



Pressemitteilung & offener Brief 04. September 2023

www.rsb.jetzt



S-Link, Teil des Puzzles

[Presseaussendung] 04. September 2023, 07:00 Uhr von Richard Fuchs

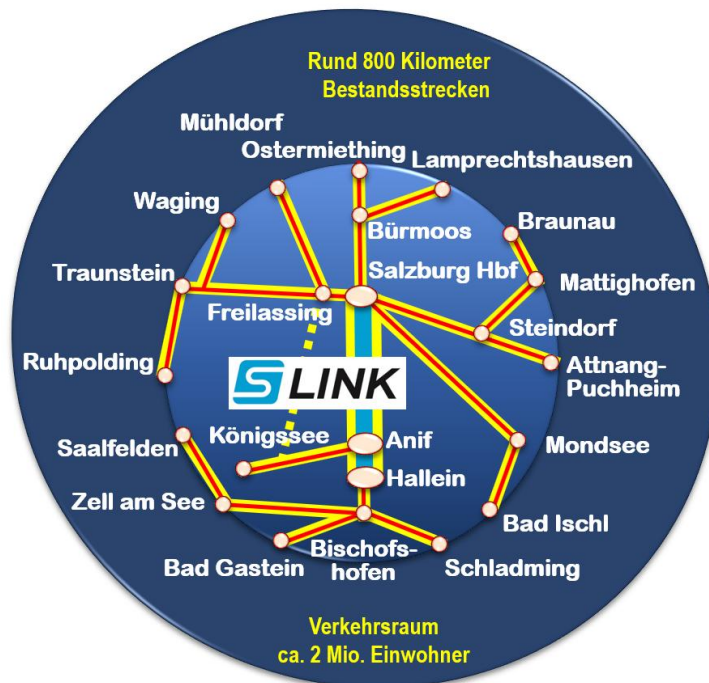
Der öffentliche Verkehr, speziell der Schienenverkehr ist ein komplexes vernetztes System. Man könnte es als ein riesiges Puzzle betrachten. Jedes Teilprojekt ist ein autarkes Projekt und doch ergeben alle zusammen ein funktionelles Ganzes.



Der öffentliche Verkehr, speziell der Schienenverkehr ist ein komplexes vernetztes System, das wie Zahnräder ineinandergreifen. Man könnte es als ein riesiges Puzzle im Verkehrsraum des Zentralraumes Salzburg, zusammen mit Bayern und Oberösterreich, betrachten. Jedes dieser Teilprojekte kann selbständig als autarkes Projekt behandelt werden und doch ergeben diese Puzzle-Teile ein funktionelles effizientes Ganzes. Trotzdem ist es manchmal unbedingt nötig, Teilaspekte des einen Projektes auch in einem anderen zu berücksichtigen. Ohne den Innentunnel des S-Link funktioniert allerdings das „System S-Link“, als Regionalstadtbahn-Netz, gar nicht. Mehr noch, ohne das „System-S-Link“ wird man die Verkehrsprobleme in der Stadt und im Umland gar nicht in den Griff bekommen.

Messestadtbahn als erster Ast zum S-Link

Bekanntlich wurde „Rom nicht an einem Tag erbaut“ und das gilt natürlich auch für das S-Bahn-Konzept Salzburg als Regionalstadtbahn mit dem Herzstück der Mobilität „S-Link“! Gemeinderat und zukünftiger Bürgermeister Dr. Florian Kreibich hat sich mittlerweile als Befürworter des S-Link zu erkennen gegeben und macht sich löblicherweise für das Teilprojekt „Messestadtbahn“ stark. Er propagiert dieses Projekt als Teil des S-Link, allerdings losgelöst vom Gesamtprojekt. Die „Messestadtbahn“ ist der wichtige Teil des Park & Ride-Konzeptes, wie auch des Reisebus-Shuttle-Systemes für die Tagestouristen. Die Messestadtbahn kann völlig unabhängig vom S-Link realisiert, müssen allerdings aufeinander abgestimmt werden.

