

SOKO Zukunft S-Link

Recherche-Zwischenbericht

Zur Analyse des Projektes S-Link-Salzburg zur begleitenden Kontrolle von Inhalten und Hypothesen im Sachbuch „Von A nach C | Neue Ausblicke auf die Mobilität der Zukunft“ inklusive Ableitung neuer Ansätze möglicher Mobilitätskonzepte.

Kritische Analyse der „Salzburger Mobilitätslösung“ des Salzburger Verkehrsverbundes (Plan C)

Weiterentwicklung der „Salzburger Mobilitätsanalyse“ (Plan B)

Entwurf eines Visionspapiers zu einem gesamtheitlichen Mobilitätskonzept 2040 für den Großraum Salzburg (Plan A)

Autor:

Gerd Sendlhofer, MBA

Gneiser Straße 70 | 5020 Salzburg

Rechercheformat:

SOKO Zukunft | S-Link

Für Rückfragen stehe ich gerne via Mail zur Verfügung: feedback@soko-zukunft.eu

Salzburg, 7.11.2024

Inhaltsübersicht

Vorspann	3
Executive Summary	5
Plan C: Kritik „Salzburger Mobilitätslösung“	7
Plan B: „Salzburger Mobilitätslösung“ 2.0	18
Plan A: Gesamtheitliches Mobilitätskonzept 2040 für Salzburg	28
Abspann	35

Vorspann

Ich bin Sachbuchautor, unter anderem auch zum Thema Mobilität. Ich habe in diesem Zusammenhang zu meinem Buch „Von A nach C | Neue Ausblicke in die Mobilität der Zukunft“ ein Rechercheprojekt mit dem Arbeitstitel „SOKO Zukunft“ ins Leben gerufen. Mit dieser SOKO begleite ich das Projekt „S-Link Salzburg“ seit eineinhalb Jahren. Und zwar aus zwei Gründen:

- Ich überprüfe im Zuge dieses und anderer Referenzprojekte laufend die Plausibilität meiner Hypothesen, die ich im Rahmen meiner Zukunftsarbeit entwickle. Betrachten Sie daher diesen Bericht bitte auch als fachlichen Input für ein fiktives Meta-Projekt mit dem Arbeitstitel „Dynamisches Verkehrskonzept Salzburg“.
- Ich bin als Salzburger selbst interessiert, dass die Verkehrsproblematik rasch und angemessen angepackt wird. Damit sind dieser Beitrag und der ihn begleitende Blog unter unbehagen.at/s-link-story meine ganz persönliche Form der kritischen Bürger*innen-Beteiligung.

Warum dieser Zwischenbericht?

Als Mitte des Jahres das Projekt „S-Link“ zur „Salzburger Mobilitätslösung“ wurde, hat sich auch die Qualität der Informationen und öffentlichen Berichterstattung verändert. Und zwar zu ihrem Nachteil. Bis zu diesem Zeitpunkt dominierten noch Argumente die Diskussion, die ausgetauscht und der ersten Bürger*innen-Befragung nachgereicht wurden.

Ab Juni 2024 nahm die Auseinandersetzung klassisches Wahlkampfformat an:

- Sachargumente wurden durch suggestive Werbeversprechen ersetzt.
- (Durchaus seriöse) Fakten wurden selektiv genutzt und damit zum Beiwerk spekulativer Storys.
- Salzburger Leitmedien begannen in meiner Wahrnehmung und leider auch jener vieler Gesprächspartner*innen, meinungsbildend pro S-Link zu berichten.
- Zudem wurden die Gegner*innen, trotz berechtigter und sachlich hinterlegter Kritik am Projekt, als notorische Neinsager*innen und Querulant*innen diskreditiert.

Auslöser dafür, dass ich meine laufenden Beobachtungen und Recherchen in diesem Bericht veröffentliche, ist, dass Rufe nach einem „Plan B“ zum S-Link lauter wurden, der ohnehin (in Einzelteilen) längst auf dem Tisch liegt. Wie Sie nachfolgenden Ausführungen entnehmen können, steht allen politisch und inhaltlich Verantwortlichen des S-Link ein gut gefülltes und bestens bekanntes Repertoire an alternativen Lösungen schon jetzt zur Verfügung. Ein Tool-Set, das es erlaubt, die ausgegebenen Ziele des S-Link über andere Wege innovativer, effektiver und günstiger zu erreichen. Trotzdem fehlen in der aktuellen Kommunikation noch immer vertiefende Details für ein gesamtheitliches Verkehrskonzept für den Großraum Salzburg 2040, das auch den Lebensrealitäten und dem technologischen Standard dieser Zeit entspricht.

Dieser Bericht ist mein Beitrag dazu, den Fokus der Verkehrspolitik wieder auf das große Ganze zu lenken. Auf ein Big Picture eines modernen, zukunftsorientierten Salzburgs, in dem sich die „Salzburger Mobilitätslösung“ einschließlich S-Link nur als kleiner Ausschnitt zeigt. Er bezieht sich dabei ebenso auf viele Projektvorschläge, die bereits seit längerer Zeit in den Schubladen der Politik auf ihre Wiederentdeckung warten (ebenso wie der S-Link), wie auch auf eine Reihe an Vorschlägen, die ich in vielen persönlichen Gesprächen und vertiefenden Recherchen gesammelt und aufbereitet habe.

Zeitnah werde ich das Thema auch in einem SOKO Zukunft-Begleitheft zu meinem oben erwähnten Buch veröffentlichen. Das und mein ergänzender Blog werden es zudem auch zukünftig ermöglichen, die Arbeit an Salzburgs Verkehrszukunft kritisch zu begleiten. Und dabei helfen, alle im Rahmen des Wahlkampfes

veröffentlichte Daten und ausgegebenen Ziele messbar zu machen und deren Erreichung/Einlösung zu kontrollieren.

Dieser Zwischenbericht ist, angesichts der Dimension des Themas und der Kürze der Zeit, inhaltlich ausbaubar, nicht marketinggerecht aufbereitet und an einigen Stellen provokanter formuliert als üblich. Ich bitte Sie, mir das nachzusehen. Trotzdem sollte er ausreichen, um

- die inhaltliche Diskussion zu einem übergreifenden Salzburger Verkehrskonzept wieder anzuheizen und längerfristig am Leben zu halten,
- die Projektteams, an welcher Stelle dieses gesamtheitlichen Konzeptes sie auch immer tätig sein mögen, mit Feedback und Ideen bzw. Visionen zu versorgen und
- die Politik und Medien wieder dazu zu bringen, mit den Bürger*innen über Inhalte und auf Augenhöhe zu kommunizieren.

Wie geht es weiter?

Mit diesem Zwischenbericht und der erweiterten gedruckten Ausgabe ziehe ich mich wieder aus dem öffentlichen Diskurs um den S-Link und die Salzburger Verkehrspolitik zurück.

Als Referenzprojekt und als Online-Dienst für interessierte Bürger*innen bleiben die SOKO Zukunft und der begleitende Blog selbstverständlich weiter erhalten.

Im Gegensatz zur Politik und den eingesetzten Projektteams, ist meine Arbeit „ehrenamtlich“. Insgesamt sind seit Jahresbeginn rund 800 unbezahlte Stunden angefallen. Zudem gibt es auch für den geleisteten finanziellen Aufwand keine Entschädigung. Das ist der Preis für direkte Demokratie, aber er ist das gute Gefühl, sich eingemischt zu haben, wert. Ich bitte Sie jedoch anzuerkennen, dass ich für weitere Gratis-Leistungen nicht zur Verfügung stehen kann.

Noch eine Bitte: Reichen Sie diesen Bericht an Ihre Fachleute weiter. Ich bin mir sicher, sie werden einiges damit anfangen können.

Salzburg, November 2024

Executive Summary

Folgendes Ranking möglicher künftiger Verkehrskonzepte für Salzburg entstammt einer vertiefenden Recherche zu meinem rollierenden Buchprojekt „Von A nach C | Neue Ausblicke auf die Mobilität der Zukunft“. Das Projekt „S-Link Salzburg“ dient dabei seit Beginn als Referenzprojekt, anhand dem vertiefende Hypothesen und Entwicklungsszenarien gecheckt und nachjustiert werden. Die dazu laufende Rechercharbeit erfüllt hohe qualitative Standards und bezieht u. a. jene Studien und Gutachten mit ein, die auch im Rahmen der S-Link-Projektplanung präsentiert und zitiert wurden.

Das Projekt „S-Link“ (Salzburger Mobilitätslösung) ist in diesem Vergleich das Referenzprojekt, das der Öffentlichkeit bereits bestens bekannt sein sollte. Die anderen Konzepte stellen plausible Weiterentwicklungen der Salzburger Mobilitätslösung dar, mit teilweise veränderten Prioritäten und erweitertem Projektzeitraum. Dazu dienen sowohl verkehrsspezifische Lösungsansätze, die bereits diskutiert wurden und ähnlich wie der S-Link wiederbelebt werden könnten, als auch neue, visionäre Ansätze, die im Rahmen der laufenden Auseinandersetzung um den S-Link in die Öffentlichkeit getragen wurden.

Die Hauptkriterien des Rankings sind die Zeit-Kosten-Nutzen-Relation, der Innovationsgrad und die Projektreichweite in Hinblick auf ein künftig gesamtheitliches Verkehrsmanagement im Großraum Salzburg (Big Picture). Für ein näheres Verständnis der folgenden Ausführungen ist die Kenntnis der „Salzburger Mobilitätslösung“ vorausgesetzt.

Rang 3

Plan C: Salzburger Mobilitätslösung einschließlich S-Link

Zeit-Kosten-Nutzen: ungenügend | Innovation/Zukunftsorientierung: unbekannt | Big Picture: begrenzt

Summary: Bei Analyse der seitens der Projektgesellschaft breit gestreuten Informationen zur Salzburger Mobilitätslösung fällt auf, dass viele Pro-Argumente und Studienergebnisse im Konjunktiv verfasst sind. Damit ist zwar erkennbar, dass ein rechnerisch hohes Potenzial an erzielbaren Effekten möglich ist. Der plausible Nachweis, dass ein Ausschöpfen dieses Potenzials auch gelingen wird, fehlt jedoch durchgehend. Auch deshalb, weil zu essenziellen Teilen des Konzeptes trotz langer Vorlaufzeit noch immer keine belastbaren Daten zur Verfügung stehen. Dazu kommen hohe Kosten, die trotz Co-Finanzierung des Bundes für das Land und die Stadt Salzburg kritische Dimensionen annehmen. Zudem hat man sich beim Ausbau des Lokalbahnnetzes dafür entschieden, im Großraum Salzburg ein zweites, technisch autonomes Bahnnetz zu installieren, das eine Harmonisierung mit dem bestehenden und künftigen ÖBB-Netz weitgehend ausschließt. Der dabei gelegte Fokus auf „eine Eisenbahn“ als additive und damit konkurrierende Verkehrsoption einer längst erschlossenen Öffi-Trasse lässt zudem die Frage nach der Wirtschaftlichkeit des gesamten öffentlichen Verkehrsnetzes im laufenden Betrieb unbeantwortet. Innovative Zukunftstechnologien kommen in der Salzburger Mobilitätslösung nicht vor.

