eingebracht.

Mit dieser Abstimmungsbroschüre nach dem Vorbild der Schweiz wollen wir Ihnen helfen, Ihre Entscheidung zu treffen. Wir haben versucht, nach vielen Gesprächen u. a. mit der Projektgesellschaft, dem Salzburger Verkehrsverbund, der Verkehrsplanung der Stadt sowie mit Befürworter:innen und Gegner:innen, die Argumente für ein Ja und für ein Nein am 10. November verständlich aufzubereiten. Die Gleichgewichtung der Pro und Gegenargumente in dieser Broschüre ist – wie im Journalismus oft – bewußt gewählt – auch wenn dadurch eine „falsche Ausgewogenheit“ entstehen kann. Falsche Ausgewogenheit bedeutet eine gleiche Gewichtung bzw. gleichwertige Darstellung zweier unterschiedlicher Positionen, obwohl die fachliche Expertise bzw. in der Wissenschaft die wissenschaftliche Beleglage klar für eine Seite spricht.

„Salzburg! Neu regieren.“ bedeutet auch, die Bürger:innen der Stadt Salzburg in diesen wichtigen Fragen mitentscheiden zu lassen. Diese Entscheidung wird sich auf viele Aspekte des Zusammenlebens in der Stadt auswirken. Machen Sie sich selbst ein Bild und entscheiden Sie mit!

Die Herausgeberin

Darum gehts am 10. November:



Die Abstimmungsfrage

„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?“



Pro und Contra

Auf den nächsten Seiten sehen Sie die Argumente im Überblick: eine Zusammenfassung nach zahlreichen Gesprächen, der Durchsicht von Hunderten Leserbriefen und der Bitte an den Verein „DAFÜR – Zukunft Mobilität“ und an die Initiative „Stopp U-Bahn“, ihre Argumente kurz darzustellen.

Mit folgenden Institutionen und Gesprächspartner:innen wurden zum Teil mehrere Gespräche geführt (in alphabetischer Reihenfolge):

- Bürger:innen-Initiative „Stopp U-Bahn“, DI Hadwig Soyoye-Rothschädl, Rudolf Frauenschuh, Wilfried Rogler
- IMLAUER Hotel Pitter Salzburg, Georg Imlauer
- Salzburger Linien Verkehrsbetriebe GmbH, Mag. Gerlinde Hagler, Mag. Reinhard Gassner
- Salzburger Verkehrsverbund GmbH, Mag. Johannes Gfrerer
- S-LINK Projektgesellschaft, MMag. Dr. Monika Stöggel, Albert Greinmeister, Moritz Rettenbacher
- Stadt Salzburg, Amt für Stadtplanung und Verkehr, DI Franz Schober
- Trafility, DI Dr. Georg Kribernegg
- Verein „DAFÜR – Zukunft Mobilität“, Gunter Mackinger, Josef Scheinast

Pro

Der Verein „DAFÜR – Zukunft Mobilität“ versucht, die Salzburger:innen von der Notwendigkeit des S-LINKs und den Vorteilen der Mobilitätslösung zu überzeugen. Das sind die wichtigsten Argumente:

1 Der S-LINK trage zur Verkehrsberuhigung bei

Der S-LINK macht den öffentlichen Verkehr in der Stadt Salzburg zukunftsfit. Er ist eine attraktive Alternative zum Individualverkehr. Gemeinsam mit weiteren Maßnahmen – Ausbau Bus-, Rad- und Fußverkehr und der Reduktion von motorisiertem Individualverkehr durch Restriktionen – soll der Anteil des öffentlichen Verkehrs von derzeit ca. 15 % auf zumindest 30 % erhöht werden.

2 Der S-LINK wäre der Stamm, in der Zukunft folgen weitere Bahnen

Der S-LINK würde zur zentralen Achse der langfristigen Verkehrslösung der Stadt und des Umlandes mit weiteren Bahnen. Neben den Verknüpfungen mit den ÖBB-Strecken prüft die Projektgesellschaft auch die Einbindung der Messebahn, der Stieglbahn, der Königsseebahn oder der Salzkammergut-Lokalbahn.

3 Der S-LINK schaffe mehr Lebensraum, Oberflächen würden neu gestaltet

An der Oberfläche steht durch die Mobilitätsverlagerung mehr Raum zur Verfügung, der von allen Verkehrsteilnehmer:innen besser genutzt werden kann. Fußgänger:innen und Radfahrer:innen bekommen mehr Platz. Der neu geschaffene Raum mit größeren Grünflächen und neuen Bäumen kann zu einer dichteren Beschattung und zu mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität beitragen.

4 Der S-LINK ist gut für das Klima und spart CO₂

Laut Berechnungen der Projektgesellschaft werden durch den S-LINK jährlich rund 40.000 Tonnen CO₂ eingespart. Im Rahmen des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens haben rund 25 unabhängige Expert:innen bestätigt, dass die Verlängerung der Lokalbahn einen positiven Beitrag für das Klima leistet.

5 Kosten-Nutzen-Analyse sieht mehr Vorteile

Insgesamt ergibt eine Kosten-Nutzen-Analyse der Projektierungsgesellschaft, die vom Klimaschutzministerium (BMK) bestätigt wurde, dass die Vorteile die Kosten überwiegen. Der Bund hat fixiert, 50 % der Kosten zu übernehmen. Damit wird die finanzielle Belastung für Stadt und Land halbiert. Insgesamt könnte somit der Bund zwischen 1 und 1,5 Milliarden Euro in die Region Salzburg investieren.