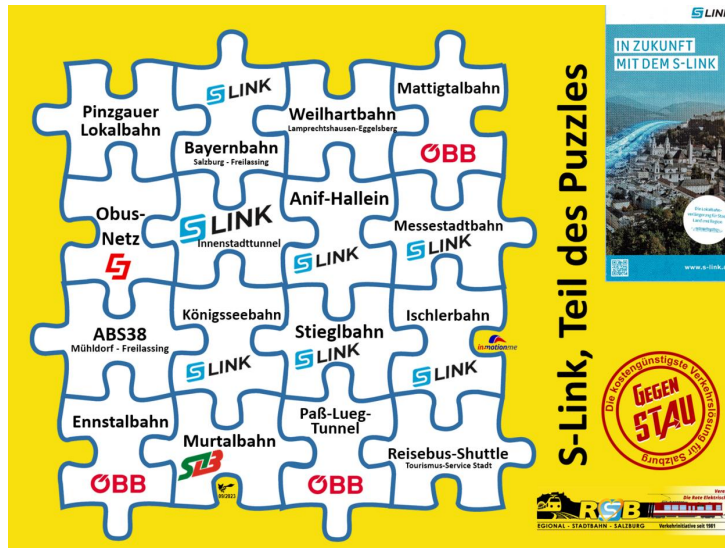


Herzstück der Mobilität im Zentralraum Salzburg

Die Messestadtbahn hat allerdings auch noch eine zweite Aufgabe, nämlich die Weiterführung der S-Bahn-Strecke Richtung Freilassing, für die Bahnstrecken, die in den Innstadttunnel einzubinden sind. Der Grund liegt darin, dass beim Bau des Salzburger Hauptbahnhofes, auf Wunsch vom früheren Bürgermeister Dr. Schaden, mit dem Setzen von Schlitzwänden der Bau des Innstadttunnels verhindert werden sollte. Das wird jetzt leider schlagend und hat die Rampe auf den Bayerndamm unmöglich gemacht. Daher müssen die Züge aus Bayern über die Messe in den Innstadttunnel geleitet werden. Das muss also bereits jetzt berücksichtigt werden!

Relevante Teilprojekte im Regionalstadtbahn-Netz

Jahrzehntelanger Planungsstillstand hat einen gewaltigen Aufholbedarf hinterlassen. Dass damit auch ein gewaltiger finanzieller Aufwand anfällt, ist zwar unangenehm, aber nicht zu ändern. Das ist allerdings keine Entschuldigung und auch kein Argument, auch weiter nichts zu tun. Wenn in einem Ort die Häuser am Dorfplatz in Vollbrand stehen, ist auch keine Diskussion über die Notwendigkeit einer Feuerwehr mehr zielführend. Auch im Verkehr gilt: „Wenn nichts passiert, passiert irgendwann etwas und zwar von selbst und ungeplant“. Das gilt für Feuersbrünste, Hochwasser und Verkehrszusammenbrüche! So müssen, ohne Wenn und Aber, alle netzbedingten Zubringer in den Projekten möglichst gleichzeitig realisiert werden.



S-Link-Puzzle schematischer Überblick der Bahnprojekte im Zentralraum Salzburg

Über die Messestadtbahn, in Kombination mit der bayerischen Zulaufstrecke zum S-Link-Tunnel wurde schon gesprochen. Das Schaden'sche Verhinderungsmodell „Bayerndamm“ verunmöglicht auch die Einbindung der Stieglbahn in den Innenstadt-Tunnel. Darum sollte die Stieglbahn ein Gemeinschaftsprojekt mit der Mattigtalbahn, die dzt. elektrifiziert wird, sein. Das ist unabhängig und parallel zum S-Link-Innenstadtunnel möglich. Der frühere Vizebürgermeister von Anif hatte bereits 2016 den Vorschlag gemacht, den S-Link von Hallein bis Anif Stadtgrenze vorzuziehen. Der Bahnhof Anif muss ohnehin als Abzweigbahnhof zur Königsseebahn gebaut werden und muss schon während des Baues nach Hallein vorgezogen werden. Gegen einen sofortigen Planungs- bzw. Baubeginn der sog. „Weilhartbahn“ Lamprechtshausen – Eggelsberg und ggf. Weiterbau bis Ranshofen-Braunau spricht ebenfalls nichts.