Rang 2

Plan B: Salzburger Mobilitätslösung ohne U-Bahn

Plan B beinhaltet Teile der Salzburger Mobilitätslösung inklusive Tunnel, jedoch ohne Schienen. Zudem werden dringende Innovationsprojekte gestartet und verschobene Infrastrukturprojekte nachgeholt.

Zeit-Kosten-Nutzen: gut | Innovation/Zukunftsorientierung: gut | Big Picture: erweitert

Summary: Die modifizierte Version der Salzburger Mobilitätslösung geht davon aus, dass initial die Lokalbahn technisch mit der ÖBB abgestimmt wird, um deren grundsätzliche Reichweite zu erhöhen.

Darauf aufbauend erhalten weitere Bahnprojekte der Salzburger Mobilitätslösung neue Schnittstellen und damit neue, produktivere Trassenoptionen. Plan B stellt sich zudem der Herausforderung, dass bei zwar deutlicher Verschiebung der Modal-Split-Anteile weg vom MIV, zukünftig weiter mit einem hohen Straßenverkehrsaufkommen gerechnet werden muss. Immerhin ist die Straße die einzige hybride Verkehrsfläche für den Öffi-, Personen- und Güterverkehr. Daher wird im Plan B, aufbauend auf die Planungen für den S-Link, ein Straßentunnel zwischen der Schwarz- und der Alpenstraße den gesamten Transitverkehr auf der Straße in den Untergrund verbannen – Push-Maßnahmen inklusive. Parallel dazu soll mit dringenden Vorarbeiten für den Einsatz künftiger Mobilitätstechnologien begonnen werden, um in 10 bis 15 Jahren ein auch zu diesem Zeitpunkt noch modernes Repertoire an Mobilitätsoptionen bieten zu können.

Rang 1

Plan A: Gesamtheitliches Mobilitätskonzept 2040 für den Großraum Salzburg

Plan A baut auf Plan B auf. Er verfolgt einen multimodalen Ansatz auf allen Ebenen mit klarer Ausrichtung auf zukünftige Mobilitätsformate. Durch eine moderne Projektstruktur können viele Einzelprojekte ressourcenoptimiert gleichzeitig vorangetrieben werden. Und er bietet den Freiraum, dringende Vorarbeiten für den Einsatz von Zukunftstechnologien ab sofort aufzunehmen.

Zeit-Kosten-Nutzen: herausfordernd, jedoch handelbar | Innovation/Zukunftsorientierung: exzellent | Big Picture: 100 %

Plan A stellt sich der Herausforderung, sich neben der raschen und kostengünstigen Umsetzung der Problemfelder der Ist-Zeit auch der Vorbereitung der mobilen Zukunft zu widmen. Diese beinhaltet wichtige Bahnprojekte in und um Salzburg ebenso wie neue Ansätze im Management von Tourismusströmen, die Etablierung variabler und bedarfsorientierter Öffi-Konzepte, die Vorbereitung der bestehenden Infrastruktur auf den Einsatz neuer Mobilitätstechnologien oder die Einbeziehung des Güterverkehrs in die Verkehrsplanung. Dabei spielen Visionen, wie beispielsweise eine hybride Trassen-Anbindung der Messe an die Salzburger Innenstadt, die neben Bussen vorwiegend mit autonomen Mobilitätsangeboten bespielt werden kann, eine zentrale Rolle. Daher beinhaltet Plan A auch ein modifiziertes Projektmanagement, das es erlaubt, viele Teil-Projekte ressourcen- bzw. ergebnisoptimiert und zeitlich variabel am Laufen zu halten. Plan A ist damit jener gesamtheitliche Mobilitätsansatz für den Großraum Salzburg, der im Jahr 2040 und darüber hinaus wirksam sein sollte. Auch auf die Gefahr hin, dass den politisch Verantwortlichen der Mut fehlt, sich an derart große Projekte heranzuwagen, empfehle ich dringend, auf ein visionäres Gesamtpaket an Mobilitätslösungen hinzuarbeiten.

Details zu allen drei Plänen finden Sie auf den folgenden Seiten und unter unbehagen.at/s-link-story.

Plan C: Kritik „Salzburger Mobilitätslösung“

Projektauftrag: Baue eine Eisenbahn

Szenario: Der S-Link wird wie geplant umgesetzt

Viele Beobachter*innen der Auseinandersetzung um den Bau des S-Link hätten ihn wohl als Nummer 1 im Ranking der besten Konzepte erwartet. Zumal, verfolgt man die Medien, ein Plan B noch gar nicht auf dem Schirm der Verkehrspolitik gelandet sein soll. In diesem Punkt kann ich Entwarnung geben – alternative Verkehrskonzepte werden schon seit längerer Zeit entworfen und sollten damit auch im Wettbewerb mit dem S-Link stehen. Sie können daher auch mit dem vorliegenden Konzept der Regionalstadtbahngesellschaft verglichen werden. Diesen Vergleichen hält der S-Link jedoch nur bedingt stand. Damit ist er auf Rang drei meiner „Best-of-Liste“ gerutscht.

Die wohl herausragendsten Errungenschaften der bisherigen Projektarbeit am S-Link sind,

- dass Salzburg jetzt weiß, welche Stolpersteine im Projekt versteckt sind,
- dass sich die Landesregierung endlich geoutet hat, dass in den kommenden 15 Jahren auch ohne Kofinanzierung des Bundes 1,5 Milliarden Euro und mehr für den Verkehr zur Verfügung stehen könnten und
- dass endlich eine breite Suche nach Alternativen, also ein regelrechter „Plan-A-Rausch“, ausgelöst wurde.

Entnehmen Sie bitte die Projektbeschreibung des S-Link und eine Auflistung der positiven Argumente den Medien der Projektverantwortlichen:

Link: <https://mobilitaetsloesung.at> | **Link:** <https://www.s-link.at/>

Im Anschluss stelle ich Ihnen gerne meine Bewertung der wichtigsten Ankündigungen zum S-Link zur Verfügung. Verstehen Sie die dabei geäußerte Kritik sowohl als Verbesserungsvorschlag an die Projektverantwortlichen als auch als nunmehr „bekannte Unbekannte“ (Risiken, Anm.) für den Entwurf alternativer Verkehrskonzepte für Salzburg.

Zusammenfassung

Aktuell scheint das Projekt S-Link/„Salzburger Mobilitätslösung“ von der eigenen Vergangenheit eingeholt zu werden. Ursprünglich geplant als „überregionales Regionalstadtplan-Projekt“, sollte es binnen eines Jahres zu einem innerstädtischen Verkehrskonzept umgemodelt werden. Das ist aus meiner Sicht und mit Stand heute nicht gelungen. Dafür gibt es mehrere Indizien, die ich im Anschluss für Sie aufbereitet habe. Die Konsequenz daraus ist jedoch, dass der S-Link heute weder als einzige noch als beste Lösung für das Salzburger Verkehrsproblem dasteht. Es gibt andere vielversprechendere Ansätze, das Mobilitätsangebot im Großraum Salzburg auf die Zukunft auszurichten.

Warum ist der S-Link nur mehr Plan C?

Folgende Zusammenfassung ist meine Sicht der Dinge. Diese ist sorgfältig recherchiert, seriös hergeleitet und sollte damit als Beitrag zu einem transparent geführten, ergebnis- und technologieoffenen Diskurs zur Zukunft der Mobilität im Salzburg des Jahres 2040 und darüber hinaus anerkannt sein.

- Die Bahn-Projekte der Salzburger Mobilitätslösung (inkl. S-Link) sind als „autonomes zweites Schienennetz“ im Großraum Salzburg in Planung. Eine Harmonisierung der vorhandenen und künftigen Schienennetze scheint offiziell nicht angedacht zu sein.

- Das ist strategisch nicht nachzuvollziehen, schränkt den Planungsspielraum erheblich ein und ist wirtschaftlich riskant. Und nicht einmal damit wird der S-Link zu einem zwingenden Bestandteil eines leistungsstarken Verkehrskonzeptes.
- Es existiert keine Übersicht über mögliche Gesamtkosten für die Umsetzung aller Projektbestandteile. Im Gegenteil: Selbst ob die Prognosen der S-Link-Variante 2 halten werden, ist aus heutiger Sicht mehr als ungewiss.
- Zudem sind nur zu wenigen Anschlussprojekten die Kosten „hochrechenbar“. Der Rest an budgetrelevanten Belastungen ist entweder nicht eingepreist oder wird, wenn überhaupt, nicht im Projektkontext genannt.
- Es gibt keine offiziellen Schätzungen des Salzburger Verkehrsverbundes, wie sich die laufenden Kosten durch das additive Hinzufügen einer weiteren Verkehrsoption entwickeln werden.
- Der S-Link ist ein redundantes Verkehrsangebot, das in direkter Konkurrenz zu bestehenden und auch in Zukunft anzubietenden öffentlichen Verkehrsmitteln steht bzw. stehen wird.
- Das strategische Management selbst des Kernprojektes S-Link ist weiter diffus und wirkt gegenüber der Öffentlichkeit chaotisch. Im Grunde ist es nicht viel weiter als jene Alternativen, die aktuell so streng eingefordert werden.
- Die Feststellung einer Klimarelevanz des Projektes auf Basis des UVP-Berichtes grenzt nach meinem Erkenntnisstand an „Greenwashing“.
- Die Berechnungen zur Staurelevanz des Projektes wirken spekulativ. Auch wenn seriöse Studien herangezogen wurden, scheinen die gezogenen Schlussfolgerungen aus den vorliegenden Daten, vorsichtig ausgedrückt, abenteuerlich zu sein.
- Der S-Link kann ohne große Einschnitte in die bestehende Infrastruktur definitiv im Süden NICHT aus der Stadt geführt werden.
- Es gibt noch immer keine Abschätzung diverser Folgewirkungen des S-Link in Bezug auf beispielsweise den Ausweichverkehr, baulich nötige Veränderungen an Schnittstellen, das Baustellenmanagement im Süden der Stadt, inklusive dem Handling des (gigantischen Volumens) an Aushub und Abraum u. v. m.
- Der Projekthorizont ist mit 10-15 Jahren etwas lange für Effekte, die sich früher, kostengünstiger und umfangreicher erzielen lassen (siehe Plan A und B).
- Es fehlen jegliche Garantien seitens der Politik, wie beispielsweise zur Aufrechterhaltung des oberirdischen Öffi-Netzes, für Zuschüsse zum Ticketpreis bzw. dessen langfristige Deckelung, die Weiterführung des Klimatickets oder den Einsatz neuer Technologien u. v. m.
- Der gesamte Bereich des Güterverkehrs und der Versorgungslogistik ist außen vor, obwohl darin ein wesentlicher Teil urbaner Verkehrsbedarfe mitgedacht werden muss.
- Die Berechnungen der Wirtschaftlichkeit im UVP-Bericht beinhalten zwar die direkte Wertschöpfung aus der Bautätigkeit, die höher sein soll als bei anderen Infrastrukturprojekten.
- Ob nach Fertigstellung des S-Link Folgeeffekte nicht auch durch andere Öffi-Angebote erzielt werden können, ist für mich hingegen (noch) nicht nachvollziehbar.
- Ebenso fehlen Konzepte, welche die langfristig nötige Umleitung von Wertschöpfungseffekten aus der traditionellen Verkehrsachse in andere Bereiche der Stadt fördern (Stichworte: Europark-Effekt versus Stadtteilentwicklung, Ortskernbelebung etc.)
- Und vieles, vieles mehr ...