Contra

Die Initiativen „Stopp U-Bahn“ und „altstadt retten“ sprechen sich gegen den Bau des S-LINKs aus. Dies sind die zentralen Argumente:

1 Die Verkehrswirksamkeit des S-LINKs sei viel zu gering

Ein Großteil der Pendler:innen von und nach Salzburg würde nicht profitieren, da laut Pendlerstromanalysen nur ca. 25 % die Nord-Süd-Strecke nutzen. Der restliche Anteil aus Richtung Mattsee, Mondsee, St. Gilgen, Wals oder Berchtesgaden kommend ist zukünftig trotz des S-LINKs auf das Auto oder Busse angewiesen.

2 Der Verlauf der S-LINK-Trasse bis Hallein sei nicht geklärt

Es sei noch nicht bekannt, auf welcher Höhe der Alpenstraße der S-LINK wieder auftauchen soll. Es ist lediglich das erste Teilstück von 850 Metern bis zum Mirabellplatz mit einer Umweltverträglichkeitsprüfung genehmigt und im Detail geplant. Wichtige Stadtknoten wie der Ferdinand-Hanusch-Platz und das Rathaus werden nicht angefahren.

3 Der Bau des S-LINKs verursache wirtschaftliche und kulturelle Schäden

Durch die Bauarbeiten im ersten Bauabschnitt im Verlauf von drei Jahren sind für die Gastronomie und Hotellerie zwischen Bahnhof und Mirabellplatz laut einer Studie der Sparte Tourismus und Freizeitwirtschaft der Wirtschaftskammer Salzburg Schäden in Höhe von ca. 200 Millionen Euro erwartbar. Am meisten betroffen sind darüber hinaus Betriebe in der Neustadt, der Alpenstraße und das Kongresshaus. Im Bereich der Altstadt können Gebäude durch die Untertunnelung gefährdet sein, das Weltkulturerbe ist bedroht.

4 Der S-LINK sei schlecht für das Klima und verursache zu viel CO₂

Beim S-LINK-Tunnelbau braucht es eine große Menge Beton und Stahlbeton, insbesondere auch aufgrund des schlechten Bauwerks. Die verursachte CO₂-Menge kann in der erwartbaren Nutzungsdauer des Tunnels von 100 Jahren nicht kompensiert werden, auch nicht durch Abzug der eingesparten Autofahrten.

5 Die Kosten des S-LINKs würden höher ausfallen als angegeben

Die geschätzten Kosten für den S-LINK seien nicht realistisch berechnet, da unter anderem Preissteigerungen, Zinsen, Entschädigungen und die Erhaltung bzw. der Betrieb der Bahn nicht eingerechnet sind. Die Kosten für das Projekt bis nach Hallein könnten 4 Milliarden Euro betragen.

Die Argumente für den S-LINK im Detail

1 Der S-LINK trage zur Verkehrsberuhigung bei

Salzburg gehört zu den Städten Österreichs, in der die Menschen sehr lange im Stau stehen. Für den Stau gibt es viele Ursachen: neben der aktuell vorherrschenden Verkehrsüberlastung als Hauptursache behindern u. a. Bauarbeiten für die Strom- und Wasserversorgung, auch Staus in Folge von Verkehrsunfällen, Demonstrationen und anderen Großveranstaltungen behindern den Verkehrsfluss. Abgesehen von solchen besonderen Situationen gehen die Verkehrsplaner:innen zur Berechnung der Verkehrswirkung alternativer Lösungen von Zahlen der Statistik Austria aus. Für die Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH. hat u. a. der Verkehrsexperte Dr. Günther Penetzdorfer, der auch ehrenamtlich für den Verein „DAFÜR – Zukunft Mobilität“ tätig ist, die Zahlen analysiert. Demnach pendeln täglich 60.000 Menschen aus dem Umland in die Stadt Salzburg und treffen auf 18.000 Pendler:innen, die von der Stadt ins Umland wollen. Dazu kommen nochmals 60.000 Salzburger:innen, die innerhalb der Stadtgrenze pendeln, der Freizeit- und Einkaufsverkehr sowie Tagestourist:innen sind dabei noch nicht berücksichtigt.

Aufgrund der Stadtberge und der Salzach ist der oberirdische Straßenraum im Kernbereich begrenzt. Zurzeit treffen der Nord-Süd-Verkehr und der Ost-West-Verkehr zwischen Leherer Brücke und Nonntaler Brücke aufeinander und behindern sich gegenseitig. Mit dem S-LINK soll die Hauptlast des Nord-Süd-Verkehrs eine Ebene tiefer gelegt werden, wodurch alltägliche Relationen mit dem öffentlichen Verkehr effizient und schneller zu bewältigen sind. So werden täglich rund 50.000 PKW-Fahrten eingespart.

(Quelle: <https://www.s-link.at/nutzen>, Stand 20. September 2024). Gemeinsam mit weiteren Maßnahmen soll der Anteil des öffentlichen Verkehrs von zurzeit ca. 15 % auf 30 % erhöht werden.

Täglich pendeln 60.000 Menschen aus dem Umland in die Stadt Salzburg, 18.000 wollen von der Stadt ins Umland und weitere 60.000 pendeln innerhalb der Stadt.

2 Der S-LINK sei der Stamm, in der Zukunft folgen weitere Bahnen

Der S-LINK und die neue Mobilitätslösung sollen den öffentlichen Verkehr zukunftsfit machen. Sie sind eine attraktive Alternative zum Individualverkehr innerhalb der Stadt sowie zwischen dem Flachgau und dem Tennengau.