Obus Linie 9 Salzburg AG am Europark

Längst überfällig ist ein Umbau des Salzburger Obus-Netzes an die Bedürfnisse der Bevölkerung, die in zwei Etappen durchgeführt werden müssen. Die erste Etappe betrifft den Umleitungsverkehr während des Baues des S-Link, mit einer leistungsfähigen Obus/Bus-Achse durch die Schwarzstraße. Die zweite Etappe ist ein flächendeckendes Obus-Netz, mit der Elektrifizierung (nicht Akku) der dzt. Gas- und Dieselbuslinien, ist die Verknüpfung mit den S-Bahn-Stationen des S-Link innerstädtisch. Mit der Messestadtbahn und den Park- & Ride-Anlagen eröffnet sich die Chance, die Touristen-Reisebusse, mit dem S-Link als Innenstadt-Zubringer, neu zu organisieren. Das gilt auch generell für alle P&R-Anlagen an allen Bahnhöfen im Zentralraum Salzburg.

Verknüpfung Obus mit dem S-Link

Um eine Verlagerung vom Kfz-Verkehr erreichen zu können, was im Hinblick auf den Klimawandel unumgänglich ist, muss das bestehende und bewährte Obus-Netz mit der leistungsfähigen Hauptverkehrsachse „S-Link“ verknüpft werden.

Derzeit hat es den Anschein, vor dem „S-Link“ soll das funktionierende Obusnetz zerschlagen werden! Ein Eingriff in das bestehende und funktionierende Obus-Netz schadet letztlich auch der Funktionalität des „S-Link“!

Wer hat Interesse daran, dass das Obus-Netz zerstört wird?

Verknüpfung Obus mit S-Link Mirabellplatz und Mozartsteg

Eigentlich Sonderfälle sind die Eisenbahnstrecken ABS 38 in Bayern, die hochwassersichere Tunnelkette am Paß Lueg, die Ennstalbahn und der Rückbau des Bahnhofes Steindorf zu einem leistungsfähigen Umsteigeknoten. Der hochwassersichere Ausbau der Pinzgauer Lokalbahn mit der Elektrifizierung ist ein absolutes vorrangiges Ziel und derzeit im Bau. Die Elektrifizierung der Schmalspurstrecken Pinzgauer Lokalbahn und Muraltbahn sollte eigentlich ein Gemeinschaftsprojekt sein, auch was die Beschaffung von Schmalspurfahrzeugen, in Form von Elektro-Triebwagen, betrifft.

Koordination „Schiene Salzburg“ und Projektgesellschaften für die Teilprojekte



Am 23.03.2023 hatte die S-LINK Projektgesellschaft einen Informationsstand. Der Zulauf war sehr unterschiedlich, die Reaktionen überwiegend sehr positiv.

Die Umsetzung all dieser Teilprojekte übersteigt eindeutig die Kapazitäten der dzt. S-Link-Projektgesellschaft. Aus diesem Grund braucht es Projektgesellschaften für die Teilprojekte, die in der Koordinierungsstelle „Schiene Salzburg“ zusammengefaßt werden müssen. Eigentlich wäre das die Aufgabe der Salzburger Verkehrsverbund-Gesellschaft, die aber leider zu einem reinen Verwaltungsapparat ohne Planungskompetenz degeneriert ist.



[Startseite | Regionalstadtbahn Salzburg + S-Link](#)

Regionalstadtbahn Salzburg - die Verkehrslösung für die Region rund um die Stadt Salzburg
rsb.jetzt

Presseaussendung Verein "Die Rote Elektrische"

Richard Fuchs e.h.

Obmann „Die Rote Elektrische“
Stv.-Vorsitzender Verkehrsforum BGL
Tel.: 0664 / 411 82 23

Gregor Watzl e.h.

Obmann „Austria-In-Motion.net“,
Obmann-Stv. „Die Rote Elektrische“
Tel.: 0676 / 486 486 4

Der S-LINK, die Verlängerung der Salzburger Lokalbahn, ist Basis für das REGIONAL-STADTBahn-NETZ

Salzburg - Bayern - Oberösterreich

Verein: Die Rote Elektrische | Obmann: Richard Fuchs | ZVR: 834509867
Vereinsitz: General-Keyes-Straße 23 | 5020 Salzburg | eMail: office@roteelektrische.at
Oberbank Salzburg | IBAN: AT72 1509 0001 1115 2799
<https://www.roteelektrische.at> | <https://www.rsb.jetzt>



seit 40 Jahren auf Schiene

www.roteelektrische.at