Es mag sein, dass die geforderte Tiefe an Informationen für ein Projekt dieser Größenordnung nur schwer zu erzielen ist. Jedoch angesichts

- einer Investition von öffentlichen Geldern in Höhe von mehreren Milliarden Euro,
- einer Bauzeit von 10 bis 15 Jahren mit erheblichen Einschränkungen entlang der Trasse und empfindlichen Auswirkungen auch anderorts,
- sehr konkreten Anforderungen in Bezug auf persönliche Mobilität, Klimaschutz und Stau für die Zeit danach,

- der dringenden Notwendigkeit, auch neue Technologien in erheblichem Ausmaß einzubeziehen, und
- des Umstandes, dass die Aufgabenstellung weit größer ist als alles, was den Salzburger*innen bisher vermittelt wurde,

ist es nicht nur geboten, vor einer finalen Go-Entscheidung all diese Punkte vertiefend zu beschreiben und als messbare Ziele zu formulieren. Es ist auch machbar! Angesichts der Tatsache, dass es in rund 40 Jahren Visions- und 4-5 Jahren Planungsarbeit nicht gelungen ist, hier Fakten zu schaffen, steht aus meiner Sicht das Projekt S-Link vor seiner Ablöse.

In Summe braucht es ein besseres Projekt (Portfolio) mit breiterem Fokus und mehr Einbeziehung der Anforderungen und Möglichkeiten der Zukunft, um in der Salzburger Mobilitätsdiskussion entscheidend voranzukommen.

Vertiefende Details finden Sie in den anschließenden Themenblocks und in Beiträgen auf unbehagen.at.

Danke, es gibt endlich mehrere „Pläne“

Das gerade laufende Rennen um die beste Langfrist-Lösung für die Salzburger Mobilitätsmisere ist einerseits der öffentlichen Kritik geschuldet, es gäbe zum S-Link keine alternativen Konzepte. Andererseits waren Bürger*innen-Initiativen, wie beispielsweise „Stopp U-Bahn Salzburg“, verlässliche Treiber dafür, dass endlich ein breiter Kreativprozess zum Thema in Salzburg an Fahrt aufnahm. Danke beiden dafür! Auch wenn sich der S-Link mittels Millionen-Budget bereits in einer vertieften Projektphase befindet, haben die meist privaten Initiativen bei der Suche nach anderen Ansätzen rasant aufgeholt. Damit stehen endlich mehrere Visionen für ein mobiles Salzburg im Jahr 2040+ zur Auswahl.

Der S-Link macht's tatsächlich möglich! Fakt ist, dass das Projekt S-Link vulgo „Salzburger Mobilitätslösung“ das einzige ist, das die Salzburger Landesregierung bisher in den öffentlichen Diskurs um eine Salzburger Verkehrslösung eingebracht hat. Das hat den Vorteil, dass konkurrierende Konzepte nicht zur Diskussion stehen – zumindest nicht offiziell. Es hat aber auch den Nachteil, dass es leichter fällt, das Projekt zu analysieren und letztendlich auch kritisch zu bewerten. Im Falle des S-Link ist das sogar ein gravierender Nachteil. Vor allem deshalb, weil es der Projektgesellschaft und dem Salzburger Verkehrsverbund (SVV) bisher nicht gelungen ist, die wichtigsten Fragen zufriedenstellend zu beantworten und offene zentrale Projektdetails zu konkretisieren.

Geblichen ist ein hektischer Kampf um Stimmen bei der bevorstehenden Volksabstimmung, in dem die Emotionen hochgehen, jedoch der sachliche Diskurs außen vor bleibt. Auch wenn dazu von jedem Lager auf eine solide Faktenlage hinter den jeweiligen Argumenten verwiesen wird, ein konkretes Wissen um die Plausibilität jener Schlussfolgerungen, die in der Öffentlichkeit präsentiert werden, existiert bei der Salzburger Bevölkerung nicht.

Ich verweise in diesem Zusammenhang darauf, dass ein Gutteil meiner fachlichen Kritik am S-Link den gleichen Studien entstammt, die auch das Pro-Lager für ihre Argumente heranzieht. Ich mache mir jedoch die Mühe, ihre methodische Herkunft, ihre Wertigkeit im analytischen Kontext und ihre Rolle bei der Beschreibung des gesamten Analysemodells mit in meine Interpretationen einzubauen. Und zack, entsteht aus einem Pro-Argument berechnete Kritik.

Zur Vertiefung auf unbehagen.at/s-link-story:

S01 Plan A » | Was wäre, wenn der Projektauftrag gelautet hätte: „Mach Salzburgmobil und zukunftsfit!“

S02 Plan B » | Was wäre, wenn der Projektauftrag gelautet hätte: „Löse das Stauproblem!“

025 Politik im Dilemma » | Über Jahre zu verhindern, dass günstigere und bessere Alternativen zum S-Link entwickelt werden, rächt sich jetzt.

Ein Rucksack voller Altlasten

Der S-Link ist nicht nur eine Idee, die schon seit gut 40 Jahren diskutiert, aber regelmäßig verworfen wurde. Er hat auch in anderer Hinsicht eine Vergangenheit – oder besser gesagt, die Lokalbahn zwischen dem nördlichen Flachgau und dem Lokalbahnhof hat sie. Sie ist noch immer eine der wenigen historischen Regionalbahnen, die mit 1.000 Volt Gleichstrom angetrieben werden. Daher muss folgerichtig auch deren Verlängerung mit dieser Technologie ausgestattet sein. Ob das tatsächlich so kritisch ist, wie es auf den ersten Blick aussieht, ist unklar. Unangenehm ist es auf jeden Fall.

In einschlägigen Eisenbahnforen ist Kritik daran aufgetaucht, dass die Salzburger Lokalbahn auch zukünftig mit 1.000 Volt Gleichstrom betrieben werden soll. Sie wäre damit im Regional- und Fernverkehr die Ausnahme, sind doch Schienennetze mit unterschiedlichem Bahnstrom nicht für den gleisübergreifenden Verkehr einzelner Zuggarnituren geeignet. Moderne Netze, wie zum Beispiel jenes der ÖBB oder der bayrischen Anschlussbahnen, werden daher mit 750 Volt DC bzw. 15 kV AC betrieben.

Damit aber war der lange verkündete Plan, den S-Link direkt an ein Hunderte Kilometer langes Regionalbahnnetz anzuschließen, schon von Beginn an Makulatur. Oder aber es braucht teure Zusatzinfrastruktur und technische Workarounds, die in der Kalkulation des S-Link-Baus, aber auch anderer Komponenten der Salzburger Mobilitätslösung, bereits enthalten sein müssen. Unter anderem bei der Aufwertung der Messe Salzburg zu einem Verkehrsknotenpunkt, der bei harmonisiertem Gleisnetz gar nicht nötig geworden wäre.

Warum aber hat die Salzburger Landespolitik nicht längst die Umstellung des Lokalbahnnetzes auf 750 Volt vorangetrieben? Immerhin wird die Lokalbahn gerade saniert und für die neuen Zuggarnituren fit gemacht. Vorausschauend geplant, hätte dabei auch die Umrüstung des Bahnstromnetzes in Angriff genommen werden können und die auf rund 130 Millionen Euro geschätzten Kosten wären zu 50 % vom Bund gefördert worden (Anm., diese Kosten bitte mit Vorsicht genießen, die Lokalbahn-Gesellschaft hat sicher genauere Daten).

Dazu kommt, dass die Harmonisierung mit dem ÖBB-Netz Bestandteil der Rahmenvereinbarung mit der Bundesregierung ist. Das wiederum ignorierend, hat die Landesregierung beim Hersteller der neuen Tramtrain Citylinks sowohl Züge für den 1.000-Volt-Verkehr als auch Züge für den 750-Volt-Verkehr in Auftrag gegeben (Stand 2022). Wer jetzt noch denkt, der Aufbau eines (teuren) 2. autonomen Bahnnetzes im Großraum Salzburg wäre einer „Salzburger Lösung“ geschuldet, liegt wahrscheinlich daneben. Ebenso wahrscheinlich ist es, dass die politisch und technisch Verantwortlichen des Projektes den richtigen Zeitpunkt für die Umstellung der Lokalbahn auf 750 Volt schlichtweg verschlafen haben. Und dass jetzt teure, komplizierte und redundante Workarounds mit erheblichen Nachfolge-Risiken implementiert werden müssen, um vorschnell gemachte Versprechen auch einlösen zu können.

Zur Vertiefung auf unbehagen.at/s-link-story:

Denksportaufgabe | D11 Das 1000 Volt Dilemma » | Braucht es wirklich 2 technologisch voneinander getrennte Bahnsysteme im Großraum Salzburg?

Jetzt ist ein schlechter Zeitpunkt

Warum gerade jetzt? Der Zeitpunkt der zweiten Volksbefragung zur Umsetzung des S-Link ist seitens der Landespolitik schlecht gewählt. Zumindest, was den Umstand betrifft, dass die Bürger*innen Salzburgs ihr Recht auf Planungsdetails und Informationen einfordern, die mangels Zeit und Projekttiefe unmöglich aufzubereiten waren. Und doch scheint es die letzte Chance zu sein, das Projekt noch auf Schiene zu bringen. Auch wenn dafür das Blaue vom Himmel versprochen werden muss. Aber das macht mich misstrauisch!

Geschwindigkeit vor Qualität: Ist Ihnen aufgefallen, dass viele brennende Fragen der Bürger*innen zum S-Link noch immer mit vagen Ankündigungen und oberflächlichen Begründungen beantwortet werden? Das liegt nicht daran, dass es keine Antworten gäbe, die zumindest in die laufende Diskussion eingebracht werden könnten. Es scheint dem Umstand geschuldet zu sein, dass die Zeit fehlt, sich Themen zu widmen, die vielen Bürger*innen mehr am Herzen liegen als Spurweiten, Seeton-Messungen und Abraumdeponien. Was nämlich der Behörde wichtig ist, um ein Projekt abzunicken, ist nicht alles, was Betroffene wissen wollen.