Die Durchbindung der Lokalbahn vom Hauptbahnhof durch das Zentrum der Stadt bis Hallein bietet die Chance, eine hochwertige Achse für den öffentlichen Verkehr zu etablieren. Laut Verein „DAFÜR – Zukunft Mobilität“ ist sichergestellt, dass die neuen Tram-Train-Garnituren von der Konzeption her bei Bedarf sowohl im Lokalbahnnetz (S-LINK) als auch auf den stadtnahen Strecken der ÖBB eingesetzt werden können. Die Durchbindung der Lokalbahn durch die Stadt ist die Voraussetzung für eine sinnvolle Integration weiterer Bahnlinien wie z. B. die „Messebahn“, die als „Flughafenbahn“ verlängert werden kann, bzw. der „Stieglbahn“. So soll auch die hohe Anzahl der Touristenbusse in der Stadt reduziert werden. Wenn das Messegelände und der Messeparkplatz mit dem S-LINK verbunden sind, können zukünftig Gäste der Stadt Salzburg direkt an die Innenstadt angebunden werden. Wie der Verein „DAFÜR – Zukunft Mobilität“ sagt, können sie dann bequem, schnell und vor allem in hoher Anzahl direkt in bzw. durch die Stadt zu den touristischen Highlights gebracht werden. Die Sinnhaftigkeit dieses Projekts steht und fällt für die Befürworter:innen mit der Durchbindung der Lokalbahn als Stammstrecke durch die Stadt; hinzu kommt die zukünftige Möglichkeit der Erschließung weiterer Umlandregionen mit der Schiene.

Die Durchbindung der Lokalbahn durch die Stadt ist auch Voraussetzung für eine sinnvolle Integration weiterer Strecken wie z. B. der „Messebahn“.

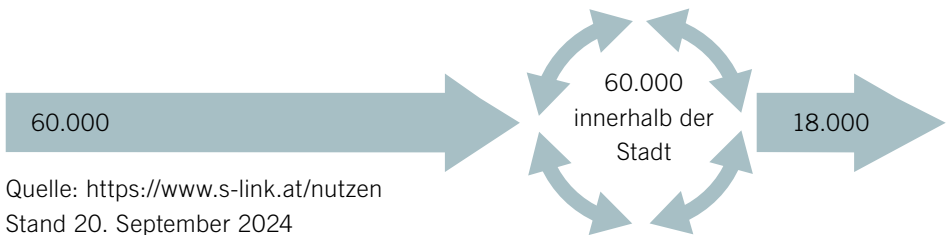
Zubringer für Bus und Bahn – weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen

Der S-LINK soll als leistungsfähige Verbindung quer durch die Stadt das Rückgrat für alle daran andockenden Linien von Bus und Bahn sein und so attraktive Fahrzeiten auch für Relationen, welche nicht direkt an der Strecke liegen, sichern. Gemeinsam mit gezielten verkehrsberuhigenden Maßnahmen – Ausbau Bus-, Rad- und Fußverkehr, Reduktion von motorisierten Individualverkehr durch Restriktionen – kann der Anteil des öffentlichen Verkehrs von zuzeit ca. 15 % auf 30 % erhöht werden.

Für den Verein „DAFÜR“ ist der S-LINK die neue innerstädtische Hauptschlagader für ein zukunftsfähiges Verkehrssystem. Ein solches besteht aus den Achsen Lokalbahn/S-LINK und S-Bahn sowie aus leistungsfähigen Busachsen, dort wo keine Schienenverbindung existiert, wie z. B. auf den Buslinien 120, 140, 150. Das Obus-Netz soll parallel zum S-LINK zur Feinverteilung gestärkt und in die direkt angrenzenden Umlandgemeinden verlängert werden.

Der S-LINK würde die Verbindung zu den wichtigsten Zielen der Stadt ermöglichen

Heute pendeln rund 60.000 Menschen in die Stadt Salzburg, 18.000 aus der Stadt und weitere 60.000 innerhalb der Stadt zu und von ihrem Arbeits- und Ausbildungsplatz. Hinzu kommen pro Jahr ca. 7 Millionen Tagestourist:innen und zahlreiche Freizeit- und Versorgungsfahrten, welche sich jedoch nicht genau abbilden lassen. Verkehrszählungen des Landes Salzburg haben ergeben, dass an Wochentagen im Schnitt rund 100.000 Personen über die Pendler:innen hinaus mit dem Pkw die Stadtgrenze queren.



Die Region rund um die Stadt Salzburg wächst dynamisch, sie reicht im Norden und Osten durch den Flachgau bis nach Oberösterreich, im Süden in den Tennengau und im Westen nach Bayern. Die gefahrenen Kilometer nehmen hier seit Jahrzehnten trotz Home-Office o. Ä. stetig zu (Quelle: Verkehrserhebung Salzburg 2022, Amt der Salzburger Landesregierung).

Neben den zahlreichen Attraktionen des Weltkulturerbes ist die Salzburger Altstadt mit vielen Veranstaltungen aus Sport und Kultur ein beliebter Ort und Anziehungspunkt für tausende Menschen. Mit der geplanten unterirdischen Haltestelle am Mozartsteg soll ein direkter Ein- und Ausstieg im Zentrum der Stadt möglich werden. Mit einem bereits für den Anfang geplanten 7,5-Minuten-Takt sollen 10.400 Personen pro Stunde befördert werden, was die Abwicklung von Großveranstaltungen erleichtert.

Mit einem bereits für den Anfang geplanten 7,5-Minuten-Takt sollen 10.400 Personen befördert werden

Die Projektplaner:innen setzen aber auch auf gute und sichere Erreichbarkeit der Haltestellen zwischen Lamprechtshausen und Hallein, um die Lokalbahn bzw. den S-LINK noch attraktiver zu machen. So soll es neben dem geplanten Ausbau der Lokalbahn mit der Modernisierung der Bahnhöfe in Bergheim und Anthering sowie zwei weiteren zweigleisigen Abschnitten einen 15-Minuten-Takt in beiden Fahrtrichtungen zwischen Salzburg und Bürmoos geben.

Zudem ist geplant, sowohl auf der sogenannten ersten als auch der letzten Meile – das ist der Weg vom Startpunkt zur ersten Haltestelle bzw. von der letzten Haltestelle zum Zielort – ohne motorisierten Individualverkehr auszukommen. In den Umlandgemeinden und der Stadt Salzburg soll es dazu neue Angebote durch Mikro-ÖV-Systeme und/oder Bikesharing geben. Mikro-ÖV-Systeme sind kleinräumige, bedarfsorientierte, flexible Angebote, etwa Rufbusse oder Gemeindebusse wie das Mondsee-Shuttle oder das Loigom-Shuttle in Leogang.

3 Der S-LINK schaffe mehr Aufenthaltsqualität, Oberflächen würden neu gestaltet

Geht es nach den Befürworter:innen des S-LINKs, wird ein Teil des Verkehrs im unmittelbaren Stadtzentrum unter die Erde verlagert, womit an an der Oberfläche mehr Raum zur Verfügung stehen wird. Diese neu gewonnenen Flächen können von allen Verkehrsteilnehmer:innen besser genützt werden. In erster Linie bekommen Fußgänger:innen und Radfahrer:innen mehr Platz. Zudem kann dem Obus- und Busverkehr besser der Vorrang eingeräumt werden. Durch die freiwerdenden Verkehrsflächen können neue Möglichkeiten für die Stadtraumgestaltung geschaffen werden. Neue Grün- und Aufenthaltsflächen würden der Überhitzung der Stadt entgegenwirken und sie klimawandelresilienter machen.

Durch die freiwerdenden Verkehrsflächen können neue Möglichkeiten für die Stadtraumgestaltung geschaffen werden.

Mit der Messebahn und der Verlegung der Reisebus-Terminals aus der Paris-Lodron-Straße sowie dem Nonntal zur Messe und nach Salzburg-Süd wird die Anzahl der Reisebusse in der Salzburger Innenstadt minimiert. Das mindert die Verkehrsbelastung für die Bevölkerung und trägt auch zur Entlastung der topographisch bedingt begrenzten Verkehrsflächen bei.

4 Der S-LINK ist gut fürs Klima und spart CO₂

Viele Diskussionen gab und gibt es auch um die Frage der potentiellen CO₂-Einsparungen durch den S-LINK. Auch dieser Frage liegen die prognostizierten Fahrten zugrunde, die in Zukunft mit dem S-LINK zurückgelegt werden. So wurden die eingesparten PKW-Fahrten berechnet und in der Folge auch die möglichen Einsparungen an CO₂-Emissionen.

Geht man zusätzlich zum S-LINK von einer Bus- und Bahnverdichtung sowie von weiteren Maßnahmen wie der Parkraumbewirtschaftung in der Salzburger Innenstadt und dem Ausbau der S-Bahn aus, so prognostiziert die Studie der ZIS+P Verkehrsplanung eine Verlagerung von 70.000 Fahrten pro Tag auf den öffentlichen Verkehr und demnach 42.000 Fahrten mit dem S-LINK. Erfolgt die Verknüpfung mit weiteren Bahnstrecken, kann diese Zahl auf 119.000 öffentliche Fahrten und 91.000 Fahrten pro Tag mit dem S-LINK erhöht werden. Das entspricht somit einer Einsparung von 219.000 PKW-Kilometern pro Tag (Quelle: www.mobilitätslösung.at, Stand 20.9.2024).

Im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren (UVP-Verfahren) zum S-LINK wurde durch zahlreiche unabhängige Expert:innen bestätigt, dass die Verlängerung der Lokalbahn einen positiven Beitrag für das Klima leistet. Dabei wurden auch die Herstellungsemissionen für Baustoffe etc. sowie die zukünftig stärkere Nutzung von Elektroantrieben bei PKWs berücksichtigt. Im oberirdischen Trassenverlauf entsteht abgesehen von Stationsanlagen und Stromversorgung keine vollständige Versiegelung.

Im UVP-Verfahren zum S-LINK wurde durch zahlreiche unabhängige Expert:innen bestätigt, dass die Verlängerung der Lokalbahn einen positiven Beitrag für das Klima leistet.

5 Kosten-Nutzen-Analyse sieht mehr Vorteile

Die Projektgesellschaft hat im Jänner 2023 eine Gesamtkostenermittlung für die Gesamtstrecke vom Hauptbahnhof in Salzburg bis Hallein erstellt. Es wurden drei Varianten mit unterschiedlichen Tunnellängen und Stationen berechnet. Demnach kostet das Projekt zwischen 1,9 und 2,8 Milliarden Euro.

Die kürzeste Tunnelvariante kommt in der Alpenstraße auf Höhe der Akademiestraße an die Oberfläche. Die Kosten betragen auf aktueller Preisbasis 1,985 Milliarden Euro. Die zweite Variante taucht in der Höhe der Friedensstraße auf. Sie verläuft viereinhalb Kilometer unterirdisch, hat fünf Haltestellen und führt dann oberirdisch entlang der Alpenstraße ähnlich einer Straßenbahn sowie weiter bis Hallein. Diese Variante kostet 2,171 Milliarden Euro. Die dritte Option, die Maximalvariante, hat den längsten Tunnelanteil von 7 Kilometern sowie neun Haltestellen unter der Oberfläche und kostet 2,838 Milliarden Euro und wird von Fachleuten als sinnvollste Variante zur Umsetzung empfohlen.

Bei den Gesamtsummen handelt es sich um Kostenschätzungen, auf Basis vergleichbarer Referenzprojekte mit Preisen von Ende 2022. Es wurden entsprechend dem Stand der Technik prozentuelle Zuschläge für bestimmte Unsicherheiten in Höhe von 5 bis 15 % angesetzt und für Reserven 25 bis 30 % Zuschläge auf die Baukosten direkt mitkalkuliert.