In eine Abstimmung zu gehen, ohne beispielsweise den Betroffenen zu vermitteln, wie der Bau des 2. und 3. Abschnitts des S-Link inklusive (gigantischem, Anm.) Abraummanagement vonstattengehen wird, ist dreist. Natürlich sollte man anerkennen, dass bei der ersten Bürger*innen-Befragung die Projektgesellschaft auf dem falschen Fuß erwischte wurde. Und zwar so weit, dass zusätzlich zur Planung einer verbesserten Anbindung der Umlandgemeinden binnen Monaten ein tragfähiges innerstädtisches Verkehrskonzept aus dem Boden gestampft werden musste. Ein Verkehrskonzept, das heute mehr Fragen aufwirft als noch vor einem Jahr. Und das nie eine Chance hatte, zu Ende gedacht zu werden. Die aktuellen Versprechungen der Landesregierung rund um den Bau des S-Link sind daher auch als Eingeständnis zu werten, zwar eine Eisenbahn bauen zu wollen, jedoch noch keine belastungsfähigen Details für das gesamte Drumherum verfügbar zu haben.

Was jedoch jetzt und nicht erst in zwei Monaten stattfinden muss, ist eine Art Baustart, damit die Projektmilliarde(n) des Bundes nicht den Koalitionsverhandlungen zum Opfer fallen. Und wenn dafür emotionale Geschichten durchgerechnete Szenarien ersetzen, ein sattes Werbebudget investiert werden muss oder man zu wichtigen Details einfach schweigt, ist das, zumindest für die Landespolitik, vertretbar. Würden da nicht zu viele teure Versprechungen gemacht, die gegengerechnet und auf Plausibilität geprüft werden sollten, bevor sie über die Medien nach außen gehen. Oder aber, man verhandelt neue Förderungen für neue Projekte.

Zur Vertiefung auf unbehagen.at/s-link-story:

008 Wahltaktische Eigentore » | Was tun politische Parteien in Not? Sie starten einen Wahlkampf.

012 Workbook » | Versprochen ist versprochen: Deshalb gibt es ein Archiv mit Ankündigungen zum Abhaken.

Denksportaufgabe | D12 „The Line“-Effekt » | Was können wir vom größten Dekadenz-Projekt dieser Welt für den S-Link lernen?

Finanz 1: Die Investition

Bekannt ist, wie viel der Bau des S-Link zwischen dem Lokalbahnhof Salzburg und Hallein kosten soll (2,2 Mrd. Euro, Anm.). Dazu wissen wir auch, dass die Sanierung der Lokalbahn rund 200 Millionen und die Messebahn vorsichtig geschätzte 55 Millionen verschlingen wird. Das macht grob gerundet 2,5 Milliarden, wovon der Bund 50 % übernehmen wird. Das, und nicht mehr, hat uns die Landespolitik bisher mitgeteilt, obwohl darüber hinaus noch einiges offen ist.

Gut, man nehme die 2,5 Milliarden für die Kosten für jene Projekte, die im Rahmenvertrag mit dem Bund festgeschrieben wurden, verweise auf die Beteiligung des Ministeriums mit 50 % und hoffe inständig, dass sich zumindest daran nichts ändern möge. Immerhin stehen Koalitionsverhandlungen an, bei denen „alles möglich, aber nix fix“ ist. Ab diesem Punkt bedeutet, sollte die Vereinbarung halten, jede Million Euro Kostenüberschreitung auch 500.000 Euro mehr aus den Kassen von Stadt und/oder Land.

Wo aber sind plausible Schätzungen für den Rest der „Salzburger Mobilitätslösung“, die wahrscheinlich zu 100 % via Verkehrsverbund beim Land „picken“ bleiben werden? Wer erzählt den Bürger*innen, dass das Land und nicht die Betriebs-Gesellschaft des S-Link die 100 Millionen für die neuen Zuggarnituren übernehmen wird? Wer bezahlt die Umrüstung des Lokalbahn-/S-Link-Netzes auf die moderne Bahnstrom-

Technologie? Und was wird aus der Ischlerbahn, zu der im Zuge der Bürger*innen-Dialoge vor laufender Kamera schon die Anbindung von Neumarkt (nahe der Westbahnstrecke!) in Aussicht gestellt wurde?

Hier werden tatsächlich viele Milliarden Euro an direkten Zahlungen des Landes vorzeitig verteilt. Wohl wissend, dass nach der Abstimmung entweder der Sparstift kommen oder eine wilde Risiko-Rallye losgetreten wird.

Zur Vertiefung auf unbehagen.at/s-link-story:

009 Was kostet ein Tunnel? » | Die Kosten für die Tunnelstrecke sind am Tisch. Aber, halten sie auch?

010 Was kostet eine Verkehrslösung? » | Was, wenn die 2,2 Mrd. Euro für den S-Link nur 20 % der Gesamtkosten wären?

Denksportaufgabe | D10 Die Bundesmilliarde » | Wird sich jemals herumsprechen, dass der Finanzierungsanteil des Bundes Salzburg dazu zwingt, in gleicher Höhe einzusteigen?

Finanz 2: Die laufenden Kosten

Leider gibt es, trotz mehrfacher Anfragen, keine Informationen zur laufenden Finanzierung des öffentlichen Verkehrs in und rund um Salzburg. Fakt ist jedoch, dass beim öffentlichen Verkehr das Besteller-Prinzip zur Anwendung kommt. Dabei werden Leistungen je nach Bedarf in Auftrag gegeben und im vereinbarten Umfang auch bezahlt. Und das unabhängig von der tatsächlichen Auslastung und damit der Produktivität der Verkehrsmittel. So wird sichergestellt, dass der Takt und die Qualität des Angebotes auch zu jenen Zeiten aufrecht bleiben, zu denen sich nur wenige Fahrgäste an Bord befinden.

Jetzt ist der S-Link eines von gleich mehreren Verkehrsmitteln, die parallel eine Achse bedienen. Er kannibalisiert damit, außerhalb der Rushhour, andere Öffis wie beispielsweise die ÖBB oder den Stadtbus. Würde der Salzburger Verkehrsverbund (SVV) in diesem Falle betriebswirtschaftlich agieren, müsste ab 2040 an dieser Stelle oder beim S-Link gespart werden, damit die laufenden Kosten des gesamten Angebots nicht außer Kontrolle geraten. Oder aber die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel wird teurer, um den Verlustausgleich aus dem Landesbudget in Grenzen zu halten.

Dazu gibt es weder seitens des SVV noch aus der Politik Signale, wohin der eingeschlagene Weg führen soll. Bekannt ist lediglich, dass mit dem S-Link das Verkehrsangebot additiv aufgestockt und damit in seinem Betrieb verteuert werden wird. Unter anderem auch deshalb, weil auch die Implementierung neuer Verkehrstechnologien und die „Erschließung der Fläche“ abseits der redundant bespielten Verkehrsachsen aus Steuergeld finanziert werden wird.

Finanz 3: Wer zahlt?

Die einzigen Aussagen zur Finanzierung der Salzburger Mobilitätslösung sind aktuell, dass der Bund für (nur) einen Teil des Projektes für 50 % der Kosten aufkommt. Und dass das Land Salzburg nach einem positiven Entscheid bei der Volksbefragung das erforderliche Budget dafür zur Verfügung stellen muss – egal wie hoch der Betrag letztendlich werden wird. Zu diesem de facto „all in“ des Landes Salzburg fehlen jedoch noch jegliche Garantien, über die ein möglicher Schaden für das Landesbudget im Risikofall abgedeckt werden soll.

Warum wehrt sich das Land Salzburg gegen den Vorwurf, ein finanzielles Risiko einzugehen, mit Beschwichtigungen anstatt mit Garantien? An der Spitze im Risiko-Ranking zum S-Link steht in der aktuellen Diskussion eine Kostenexplosion beim Bau. Wieweit dürfen die Kosten für die Variante 2 des S-Link tatsächlich aus dem Ruder laufen, um aufseiten des Landes ohne weitere Sparmaßnahmen oder Schulden zahlungsfähig zu bleiben? Und zwar sowohl bei der Finanzierung der anderen Teile der Salzburger Mobilitätslösung als auch bei der Finanzierung der originären Aufgaben des Landes.

Hat die Stadt Salzburg im Sinne ihrer Bürger*innen bereits eine Deckelung des anteiligen Beitrages zum Projekt eingefordert, steht dieser Schritt beim Bund und beim Land noch aus. Wobei das Land Salzburg mit seiner Strategie, das Projekt, koste es, was es wolle, durchzupeitschen, eher schlechte Karten hat, seinen Beitrag zu deckeln. Wenn alle Stricke reißen, haftet damit das Land – zumindest moralisch, höchstwahrscheinlich aber auch mit barer Münze. Der Bund hingegen stellt sich nach den September-Wahlen mit einem klaren Sparauftrag neu auf. Dabei zur Disposition werden auch Fördermaßnahmen in Infrastrukturprojekte stehen, die zumindest über die Budgetierung der Fördertöpfe empfindlich limitiert werden könnten.

Was also fehlt, ist ein verbindlicher Plan des Landes, wie im Falle der Eskalation der Kosten vorgegangen werden wird. Und die Garantie, dass im Alarmfall wichtige Projekte und andere Ressorts nicht weiter zur Kasse gebeten werden.

Zur Vertiefung auf unbehagen.at/s-link-story:

030 Finanzierungsfragen » | Zurzeit deutet alles darauf hin, dass das Land Salzburg beim S-Link „all in“ gehen muss, um ihn zu finanzieren.

Denksportaufgabe | D09 Schulden 2029 » | Sollen alle, für die das Land künftig kein Geld mehr haben wird, froh darüber sein, dass sie stattdessen mit dem S-Link fahren können?

Die Klimabilanz bleibt tiefrot

Es ist mir bewusst, dass ich hier an einem Tabu in der Argumentation Pro-S-Link rüttle. Und doch ist es notwendig, auch diesen Bereich stärker zu durchleuchten, als es bisher geschehen ist. In erster Linie geht es dabei um rund 600.000 Tonnen CO₂, die beim Bau des S-Link zwar definitiv in die Atmosphäre geblasen, im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) aber nicht anerkannt werden. Dafür sorgt der „Leitfaden für das Klima- und Energiekonzept im Rahmen von UVP-Verfahren (BMLFUW, November 2010)“ mit der Feststellung, dass „Vorkettenemissionen“ nicht einem Projekt zugeordnet werden dürfen. Damit ist die Behauptung, das Klimaversprechen wäre „faktengecheckt“ einerseits legitim und andererseits doch ein Fake.

Die eingangs geschilderte Situation hat zu einem regelrechten „Glaubenskrieg“ um die Deutungshoheit der vorliegenden Zahlen geführt. Mit dem Ergebnis, dass zitierte Expert*innen nachträglich mit Fragen konfrontiert sind, die sie ursprünglich nicht am Schirm hatten. Vor allem der prognostische Nachweis, wie die Emissionen über die Jahre wieder der Atmosphäre entnommen würden, hat noch reichlich Spielraum. Damit ist es aber auch noch nicht gelungen, den S-Link als „Transformationsprojekt“ darzustellen, das einen übergroßen CO₂-Rucksack für die Nachfolge-Generationen rechtfertigt.

Ein Glied der Argumentationskette ist dabei die Kompensation von Emissionen durch den Umstieg möglichst vieler Menschen vom Auto auf den S-Link. Ein weiteres ist der damit provozierte allgemeine Verzicht auf den eigenen PKW und damit auf dessen Produktion. Zu beiden Themen liegen seriöse Studien vor, die im Konjunktiv verfasst sind. Oder besser gesagt sein müssen, da es sich um fiktive Szenarien handelt. Sie zeigen dabei auf, was (maximal) möglich wäre (z. B. bis zu 42.000 Fahrten). Warum jedoch Studien fehlen, die vorhersagen,

- dass im Jahr 2040 maximal viele Menschen auch umsteigen werden,
- ob dann ein Umstieg auch auf alternative Verkehrsmittel erfolgen würde oder
- ob in 15 Jahren nicht andere Gründe dafür verantwortlich zeichnen könnten, auf das Auto zu verzichten,

ist nicht bekannt.

Fakt bleibt, dass jene Parteien und Bewegungen, die sich öffentlich für mehr Klimaschutz einsetzen, wegen der kritischen Gesamtbilanz des S-Link in der Klimafrage jetzt die Rute im Fenster haben. Die Flucht nach vorne anzutreten und die UVP vorzuschieben, ist jetzt keine Option mehr!

Zur Vertiefung auf unbehagen.at/s-link-story:

021 Miese Klimabilanz » | Dass der S-Link beim Klimaschutz Wirkung zeigt, wissen wir – aber das Gesamtpaket passt eben nicht ...

Denksportaufgabe | D04 Klimarechnen » | Eine echt schlechte Bilanz: 600.000 Tonnen CO₂, die sich nicht und nicht wegrechnen lassen.

Denksportaufgabe | D16 Die 30 % Story » | Jeder Beweis bleibt so lange eine Behauptung, solange nicht konkret erläutert wird, wie er zustande gekommen ist.

Offene Punkte beim Stau-Thema

Eines der wichtigsten Argumente für den S-Link ist seine Wirkung gegen den Stau in der Stadt Salzburg. Wobei nicht klar ist, ob ihm diese magische Kraft nur entlang seiner Route oder im gesamten Stadt- und Einzugsgebiet unterstellt wird. Dabei wird immer betont, dass oberirdische Öffis mangels Platzes niemals diese Wirkung erzeugen könnten. Hier haben wir es mit einem klassischen Henne-oder-Ei-Problem zu tun. Müssen erst eine U-Bahn gebaut und ein Set an Push-Maßnahmen verordnet werden, um die Leute auf die Idee zu bringen, vom Auto auf Öffis umzusteigen? Oder lassen sich die Autos anders von der Oberfläche verbannen? Dann wäre garantiert und nicht nur hoffentlich genug Platz für mehr Öffis und Menschen in den Straßen. Dazu und zu einigen anderen Fragen bietet das S-Link-Marketing leider (noch) keine Denkanreize. Das macht mich skeptisch.

Aktuell arbeite ich an einer umfangreicheren Analyse der Verkehrszahlen, die im Rahmen des S-Link-Marketing genannt wurden. Ich mache das gerne – ich bin nämlich so etwas wie ein Daten- und Szenarien-Nerd, dem es wichtig ist, komplexe Zusammenhänge nachvollziehen zu können. Die angekündigte S-Link-Analyse braucht jedoch noch etwas Zeit.

Lassen Sie mich bitte zur Überbrückung einige Daten des S-Link-Marketing aus den Medien in den Raum stellen, die mich skeptisch gemacht haben, und ich lade Sie herzlich ein, mitzudenken.

Modal Split: Im Rahmen einer Facebook-Kampagne wurde festgestellt, dass aktuell der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modal Split in Salzburg bei 16 % liegt. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) liegt hingegen bei 46 %. Als Daten-Quelle für meine Recherche dient die Verkehrserhebung 2022 im Auftrag des Landes Salzburg, laut der in der Stadt Salzburg tatsächlich 16 % aller Wege mit Öffis absolviert werden. Lediglich sind es nur 30 %, für die das Auto genutzt wird. Die 46 % scheinen aus einer anderen Spalte der gleichen Tabelle zu stammen, nämlich jener für das ganze Land Salzburg, in der sich auch die Werte der Landbezirke niederschlagen. Das sagt jetzt natürlich nichts darüber aus, dass nicht trotzdem der MIV weiter reduziert werden muss. Es macht nur das erklärte Ziel, mit den Öffis (durch den S-Link) auf über 30 % Split-Anteil zu kommen, unglaublich. Es stehen nämlich 16 %-Punkte weniger Split-Anteil für einen Umstieg zur Verfügung als angenommen. Außer man knabbert das Potenzial des Rad- und Fußverkehrs an ...

PKW-Kilometer: Können Sie sich noch an die Meldung erinnern, dass schon durch den Bau der ersten Etappe des S-Link bis zum Mirabellplatz 30-40.000 PKW-Kilometer pro Tag eingespart werden könnten? Das wäre fast eine Welt-Umrandung. Bestätigt wird diese Zahl durch die UVP, ohne jedoch darauf hinzuweisen, dass die Einsparung nicht auf gleicher Strecke erzielt werden kann, sondern irgendwo zustande kommt. Wie auch, müssten doch pro Tag schon heute 40.000 Autos zwischen dem Hauptbahnhof und dem Mirabellplatz unterwegs sein, um sie einsparen zu können. Wahrscheinlich erfolgt ein Teil schon durch den Umstieg auf ein Öffi auf der gerade renovierten Lokalbahnstrecke, die dadurch für die Fahrgäste an Attraktivität gewinnen wird, auch ohne eine S-Link-Verlängerung um 800 Meter. Ein anderer Teil muss wohl von den anderen Öffis gekapert werden. Das vermute ich deshalb, weil der

Original-Titel „KFZ-Kilometer“ vom S-Link-Marketing im Laufe der Zeit durch „PKW-Kilometer“ ersetzt wurde.

Dazu kommt, dass, es sich dabei um keine besonders lange Strecke handelt. Wenn heute 100 Personen mit dem Auto von Hallein nach Wien/Schwechat fahren, kommen sie zusammen auf exakt 33.870 Kilometer. Sollten diese vom Wiener Flughafen nach Hallein zurückfahren, braucht es nur mehr 50 Personen, die überzeugt werden müssen, die Bahn zu nutzen. Damit ließe sich übrigens auch ein Hin- und Rückflug auf der Kurzstrecke Salzburg-Wien kompensieren.

Sie sehen, es ist zumindest auf den ersten Blick durchaus Skepsis angebracht, wenn Ihnen unkommentierte Zahlen als Fakten präsentiert werden, die nicht öffentlich nachzuvollziehen sind. Vielleicht lässt sich die Projektgesellschaft ja dazu verleiten, ihre Berechnungen offenzulegen und mit meinen gegenzuchecken. So lange unterstelle ich, dass die Wirkung des S-Link gegen den Stau auf Salzburgs Straßen überschaubar und auf das klassische Öffi-Netz übertragbar ist.

Zur Vertiefung auf unbehagen.at/s-link-story:

Denksportaufgabe | Die 30 % Story » | Jeder Beweis bleibt so lange eine Behauptung, solange nicht konkret erläutert wird, wie er zustande gekommen ist. | IN ARBEIT!

Empfehlungen

Meine grundsätzliche Empfehlung ist, den S-Link noch vor seinem Bau in den wohlverdienten Ruhestand zu schicken. Seine Aufgabe war es im Nachhinein betrachtet, den Bedarf an einer innovativen Verkehrsplanung für den Großraum Salzburg vor den Vorhang zu holen. Und dafür zu sorgen, dass die zentralen Problemfelder zukunftsorientierter Mobilitätspolitik identifiziert werden konnten. Daher gelten folgende Tipps nicht nur für den Fall, dass, wider besseres Wissen, weiter am Bau des S-Link festgehalten wird. Sie sollten auch für alternative und/oder ergänzende Mobilitätskonzepte beherzigt werden.

Empfehlungen an die Verkehrspolitik

Setzen Sie die Umrüstung der Lokalbahn auf die 750-Volt-Bahnstrom-Technologie jetzt um. Sie erleichtern damit die Planung von Anschlussprojekten und schaffen mehr Bahn-Optionen im Sinne der Bürger*innen als mit der Etablierung eines zweiten autonomen Gleisnetzes.

Erweitern Sie Ihren Projekthorizont um die wichtigsten Straßenbauprojekte. Allein schon deshalb, um in der Stau-Problematik überhaupt eine Chance auf Erfolg zu haben. Sie werden, trotz Aufwertung des Rad- und des öffentlichen Verkehrs auch künftig viel motorisierten Individualverkehr zu managen haben.

Erweitern Sie Ihren Projekthorizont in Bezug auf seine Wirkungsketten. Aussagen zu z. B. Ausweichverkehr, baulichen Sonderlösungen, Abtransport des Aushubs im Süden der Stadt oder verlagerten Stauzonen fehlen komplett in Ihren Konzepten.

Erweitern Sie Ihren Projekthorizont auf Technologien und sich verändernde Rahmenbedingungen der Zukunft. Aktuell versuchen Sie Probleme der Gegenwart erst in 10 bis 15 Jahren mit Mitteln der Gegenwart zu lösen. Wäre es nicht schlauer, die Probleme der Zukunft, die sich (versprochen!) rund um 2040 anders darstellen werden als heute, auch mit dem Repertoire der Zukunft lösen zu wollen? Und die Probleme der Gegenwart gleich anzugehen?

Nutzen Sie die Expertise im Salzburger Verkehrsverbund und in der Projektgesellschaft auch im Falle einer Absage des S-Link. So wird es auch in einem Salzburger Gesamtverkehrskonzept jede Menge Teil- und Alternativprojekte geben, die professionelle Begleitung brauchen.

Setzen Sie sich in den Zug, pilgern Sie nach Wien und verhandeln Sie neue Fördermittel und Förderkanäle für jenes Konzept, das letztendlich zur Umsetzung gelangt.

Setzen Sie sich in den Zug und pilgern Sie nach Hamburg oder München und „schnuppern“ Sie den aktuellen Entwicklungsstand für autonome Verkehrssysteme. Sie werden begeistert sein!

Sorgen Sie ab jetzt für ausreichend Energie (Salzburg AG) für die Zeit um 2035. Sie werden neben dem prognostizierten allgemeinen Energiebedarf in Zukunft auch Strom für E-Mobilität, Rechenzentren und die Ausstattung der Verkehrswege mit digitalen Leitsystemen brauchen.

Sorgen Sie auch für einen Breitband- und 6G-Vollausbau, der über seine mobilitätsrelevanten Effekte mehr gegen den Stau und für das Klima bewirken wird, als es der S-Link jemals könnte.

Geben Sie Garantien ab. Garantien für ein Einlösen aller Versprechungen, die Sie zu halten gedenken. Vergessen Sie bitte nicht, dass Ankündigungen, für die Sie nicht persönlich in den Ring steigen, auch nicht als realistisch eingeschätzt werden.