Der Bund hat sich bereit erklärt, 50 % der Kosten zu übernehmen. Damit wird die finanzielle Belastung für Stadt und Land reduziert.

Insgesamt ergibt eine Kosten-Nutzen-Analyse (KNA nach RVS-Richtlinie) der Projektierungsgesellschaft, die vom Klimaschutzministerium (BMK) bestätigt wurde, dass die Vorteile die Kosten überwiegen. Der Bund hat vertraglich fixiert, 50 % der Errichtungs- und Betriebskosten zu übernehmen. Damit wird die finanzielle Belastung für Stadt und Land reduziert. Für den Betrieb der Strecke könne sogar aktuell von keinen Kosten für die Stadt ausgegangen werden. Insgesamt könnte somit der Bund zwischen 1 und 1,5 Milliarden Euro in die Region Salzburg investieren.

Für den Verein „DAFÜR – Zukunft Mobilität“ hat die Investition in den S-LINK einen Lebens(nutzungs)zeitraum von 100 und mehr Jahren. Somit würde das Steuergeld der Salzburger:innen für die Verbesserung der Infrastruktur in Salzburg anstatt wie sonst oft im Wiener Raum verwendet.

Die Argumente gegen den S-LINK im Detail

1 Die Verkehrswirksamkeit des S-LINKs sei viel zu gering

Laut der Initiative „Stopp U-Bahn“ nutzt nur rund ein Viertel der täglichen Pendler:innen die Nord-Süd-Strecke. 75 % kommen aus anderen Richtungen und werden trotz des S-LINKs weiterhin auf andere Verkehrsmittel wie das Auto oder Busse angewiesen sein. Die Projektgesellschaft prognostiziert durch den S-LINK eine Einsparung von 136.000 PKW-Kilometern täglich, was aber lediglich ca. 4 % der täglich zurückgelegten 3 bis 4 Millionen KFZ-Kilometer in Salzburg ausmacht (Quelle: ILF-Berechnung). Besonders beim Abschnitt bis zum Mirabellplatz werden laut Umweltverträglichkeitsprüfung kaum Einsparungen prognostiziert.

Die prognostizierten Einsparungen basieren auf zusätzlichen einschneidenden Maßnahmen wie z. B. die Einschränkung des Individualverkehrs, Parkraumbewirtschaftung und eine deutliche Verbesserung des Busnetzes (7,5-Minuten-Takt). Nur so sind die ohnehin geringen Einsparungen im Autoverkehr möglich. Obwohl die S-LINK-Gesellschaft solche Maßnahmen vorschlägt, sind sie weder im Projekt verankert noch budgetiert.

Die aktuelle Bevölkerungsentwicklung zeigt zudem, dass die Salzburger:innen immer älter werden, während die Zahl der Schüler:innen sowie Erwerbstätigen sinkt. (Quelle: Landesstatistik Bevölkerung im Land Salzburg). Hinzu kommen internationale Trends wie Home-Office, Digitalisierung oder die Vier-Tage-Woche, welche die Verkehrs- und Pendlerproblematik zu Stoßzeiten zusätzlich entlasten.



2 Der Verlauf der S-LINK-Trasse im Stadtgebiet bis Hallein sei nicht geklärt

Die Initiative „Stopp U-Bahn“ weist darauf hin, dass der S-LINK bislang nur für die kurze Strecke von 850 Metern bis zum Mirabellplatz vollumfassend geplant ist. Es liegt jedoch noch kein rechtskräftiger Genehmigungsbescheid vor. Die Projektgesellschaft sieht vor, den S-LINK unterirdisch aus dem Lokalbahnhof über Mirabell und dann weiter unter der rechten Altstadt sowie der Salzach hindurch bis in die Alpenstraße zu führen. Dabei werden wichtige zentrale Knoten wie der Makartplatz, die Staatsbrücke und der Ferdinand-Hanusch-Platz nicht angefahren. Die Wege zwischen den Haltestellen sind länger im Vergleich zu O-Bussen und Regionalbussen. Auf welcher Höhe der Alpenstraße – Akademiestraße, Friedensstraße oder Hellbrunner Brücke? – der S-LINK wieder auftauchen soll, ist noch nicht final geklärt. Ab dort würde die Bahn zweigleisig in der Fahrbahnmitte fahren. Der Individualverkehr, Busse, O-Busse und Einsatzfahrzeuge werden dadurch behindert. Die Initiative „Stopp U-Bahn“ befürchtet weiterhin Stauzonen in diesem Bereich, da auch das Problem der Linksabbieger noch nicht final geklärt ist.

Zusätzlich halten es die Projektgegner für unwahrscheinlich, dass alle O-Buslinien und Regionalbusse entlang der S-LINK-Strecke erhalten bleiben. Die Linien 3 und 8 in der Alpenstraße könnten ausgedünnt oder gestrichen werden, ebenso wie die Regionalbuslinien 170 und 175, die Rif und Hallein bedienen. Ein weiteres Problem betrifft die aktuellen ÖBB-S-Bahnen (S2, S3, S4), die aufgrund des zu schmalen Querschnitts des S-LINK-Tunnels nicht ins Stadtzentrum geführt werden können. Somit bliebe nur der Einsatz neuer Schienenfahrzeuge bzw. wie bisher der Umstieg zwischen der Lokalbahn und den ÖBB-S-Bahnen am Hauptbahnhof.

Die Initiative „Stopp U-Bahn“ weist darauf hin, dass der S-LINK bislang nur für die kurze Strecke von 850 Metern bis zum Mirabellplatz vollumfassend geplant ist und der weitere Verlauf noch viele Fragen aufwirft.