Setzen Sie sich als Vertreter*innen des Landes Salzburg beim Bund geschlossen für die konsequente Umsetzung einer ambitionierten Klimapolitik ein. Das Verbrenner-Aus, die Abschaffung fossiler Subventionen und Privilegien, die Verteuerung von Emissionen u. v. m. holen mehr Autos von den Straßen Salzburgs als viele S-Links zusammen.

Sorgen Sie für mehr Transparenz:

- Frieren Sie den Stand der gegebenen Versprechen und gemachten Ankündigungen zum S-Link und zur Salzburger Mobilitätslösung mit heutigem Stand ein. Damit schaffen Sie eine neue Projektgrundlinie, anhand welcher künftig Projektfortschritte, der wachsende Planungsstand, der Zielerreichungsgrad, abweichende Entwicklungen, die finanzielle Situation und dräuendes Ungemach von der Öffentlichkeit besser eingeschätzt werden können. Ich helfe Ihnen dabei mit meinem Blog auf unbehagen.at – egal, ob Sie wollen oder nicht!
- Führen Sie die Web-Seiten des S-Link und der „Salzburger Mobilitätslösung“ weiter. Nur dieses Mal nicht als reine Marketing-Plattformen, sondern als Informationsmedien zu den einzelnen Projekten und (durchaus auch) kritischen Hintergründen.
- Stellen Sie klar, wo die Grenzen des Projektes sind und wo beispielsweise die Stadtverkehrsplanung für ergänzende, eigene oder vergessene Lösungen sorgen wird.
- Auch wenn aktuell der S-Link als „eierlegende Wollmilchsau“ in Verkehrsfragen dargestellt wird – es gilt klarzustellen, was NICHT im Projekt enthalten ist!

Binden Sie die Bürger*innen stärker ein:

- Tun Sie das schon alleine aus Eigeninteresse, sollten Sie vorhaben, Verkehrspolitik künftig weniger (konfrontativ) zu verordnen, sondern den zwangsläufigen Austausch zwischen Ihnen und Betroffenen/Interessierten frühzeitig zu moderieren.
- Erweitern Sie den Lenkungsausschuss des S-Link-Projektes um einen Bürger*innen-Beirat mit Sitz und Fragerecht. Gewähren Sie dabei auch Zugang zu den wichtigsten Controlling-Daten.
- Gleiches gilt für alle Planungsgremien innerhalb des Salzburger Verkehrsverbundes und einer koordinierten Mobilitätsplanung auf politischer Ebene.
- Schaffen Sie eine Ombudsstelle für Betroffene. Es braucht sowohl eine direkte, unkomplizierte Ansprechstelle für die Bürger*innen als auch eine Art „Anwaltschaft“ innerhalb des Projektes für Anliegen von außen.

Hauchen Sie der „Salzburger Mobilitätslösung“ endlich Leben ein.

- Aktuell existieren die ergänzenden Bestandteile der Mobilitätslösung entweder deshalb, weil sie sich (ohne S-Link) bereits in Umsetzung befinden, oder als Sammlung von Überschriften in einem

Wahlprogramm pro S-Link. Es wird Zeit, alle Teile in einen konkreten Planungsstatus zu versetzen und darüber zu berichten.

- Sorgen Sie möglichst rasch für plausible Kostenschätzungen und Zeithorizonte.
- Das braucht es übrigens auch, wenn diese Teile des Projektes im Rahmen eines Plan A oder Plan B zur Umsetzung gebracht werden.

Bitte ändern Sie Ihre Kommunikation:

- Nach der Abstimmung braucht es (glücklicherweise) keine suggestive, emotionalisierte Kommunikationspolitik mehr. Ab sofort sollte (wieder) ein offener, ehrlicher und auch Kritik zulassender Kommunikationsstil die Regel werden.
- Stellen Sie sicher, dass die Salzburger Leitmedien wieder zu einer offenen, weniger suggestiven, dafür kritischen Berichterstattung zurückkehren. Besonders in den letzten Monaten hat sich der Eindruck verfestigt, „Message Control“ und „Regierungstreue“ wären wieder zurück. Bitte tun Sie das im Sinne jenes Qualitätsjournalismus, wie ihn die Bürger*innen interpretieren.
- Akzeptieren Sie endlich, dass kritische Bürger*innen nicht per se Querulant*innen und notorische Nein-Sager*innen sind. Viele melden sich deshalb zu Wort, weil es ihnen ein Anliegen ist, sich konstruktiv einzubringen.
- Verfluchen Sie mich ruhig, weil ich mich ungefragt in Ihre Angelegenheiten einmische. Das ist meine Art der Bürger*innen-Beteiligung und die einzige Chance, mich in die Diskussion um eine Salzburger Verkehrslösung der Zukunft einzubringen.

Bleibt noch, den Verantwortlichen für den Bau des S-Link viel Glück zu wünschen, sofern das Projekt weiter vorangetrieben wird. Auch wenn ich als Kritiker des S-Link nicht glaube, dass die avisierten Pläne und gemachten Versprechen eine Chance haben, wahr zu werden, wünsche ich Ihnen im Sinne der Bürger*innen Salzburgs den Erfolg. Sollten Sie nur Teile der von Ihnen gesteckten Ziele nicht erreichen, wird es entweder weitere Konzepte, Diskussionen und Budgets brauchen, um in absehbarer Zeit ans Ziel zu kommen. Oder aber wir werden 2040 zur Kenntnis nehmen müssen, dass es für all das, was bis dahin erreicht wurde, den S-Link nicht gebraucht hätte.

Zur Vertiefung auf unbehagen.at/s-link-story:

007 We are not NIMBYS » | Nicht alle Kritiker*innen des S-Link sind notorische Nein-Sager*innen.

011 Next Exit » | Nicht mehr überzeugt vom S-Link? Na, dann nichts wie raus aus der Informationsblase!

025 Politik im Dilemma » | Über Jahre zu verhindern, dass günstigere und bessere Alternativen zum S-Link entwickelt werden, rächt sich jetzt.

Plan B: „Salzburger Mobilitätslösung“ 2.0

Projektauftrag: Löse das Stauproblem!

Szenario: Der Straßenverkehr kommt unter Tag

Warum lagen in der bisherigen Diskussion um die „Salzburger Mobilitätslösung“ (Plan C) keine alternativen Konzepte zum Bau des S-Link-Tunnels auf dem Tisch? Ganz ehrlich, das wissen wohl nur jene, die ein ganz besonderes Faible für Eisenbahnen und eine ewige Skepsis gegenüber Individualverkehr haben. Dass wir aktuell auch auf dem Sprung zur Individualisierung des öffentlichen Verkehrs sind, ist da (noch) außen vor. Damit aber steckt die Verkehrsplanung aktuell in einer extrem herausfordernden Phase. Einerseits müssen akute Probleme, wie beispielsweise Stau, rasch und mit heute verfügbaren Mitteln in den Griff bekommen werden. Andererseits gilt es, den bevorstehenden Technologiewandel einzuleiten.

Für die nächsten Jahre geht es in Salzburg darum, ein Gesamtprojekt aufzusetzen, mit dem sowohl rasch in die Umsetzung einzelner Teilprojekte gegangen wird als auch langfristige Entwicklungsstränge konsequent bedient werden können. Dazu heißt es, vom konservativen linearen Projekt-Denken des S-Link zu einem vernetzten Multiprojektmanagement zu wechseln. Dabei wird ein zentrales Ziel-Szenario über mehrere separate, eng aufeinander abgestimmte Teil-Projekte mit unterschiedlicher Laufzeit verfolgt. So, als hätten Sie immer mehrere, jedoch nicht immer die gleichen Bälle zur selben Zeit in der Luft.

Plan B setzt in diesem Kontext auf die „Salzburger Mobilitätslösung“ und stellt sich der Herausforderung, u. a. die Idee des S-Link ohne Schienen weiterzudenken.

Betrachten Sie bitte nachfolgende Konzeptbausteine als eine Art „visionsorientiertes Lastenheft“ für künftige Projektteams. Aber auch als Drehbuch für innere Filme, die in Ihrem Kopf ablaufen könnten. Da für diese initiale Visionsarbeit kein großes Team und schon gar kein Geld zur Verfügung standen, baue ich auf Ihre Kreativität und Vorstellungskraft und erzähle Ihnen einfach, wie ein mobiles Salzburg der Zukunft auch ohne den S-Link aussehen könnte.

Zusammenfassung

Eines der drängendsten Verkehrsprobleme der Jetztzeit ist der Stau in und rund um die Stadt, in dem Salzburg teilweise versinkt. Es ist daher geboten, rasche Lösungen zu finden, die zudem über längere Zeit Bestand haben. Auch wenn wir jetzt davon ausgehen können, dass der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Modal Split zurückgehen wird, wird auch 2040 die absolute Zahl der Autos im Straßenverkehr weiter hoch sein. Wir werden zudem nicht darum herumkommen, den Autoverkehr und den straßengebundenen Güterverkehr in einem künftigen Gesamtverkehrsnetz mitzudenken.

Nachdem (zumindest aus meiner Sicht) eine Verkehrsberuhigung der Salzburger Innenstadt und anderer städtischer Zentren gesetzt ist, braucht es begleitend dazu ein ganzes Set an Maßnahmen, um den verbleibenden Individual- und Güterverkehr in Fluss zu halten. Damit kommen zu bereits akkordierten auch alternative Denkansätze ins Spiel. Plan B stellt dabei folgende Themenfelder ins Zentrum der Mobilitätsplanung:

- Trennen des Binnen-, Quell- und Zielverkehrs vom Transitverkehr auf der Straße.
- Ausbauen, optimieren und flexibilisieren des oberirdischen ÖPNV.
- Vorfahrt für den Rad- und Fuß-Verkehr.
- Vorbereiten des gesamten Verkehrsnetzes auf den Einsatz neuer Technologien.
- Park & Ride weiterdenken.
- Der Politik eine aktivere Rolle bei der Ausgestaltung mobilitätsrelevanter Rahmenbedingungen schmackhaft machen.

Der Plan B in Stichworten.