3 Der Bau des S-LINKs verursache wirtschaftliche und kulturelle Schäden

Der geplante Bau des S-LINKs sorgt auch für Bedenken hinsichtlich potenzieller Auswirkungen auf die Wirtschaft und die historischen Bauten der Stadt Salzburg.

Gefährdung von Baudenkmalern und Altsstadthäusern

Für die geplante S-LINK-Trasse gibt es im UNESCO-Welterbe keine geologisch-geotechnische Machbarkeitsstudie samt Risikoanalyse und Einschätzung der Langfristfolgen für die im Einflussbereich der Tunneltrasse liegenden Altsstadtbauten. Besonders besorgt sind viele um historische Bauwerke, die teilweise bis zu 800 Jahre alt sind, darunter die barocke Kajetanerkirche und die Dreifaltigkeitskirche. Diese Gebäude könnten durch mögliche ungleichmäßige Setzungen, die durch den Tunnelbau verursacht werden, gefährdet sein. Zwei Gutachten wurden im Auftrag Salzburger Hausbesitzer erstellt. Diese Gutachten von den technischen Büros 3P Geotechnik und Zipperer, haben auf die Gefahren hingewiesen und davor gewarnt, die beiden S-LINK-Tunnel unter der Altstadt zu errichten, ohne entsprechende Vorkehrungen zu treffen. Das Fehlen konkreter Maßnahmen zum Schutz dieser Kulturgüter verstärkt die Bedenken hinsichtlich möglicher irreparabler Schäden an Salzburgs kulturellem Erbe (Quelle: stopp-ubahn.at, altstadt-retten.at, 24.09.2024).

Laut einer Studie der Sparte Tourismus und Freizeitwirtschaft der Wirtschaftskammer Salzburg wird im Andräviertel, insbesondere für Gastronomie und Hotellerie, ein Umsatzverlust von rund 200 Millionen Euro erwartet.

Wirtschaftliche Auswirkungen auf Betriebe und Arbeitsplätze

Zusätzlich zu den kulturellen Risiken wird der Bau des S-LINKs laut der Initiative „Stopp U-Bahn“ auch erhebliche wirtschaftliche Folgen haben. Laut einer Studie der Prodingler Tourismusberatungs GmbH im Auftrag der Sparte Tourismus und Freizeitwirtschaft der Wirtschaftskammer Salzburg wird im Andräviertel, insbesondere für Gastronomie und Hotellerie, ein Umsatzverlust von rund 200 Millionen Euro im ersten Bauabschnitt im Verlauf von drei Jahren erwartet. Besonders kritisch wird auch die Situation in der Alpenstraße und im Bereich Kiesel angesehen. Gegenüber dem Kiesel soll eine Geschäftszeile abgerissen werden, wodurch Betriebe und Arbeitsplätze verloren gehen.

Viele Betriebe im Bereich der S-LINK-Trasse sind gefährdet, die langwierigen Bauarbeiten wirtschaftlich nicht zu überstehen. Dies könnte zur Schließung von Geschäften und der Entlassung langjähriger, qualifizierter Mitarbeitenden führen.

4 Der S-LINK sei schlecht für das Klima und verursache zu viel CO₂

Der Bau des S-LINKs wird laut Angaben der Projektgesellschaft etwa 360.000 Tonnen CO₂ freisetzen, nicht zuletzt durch die enorm hohen Mengen an benötigtem Beton und Stahlbeton. Zwar werden durch die Reduktion von etwa 136.000 Auto-Kilometern täglich Emissionen eingespart, eine Berechnung der Initiative „Stopp U-Bahn“ zeigt aber, dass es rund 165 Jahre dauern würde, bis die Treibhausgase wieder zur Gänze kompensiert sind. Diese lange Zeitspanne bedeutet, dass die Treibhausgasemissionen des Projekts nicht mit der Erreichung der Klimaziele in Einklang stehen. Zudem müssten nach 20 bis 30 Jahren Sanierungen durchgeführt werden, die erneut Emissionen freisetzen würden. Daher könne das CO₂ des Projekts nie vollständig kompensiert werden.

Negative Auswirkungen auf Stadtökologie und Landschaft

Neben dem hohen CO₂-Ausstoß bringt der Bau des S-LINKs laut der Initiative auch eine Beeinträchtigung der Stadtökologie und der Landschaft mit sich. Entlang der gesamten Strecke müssen vor Baubeginn zahlreiche Bäume gefällt werden, darunter etwa 60 Bäume in der Rainerstraße sowie weitere im Bereich des Kurgartens, da in diesem Areal eine asphaltierte Zufahrtsrampe errichtet werden soll. Diese Bäume tragen bislang positiv zur Stadtökologie bei und benötigen nach ihrer Fällung 20 bis 30 Jahre, um durch Neupflanzungen eine vergleichbare Wirkung zu erzielen.

Zusätzlich werden laut der Initiative „Stopp U-Bahn“ mehrere wertvolle Landschaftsteile im Süden der Stadt durch den S-LINK beeinträchtigt. Nach aktuellem Stand der Trassenplanung könnte das Gebiet der Königsseeache von einer

Auch großflächige Bodenversiegelungen entlang der Strecke bis Hallein stellt ein Problem für die Umwelt dar. Für jeden neuen Kilometer Schiene, der durch Grünland führt, wird etwa ein Hektar Boden versiegelt.

Eisenbahnbrücke betroffen sein, im Nahbereich der Trasse liegen auch die Rifer Schlossallee sowie das rückgewidmete Wasserschongebiet Rehhof. Auch großflächige Bodenversiegelungen entlang der Strecke bis Hallein stellen ein Problem für die Umwelt dar. Für jeden neuen Kilometer Schiene, der durch Grünland führt, wird etwa ein Hektar Boden versiegelt. Daraus entstehen Wiesen und Felder, die nicht mehr wirtschaftlich nutzbar sind und in weiterer Folge auch Umwidmungen sowie Zersiedelung.