- Bitte wundern Sie sich nicht, wenn Sie Teile des Plan C und der aktuellen Verkehrsplanung auch in dieser Aufstellung finden.
- Aus- und Umbau des Salzburger Stadtbus-Netzes (siehe Nahverkehrsplan).
- Ergänzen des innerstädtischen Busnetzes um Verbindungen für den Binnen-Transit.
- Ergänzen des regionalen Busnetzes um Schnellbusse (geplant).
- Einrichten von regelmäßigen Bedarfsverbindungen zu Stoßzeiten (läuft).
- Verdichten der Bus-Takte oder bedarfsorientiertes Aufstocken der Kapazitäten (nachdem der Binnen-Transit umgelenkt wurde).
- Schaffen neuer und Ausbau bestehender Rad-Routen abseits der Hauptverbindungen im Straßenverkehr (läuft).
- Schaffen verkehrsberuhigter Zonen und Stadtteile (läuft an).
- Ausbauen der Transit-Hauptachsen für den Straßenverkehr innerhalb des Stadtgebietes.
- Trennen des Transitverkehrs auf der Straße vom Binnen-, Quell- und Zielverkehr – auch durch unterirdische Trassenführungen (ersetzt S-Link als Eisenbahn).
- Umsetzen von zweistöckigen Kreuzungen an Verkehrsknotenpunkten (zum Beispiel Anif).
- Beruhigen des Verkehrs an der Oberfläche – zum Beispiel durch Trennung des Auto- vom Öffi-Verkehr zwischen der Karolinen- und der Staatsbrücke auf der rechten bzw. linken Salzachseite (siehe Mobilitätslösung).
- Beruhigen des Verkehrs in der Innenstadt links der Salzach durch geeignete „Push-Maßnahmen“ (siehe Mobilitätslösung).
- Aufwerten von Park & Ride-Angeboten für Tagesgäste und/oder Pendler*innen (läuft an).
- Starten der Aufrüstung ausgewählter Verkehrsachsen auf die Anforderungen zukünftiger Technologien.
- Sensibilisieren aller Ressorts in der Stadt- bzw. Landespolitik, bei ihren Planungen mobilitätsrelevante Akzente zu setzen bzw. darauf zu reagieren.
- Vertreten des Salzburger Plan B gegenüber der neuen Bundesregierung.

Alle Teilprojekte der „Salzburger Mobilitätslösung“, die im Plan B nicht genannt werden, sind „Nice to have“ und daher am Ende einer (fiktiven) Prioritätenliste zu finden.

Der Start ins Projekt

Um nicht ins gleiche „Viele-Köch*innen“-Dilemma zu geraten, in das die „Salzburger Mobilitätslösung“ kurz vor der Abstimmung gestolpert ist, sollten schon vor bzw. mit der Einrichtung des Plan-B-Portfolios klare entscheidungs- und aufgabenorientierte Strukturen geschaffen werden.

To-do-Liste | „As soon as possible“

- Einrichten eines Mobilitätsausschusses auf Ebene des Landes Salzburg inklusive der Stadt Salzburg und dem Gemeindebund mit Sitz und Stimme. Dazu ein Bürger*innen-Beirat mit Sitz und Fragerecht.
- Einrichten eines Portfolio-Managements zur Koordination aller Mobilitätsprojekte in Stadt und Land Salzburg. Gemeint sind tatsächlich ALLE Projekte, um inhaltliche Überschneidungen zu vermeiden und Synergien zu fördern.
- Welches Unternehmen (im Besitz des Landes?) das Portfolio-Management übernimmt, ist noch zu verhandeln.
- Dem Portfolio-Management obliegt das Monitoring aller Einzelprojekte, die Koordination der Projektzeiträume und die Mittelzuteilung.
- Es berichtet an die politischen Gremien und sorgt dort für Entscheidungen.

- Jedes Teilprojekt erhält eine Projektleitung für die Koordination des Teams, das Controlling und die Vertretung des Projektes gegenüber dem Portfolio-Management.
- TIPP: Trauen Sie sich drüber, Projektleitungen nicht in die Hände von Themenprofis, sondern in jene von Projektprofis zu geben. Das Inhaltliche schafft Ihr Team auch so!
- Einrichten einer Ombudsstelle für Verkehrsangelegenheiten.
- Lobbyieren seitens des Landes zum künftigen Regierungsprogramm des Bundes in Hinblick auf Förderstrukturen und Innovationsbudgets.
- Neuverhandeln der Rahmenvereinbarung mit dem Bund auf Basis „kein Bau einer Eisenbahn durch die Innenstadt“.

Zudem gilt es zu berücksichtigen:

- Die Umrüstung der Lokalbahn auf die 750 Volt-Bahnstrom-Technik sollte noch vor Ende der Sanierungsarbeiten der Lokalbahnstrecke erfolgen.
- Damit wären keine Tramtrains mit 1.000 Volt-Technik mehr notwendig, was die Ablöse der alten Garnituren beschleunigt. Das ist für ergänzende Projekte wichtig, die aus der „Salzburger Mobilitätslösung“ vorgezogen werden könnten.
- Für dieses Projekt wären schnellstmöglich Bundesförderungen zu beantragen.
- Das Team der Regionalstadtbahngesellschaft müsste teils neu den oben beschriebenen Projektaufgaben zugeteilt werden.
- Damit stünde auch einer Grobplanung der Ischlerbahn nichts mehr im Wege.
- Bereits begonnene Arbeiten am oberirdischen Öffi-Netz werden fortgesetzt.
- Die Verkehrsberuhigung der Innenstadt inklusive des Baus des „S-Link ohne Schienen“ hat Priorität.

Finanzierungsfragen

Für die Finanzierung des Plan B sind tatsächlich andere Voraussetzungen zu schaffen, als sie für das S-Link-Projekt gegolten haben. Einerseits sind neue Bundesförderungen zu verhandeln, die, statt aus dem Regionalbahn-Topf zu kommen, aus alternativen Quellen zur Finanzierung von Mobilitätsprojekten gespeist werden müssen. Andererseits ist zu befürchten, dass das Land Salzburg trotz des unmissverständlichen Signals, sehr viel Geld (mind. 1,5 Mrd. Euro!) für die Lösung der Salzburger Verkehrsmisere bereitstellen zu können, bei Absage des S-Link aus einem alternativen Gesamtverkehrsprojekt aussteigen wird.

Wieviel Geld braucht es und wo könnte es herkommen?

Grundsätzlich ist der Plan B günstiger umzusetzen als die „Salzburger Mobilitätslösung“ – auch ohne die S-Link-Teile der Bundeszuschüsse. Er bietet zudem mehr Schnittstellen, andere Fördertöpfe des Bundes anzuzapfen – eventuell auch Töpfe, die durch die neue Bundesregierung erst ins Leben gerufen werden. Und über die Projektstruktur ist der Mitteleinsatz besser an der konjunkturellen Situation und anderen Finanzierungsbedarfen auszurichten.

- Geht man davon aus, dass für den Vollausbau einer unterirdischen Straßenverbindung durch die Innenstadt („vertikale Umfahrung“) weniger Kilometer insgesamt bzw. unter Tage und keine Haltestellen einzuplanen sind, sollten für dieses Teilprojekt maximal (grob geschätzte) 20 – 25 % des S-Link-Budgets veranschlagt werden müssen.
- Es ist davon auszugehen, dass die Sanierung der Lokalbahn inklusive der Neugestaltung der Haltestelle am Hauptbahnhof und der Bau der Messebahn weiter mit 50 % gefördert werden.
- Hier bietet sich an, auch die Umrüstung der Lokalbahn auf die 750 Volt-Bahnstrom-Technologie als Nachschlag zur Lokalbahnsanierung in die Rahmenvereinbarung zu reklamieren.

- Unklar ist, wieweit vom Bund Förderungen für die „vertikale Umfahrung“ der City nachverhandelt werden können.
- Ebenso ist offen, ob es künftig Bundeszuschüsse aus anderen Töpfen, beispielsweise für innovative Verkehrsprojekte (Stichwort: neue Mobilitätstechnologien), geben wird.
- Hier vertraue ich auf die Landespolitik mit ihrem guten Draht nach Wien (Stichwort: neues Regierungsprogramm).
- Die Finanzierung der langfristigen Adaptierung des Busnetzes sollte aus den laufenden Budgets oder Rücklagen von Stadt und Land finanzierbar sein.
- Ebenso der Ausbau des Radwege-Netzes, die Einrichtung verkehrsberuhigter Zonen, die Einführung von Schnellbus-Verbindungen etc.
- Für Teilprojekte für den Ausbau der Transit-Hauptachsen nach bzw. in Salzburg sind Finanzierungsvereinbarungen mit dem Bund bzw. zwischen Stadt und Land Salzburg zu schließen (Stichwort höherrangiges Straßennetz).
- Ebenso für Projekte, die die Salzburger Mobilitätsinfrastruktur fit für den Einsatz neuer Technologien werden lassen.
- (Weitere) Pilotprojekte zur bedarfsorientierten Ausrichtung von Park & Ride-Anlagen sind separat zu verhandeln bzw. zu dotieren.

Sie sehen, auch im Plan B bleibt (wie im Plan C) alles beherrsch- und verhandelbar.

Warum auch in den Straßenverkehr investieren?

Weil nichts anderes übrigbleibt! Gleich vorweggenommen: Jene Befürchtungen, ein Ausbau des Straßennetzes würde per se zu mehr Verkehr und damit zu höheren Belastungen führen, sind ernst zu nehmen! Ohne strenge Begleitmaßnahmen, strategisches Trassenmanagement, multi-modale Nutzungskonzepte und enge Vernetzung mit anderen Verkehrsoptionen würde der gewünschte Effekt des fließenden Verkehrs rasch ins Gegenteil verkehrt.

Und doch wird der Straßenverkehr auch in Zukunft angemessen Platz brauchen.

Was also liegt näher, als jenen Straßenverkehr, der sich nicht verbieten oder vergrämen lässt, von der Oberfläche in den Untergrund zu verlagern?

Eigentlich nichts, außer dass es ohne ein klares Konzept nicht funktionieren würde.

Wo liegen die Prämissen für urbanen Straßenbau der Zukunft?

Auch in urbanen Zentren wird die Straße weiter eine bedeutende Rolle spielen. Vor allem deshalb, weil sie das einzige hybride Trassenformat ist, das mit größeren Verkehrsmitteln multi-modal bespielt werden kann. Konkret heißt das, dass es für weite Teile des Personen-, Öffi- und Güterverkehrs nur die Straße gibt, um mobil zu bleiben.

Zwar rechnet man in den kommenden Jahren mit einem starken Anstieg der anteiligen Öffi-Nutzung in urbanen Räumen. Es muss aber auch weiterhin eine hohe Zahl an PKWs und LKWs auf städtischen Routen gemanagt werden. Bei zunehmender Individualisierung des ÖPNV-Angebots wird die Zahl der Nutzer*innen der Straßeninfrastruktur sogar weiter steigen, jedoch leichter zu koordinieren sein. Damit wären auch beim Bau des S-Link über kurz oder lang Investitionen in die Straßen-Infrastruktur notwendig geworden.

Wo aber liegen nun die Gestaltungsmöglichkeiten, durch den Ausbau der Straßen-Infrastruktur mehr Nutzen als Schaden zu generieren?

- Nicht alle dürfen zu jeder Zeit alle Straßen nutzen (siehe Innenstadtsperrung, Berechtigungssysteme, City-Maut für Tourist*innen, Trennung von Binnen- und Transitverkehr, überfüllte Parkplätze, ...).
- Es wird nur der Transitverkehr „tiefer gelegt“. Der Quell- und Zielverkehr bleibt an der Oberfläche.
- Die Oberfläche wird (außerhalb der Hauptrouten) beruhigt.
- Das Angebot an alternativen Verkehrsmitteln wird ausgebaut.
- Auf den Hauptverkehrsrouten gilt Vorfahrt für den öffentlichen Verkehr. Für ihn bzw. autonome Fahrsysteme werden eigene Spuren (Fast-Lanes) technologisch aufgerüstet.
- Im gesamten Stadtgebiet werden stauvermeidende Leitsysteme installiert (siehe Plan C).
- Es gibt eine integrierte Logistik zur Versorgung verkehrsberuhigter Zonen mit Gütern und Leistungen.