Oberflächengestaltung

Seitens der S-LINK-Projektgesellschaft ist an der Oberfläche im Bereich der Rainerstraße und dem Mirabellplatz laut Umweltverträglichkeitsprüfung lediglich der Ist-Zustand wie vor dem Bau wiederherzustellen. Eine attraktive neue Oberflächengestaltung ist nicht budgetiert und müsste daher von der Stadt Salzburg übernommen werden.

5 Die Kosten des S-LINKs würden höher ausfallen als angegeben

Die von der S-LINK-Projektgesellschaft genannten Kosten stammen aus dem Jahr 2022 und berücksichtigen Zuschläge für bestimmte Unsicherheiten in Höhe von 5 bis 15 % und für Reserven 25 bis 30 %. Laut der Initiative „Stopp U-Bahn“ sind Inflation, steigende Kreditkosten sowie notwendige Entschädigungen oder Ablösen nicht berücksichtigt. Sie nimmt an, dass die Baukosten bis nach Hallein mit der kürzesten Tunnelvariante allein durch die Inflation schon vor einem möglichen Baubeginn Ende 2025 um etwa 23 % ansteigen, was einem zusätzlichen Betrag von über 500 Millionen Euro entspricht. Es fehlt die genaue Berechnungsbasis, da ab Mirabellplatz noch keine Pläne, sondern nur der ungefähre Trassenverlauf vorliegt.

Es gibt Beispiele aus Städten, wie Wien, München oder Stuttgart, bei denen die tatsächlichen Kosten großer Infrastrukturprojekte deutlich über den ursprünglichen Schätzungen lagen. Zusätzlich zu den Baukosten könnten auch die Betriebskosten des S-LINKs laut der Initiative eine langfristige finanzielle Belastung für die Stadt

Zusätzlich zu den Baukosten könnten auch die Betriebskosten des S-LINKs laut der Initiative eine langfristige finanzielle Belastung für die Stadt und die Steuerzahler:innen sein.

darstellen. Während die S-LINK-Gesellschaft jährliche Betriebs- und Erhaltungskosten von 12 Millionen Euro auf Basis von 2021 annimmt, weisen Schätzungen der Initiative „Stopp U-Bahn“ auf deutlich höhere Summen hin. Vergleiche mit ähnlichen Projekten, etwa in Linz (Quelle: Regionalstadtbahn Linz, Gesamtwirtschaftliche Analyse. Auftraggeber: Land Oberösterreich), zeigten, dass die tatsächlichen Kosten bei etwa 50 Millionen Euro jährlich liegen werden.

Schwer kalkulierbares Baugrundrisiko

Ein Kostenrisiko für das S-LINK-Projekt würde der Baugrund in Salzburg darstellen, der sogenannte „Salzburger Seeton“. Die geologischen Bedingungen erschweren die Untertunnelung von ÖBB-Fundamenten, historischen Altstadt Häusern und der Salzach. Besonders die rund sieben Stockwerke tief geplante Haltestelle Mozartsteg ist technisch aufwendig und birgt laut der Initiative „Stopp U-Bahn“ ein erhebliches Kostenrisiko. Da Bundesförderungen auch gedeckelt sein können, könnten Mehrkosten auf Stadt und Land Salzburg und damit auf die Steuerzahler:innen zurückfallen. Infolge dessen könnte es zu Einsparungen in anderen wichtigen Bereichen wie Kultur, Sozialem und Wohnungsbau kommen.

Auch die rund sieben Stockwerke tief geplante Haltestelle Mozartsteg ist technisch aufwendig und birgt laut der Initiative „Stopp U-Bahn“ ein erhebliches Kostenrisiko.



Alternativplan folgt nach der Abstimmung

Im Arbeitsübereinkommen 2024–2029 hat die neue Salzburger Stadtregierung geregelt, was geschehen soll, falls die Befragung am 10. November in der Stadt negativ ausfällt.

Dann soll das Stadtratskollegium dem Gemeinderat einen alternativen Plan bzw. eine angepasste Gesamtverkehrsstrategie vorlegen, der bzw. die klare Ziele und Maßnahmen im Sinne der notwendigen Mobilitätswende und zur Steigerung der Lebensqualität vorsieht. Für die erforderliche Finanzierung ist dabei Vorsorge zu treffen.

Der Plan soll sowohl Push- als auch Pull-Maßnahmen aufzeigen. Push-Maßnahmen sollen den motorisierten Individualverkehr reduzieren, wie z. B. durch Parkraumbewirtschaftung, Ausbau Park & Ride und Geschwindigkeitsbegrenzungen; die Einführung einer City-Maut soll geprüft werden. Pull-Maßnahmen machen den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) attraktiver, wie z. B. durch die Beschleunigung sowie den Ausbau des Busnetzes und durch die Förderung und den Ausbau des Fuß- und Radverkehrs. Das Projekt „Messebahn“ ist jedenfalls weiterzuerfolgen.



Weiterführende Informationen

Links in alphabetischer Reihenfolge:

- Bürger:innen-Initiative „Stopp U-Bahn“: <https://www.stopp-ubahn.at/>
- Club Salzbkammergut Lokalbahn: <https://skglb.org/>
- Landesstatistik: Bevölkerung im Land Salzburg: https://www.salzburg.gv.at/statistik/Documents/Publicationen%20Statistik/statistik-bevoelkerung-prognose_2023.pdf
- OEBB S-Bahn Salzburg: <https://www.oebb.at/de/regionale-angebote/salzburg/s-bahn-salzburg.html>
- ÖV – Grundkonzeption Stadtregion Salzburg: https://www.stadt-salzburg.at/fileadmin/user_upload/22402/salzburg_umsetzungsplanung_20220711.cleaned.pdf
- Regionalstadtbahn Linz: <https://www.schiene-ooe.at/projekt/regional-stadtbahn-linz/>
- RSB Regional – Stadtbahn – Salzburg: www.rsb.jetzt
- Pro Natur Salzburg: www.pro-natur-salzburg.org
- Salzburger Linien Verkehrsbetriebe GmbH: <https://www.salzburg-ag.at/bus-bahn/aktuelle-meldungen.html>
- Salzburger Lokalbahn: <https://www.salzburg-ag.at/bus-bahn/regionalverkehr/salzbuerger-lokalbahn.html>
- Salzburger Verkehrsverbund GmbH: <https://mobilitaetsloesung.at/>
- S-Link Projektgesellschaft: <https://www.s-link.at/>
- Stadt Salzburg, Amt für Stadtplanung und Verkehr: <https://www.stadt-salzburg.at/verkehr-und-strassenraum/oeffentlicher-verkehr>
- Verein altstadt retten: <https://altstadt-retten.at/>
- Verein „DAFÜR - Zukunft Mobilität“: <https://dafuer.or.at/>
- Verkehrserhebung Salzburg 2022, Amt der Salzburger Landesregierung: https://www.salzburg.gv.at/verkehr_/Documents/verkehrserhebung2022.pdf
- Verkehrsforum Berchtesgadener Land & Rupertiwinkel: www.verkehrsforum-bgl.de

Empfehlungen der Parteien

Wir haben die im Gemeinderat der Stadt Salzburg vertretenen Parteien und Fraktionen um eine Empfehlung gebeten. Das soll eine Orientierungshilfe für die Entscheidung am 10. November sein.

Die Begründungen der Parteien und die Empfehlungen finden Sie hier, ein Daumen nach oben ist eine Empfehlung, ein Ja bei der Abstimmungsfrage anzukreuzen, der Daumen nach unten ist eine Empfehlung für ein Nein.

SPÖ: Dagegen



Der S-Link ist ein Projekt, bei dem die Kosten-Nutzen-Relation nicht stimmt, da auf 20 Jahre gesehen enorme Kosten für ein einziges Projekt anfallen. Viele Projekte in den Bereichen Wohnen, Bildung, Pflege und städtischer Infrastruktur würden unmöglich realisierbar sein. Es ist auch völlig unklar, wie andere Mobilitäts-Projekte finanziert werden sollen.

KPÖ: Dafür



Als KPÖ PLUS sind wir weder mit der Bau-Lobby verbandelt noch werfen wir Überzeugungen aus Wahltaktik über Bord. Wir haben alle Argumente für und gegen den S-Link sorgfältig geprüft. Verkehrstechnisch ist die Lokalbahnverlängerung sinnvoll und budgetär machbar. Um die Pendler-Problematik in den Griff zu kriegen, wird es ohne Schiene nicht gehen.

ÖVP: Dafür



Ein Generationenprojekt, das die Lebensqualität in Salzburg nachhaltig verbessert: weniger Staus, schnellere Öffi-Verbindungen und mehr Lebensraum an der Oberfläche. Eine Investition in die Infrastruktur, von der unsere Kinder und Enkel profitieren.



**Bürgerliste /
Die Grünen: Dafür**



Der S-Link ist ein Generationenprojekt. Er schafft die Voraussetzung für die notwendige Mobilitätswende im Zentralraum. Gleichzeitig darf die längst überfällige Verkehrsberuhigung in der Innenstadt und den Stadtteilen nicht weiter auf sich warten lassen. Diese Maßnahmen braucht es schon jetzt: Daher setzen wir uns für den Ausbau und Vorrang von Öffis sowie des Rad- und Fußverkehrs ein.

FPÖ: Dafür



Seit Jahrzehnten plagt Salzburg das Verkehrschaos. Der S-Link kann Herzstück einer Gesamtlösung sein, seine Umsetzung bedingt aber eine starke Allianz mit den Salzburgern. In Übereinstimmung von Stadt und Land sind wir daher für die Mobilitätslösung. Sie sind am Wort, frei und objektiv zu entscheiden.

NEOS: Dafür



Der Verkehr entsteht großteils im Umland, es braucht eine große Lösung. Der S-Link vernetzt Stadt & Region und entlastet so den städtischen Autoverkehr. Für NEOS ist es ein wichtiger Schritt hin zu einem nachhaltigen, zukunftsfähigen Verkehrssystem.

Die Befragung

Stimmberechtigt:

Österreicher:innen ab 16 Jahren mit Hauptwohnsitz in Salzburg-Stadt, im Flachgau und im Tennengau (EU-Bürger:innen, die vergangenen November bei der ersten Befragung stimmberechtigt waren, sind nicht stimmberechtigt).

Wann:

Sonntag, 10. November 2024, 07.00 bis 16.00 Uhr.

Wo ist mein Abstimmungslokal?

Sie erhalten etwa 3 Wochen vor der Abstimmung eine amtliche Information per Post, in der Ihr Abstimmungslokal angegeben ist. Ihr zuständiges Abstimmungslokal finden Sie ab Mitte Oktober auch mittels Abstimmungslokal-Suchmaschine.

Wie kann ich eine Stimmkarte beantragen?

Online und persönlich im Schloss Mirabell.

Alle weiteren Informationen:

<https://www.stadt-salzburg.at/mitentscheiden>



Informieren – Abstimmen – Mitentscheiden:
Das Ergebnis zählt
Befragung: Sonntag, 10. November 2024