Damit sollte es möglich sein, den Transitverkehr rasch und zu überschaubaren Kosten zu kanalisieren und in Fluss zu halten. Im Gegenzug müsste Platz an der Oberfläche für den öffentlichen Zielverkehr und die Menschen der Stadt frei werden.

„Vertikale Umfahrungen“ (Varianten)

Das Trennen des Transit- vom Binnenverkehr funktioniert auch in der Ebene so wie im Gebirg'. Es werden Umfahrungstunnels gebaut, in denen alle, die am Ort vorbeimüssen, vorbeigeleitet werden. Das wiederum funktioniert horizontal, aber auch vertikal in Form von Unterführungen. Im Plan B eines Salzburger Gesamtverkehrskonzeptes könnte dieses Format des „Untendurch“ eine sehr effektive Rolle spielen.

Folgende Beispiele sind übrigens nicht neu, sondern liegen ähnlich lang in den Schubladen der Politik, wie es der S-Link getan hat.

Beispiel 1: Der lokale „Flow“

Stellen Sie sich bitte die Kreuzung in Anif vor, in der die Alpenstraße (5-spurig) von der Verbindung zwischen Anif und Niederalp sowie zwei Zebrastreifen gequert wird. Aktuell wird dieser Bereich durch eine Ampel geregelt, die zu Stoßzeiten auf beiden Achsen zwangsläufig nennenswerten Stau provoziert. Wie glauben Sie, würde es sich anfühlen, wenn die vier Geradeaus-Spuren der Alpenstraße unter der Kreuzung hindurch geleitet werden (vertikale Unterführung). An der Oberfläche münden die verbleibenden Spuren der Alpenstraße und die der Querverbindung in einen Kreisverkehr. Aktuell ist der Untergrund für den S-Link reserviert, womit der Stau an der Oberfläche wohl erhalten bleiben wird.

Beispiel 2: Der „S-Link ohne Schienen“

Prämisse: Die Eisenbahn wird nicht gebaut.

Annahme: Es kommt zur Trennung des öffentlichen und des Auto-Verkehrs zwischen der Karolinen- und der Staatsbrücke, wie es in der „Salzburger Mobilitätslösung“ vorgeschlagen wird. Dann würde der gesamte Auto- als Gegenverkehr durch die Imbergstraße geführt werden.

Wie würde es sich für Sie anfühlen, wenn dabei der Binnenverkehr oberirdisch und der Transitverkehr durch eine Etappe der ursprünglichen S-Link-Trasse daran vorbei geführt wird? Und zwar ohne Ausfahrt zwischen der Schwarz- und der Alpenstraße bzw. dem Volksgarten. Nachdem der Bau der Eisenbahnlinie ohnehin abgesagt wäre, könnte dieser Trassenabschnitt direkt aus der Planung der Projektgesellschaft übernommen werden. Sie haben richtig gelesen – es wäre dann trotzdem ein Tunnel unter der Salzach notwendig, um beide Hauptverkehrsachsen zu verbinden. Jedoch nur eine abgespeckte Variante von Plan C. Trotzdem könnte damit neben dem Nadelöhr an der Staatsbrücke zusätzlich der Rudolfsplatz entlastet und der Transitverkehr durch Salzburg beschleunigt werden.

Der oberirdische und der unterirdische Straßen-Binnenverkehr ließen sich zudem durch ein Berechtigungssystem regulieren, das, davon können Sie ausgehen, bis zur Fertigstellung des „S-Link ohne Schienen“ über eine App geregelt werden kann. Einen Schritt weitergedacht würde diese App von Studierenden einer Salzburger Uni programmiert werden. Aber das ist eine andere Geschichte.

Wie das Bus-Netz aufwerten?

Wie bereits erwähnt, sind all jene Teile des Salzburger Nahverkehrskonzeptes, die aktuell schon in Umsetzung sind, auch Bestandteil von Plan B einer Salzburger Verkehrslösung. Allein dieses Maßnahmenpaket ist sehr umfangreich und essenziell für die Ausrichtung des Öffi-Netzes auf die Anforderungen der Zukunft.

Dazu bietet es sich an, auch neue Formate eines bedarfsorientierten Öffi-Systems mitzudenken und dann einzutakten, sobald die passenden Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Im Mittelpunkt befinden sich dabei das Öffi-Management zur Rushhour, Transit-Lösungen im städtischen und stadtnahen Bus-Verkehr und mehr zielgruppenspezifische Angebote.

Was fehlt noch beim Stadt-/Regionalbus?

Dabei steht nicht nur ein besseres Management der Fahrgastströme im Busverkehr während der Stoßzeiten zur Diskussion. Auch die Steigerung der Auslastung und damit die Wirtschaftlichkeit einzelner Verkehrsmittel ist in diesem Zusammenhang ein berechtigtes Anliegen.

- Einführen mehrerer Schnellbus-Fahrten zwischen Salzburg und Hallein (bereits diskutiert) und anderen Zielen. Jedoch nur zu Stoßzeiten, um eine Überlastung der S-Bahn und anderer Bus-Linien auszugleichen. Diese Linie wird direkt als Transit mit nur wenigen Zwischenstopps geführt.
- Einführung einer Schüler*innen-Circle-Line (hop on – hop off), welche die Salzburger Randbezirke mit den größten Schulen verbindet. Dabei kommen mehrere kleinere Bus-Einheiten zum Einsatz, die zwischen 7:15 und 8:00 kreisen. Stellen Sie sich dabei bitte vor, wie gleich mehrere Circles bespielt und Teile der Strecke im Konvoi absolviert werden.
- Diese Circle-Line steht exemplarisch für weitere Zielgruppenformate, die temporär bespielt werden müssen (Märkte, Gesundheitsversorgung, Schlechtwetter-Angebote, Unis u.v.m.), und können auch auf das Umland ausgedehnt werden (FH Kuchl, FH Puch, Berchtesgaden/Bad Reichenhall, ...)
- Für alle Haupt-Buslinien werden während der Stoßzeiten auch „T-Linien“ eingetaktet. „T“ steht in diesem Zusammenhang für „Transit“. Das sind Buslinien, die bis nahe an die Innenstadt über das originale Stationsnetz geführt werden, hindurch jedoch ohne Halt direkt bis an den Hauptbahnhof oder andere dezentrale Umsteige-Knoten.
- Die dabei verwendeten Busse können tagsüber für andere Zwecke eingeplant werden. Zum Beispiel als Flughafenshuttle nach München, als P&R-Verstärkung, als Event- und Messebusse, Ausflugs-shuttles, ...
- Und das für die Bevölkerung zum Preis eines ÖPNV-Tickets und/oder vom Land subventioniert, ...

Gimmicks für die Stadt-/Ortsentwicklung

Ich vertraue der Salzburger Stadt- und Stadtteilentwicklung bzw. den Salzburger Gemeinden, dass sie längst und auch weiterhin innovative Mobilitätskonzepte besitzen und auch abarbeiten. Insbesondere im Bereich der örtlichen Mobilität und zukünftig mobilitätsrelevanter Rahmenbedingungen wird bereits groß gedacht und Hervorragendes geleistet. Betrachten Sie die folgenden Punkte daher als

unvollständige Aufzählung jener Themenfelder, die ich für die Sicherung lokaler Mobilitätsbedarfe für relevant halte. Und als Liste möglicher Denkanstöße, sollte noch zusätzlicher Input notwendig sein.

Nachfolgend finden Sie eine unkommentierte und unvollständige Liste an Projekt-Themen, die bei der zukunftsfiten Ausgestaltung lokaler Mobilitätsstrukturen helfen können. Bitte vervollständigen Sie diese Liste mit Ihren Ideen. Achtung: Das meiste davon ist nicht neu und bitte vergessen Sie nicht, dass es manchmal zwar Öffis, aber nie keinen S-Link braucht, um Ihre Konzepte ins Laufen zu bringen.

- No-Na: Ausbau der örtlichen Rad-Infrastruktur (Wege, Stellplätze, ...).
- Dabei gilt es ausreichend geschützte Rad-Abstellplätze zu bieten, die dem Zweck des eigentlichen Weges bzw. einzelner Etappen davon entgegenkommen. Sehen Sie hier auch (kontaktlose) Lademöglichkeiten vor. Zudem wird das Handling von Lastenrädern und die Möglichkeit des „Lang-Parkens“ zum Thema.
- Studien und Tipps für den optimalen öffentlichen Rad-Abstellplatz gibt es reichlich.
- Vergessen Sie bitte nicht, den Fuß- und Rad-Verkehr von der (Haupt-)Straße getrennt zu führen.
- Aber auch nicht, den Fuß- vor dem schnellen Radverkehr zu schützen.
- Wo machbar, setzen Sie sich für den Ausbau der Hauptverkehrsstraßen ein, wenn es dazu dient, die Nebenstraßen bzw. ganze Stadt- und Ortsteile zu verkehrsberuhigen.
- Starten Sie mit Konzepten und der Infrastruktur für Mikro-ÖV. Und behalten Sie dabei immer autonome Varianten für Personen und Güter im Hinterkopf.
- Sondieren Sie Möglichkeiten, auch in Ihrer Gemeinde Park & Ride zu etablieren bzw. zu forcieren. Tipp: Sie müssen dabei gar nicht an eine Bahnverbindung angeschlossen sein! Aber dazu komme ich in einem eigenen Park & Ride-Kapitel.
- Werden Sie im Rahmen der Orts- oder Stadtteilbelebung kreativ und starten Sie einschlägige Projekte, für die Sie Fördergelder beantragen. Ziel ist es, überregionalen Verkehr gar nicht auszulösen. Dafür braucht es jedoch Ideen, wie beispielsweise Remote-Work-Formate mit Kinderbetreuung und After-Work-Angeboten etc. Diesbezüglich gibt es bereits sehr kreative Ideen in einzelnen Gemeinden in und außerhalb des Salzburger Landes.
- Machen Sie physischen Verkehr überflüssig durch den Ausbau von Breitband und 6G.
- Machen Sie physischen Verkehr überflüssig durch digitale Amtswege zu Ihren Service-Einrichtungen.
- Optimieren Sie die Wege innerhalb Ihrer Gemeinde bzw. Ihres Stadtteils in Bezug auf Fußläufigkeit und agglomerative Effekte bei der Grundversorgung mit Gütern und Leistungen.
- Stimmen Sie Ihre Mobilitätsinfrastruktur auf das steigende Alter Ihrer Bevölkerung ab. Das gilt auch für ein leicht erreichbares seniorengerechtes Freizeitangebot.
- Investieren Sie in Kultur und ins Dorfleben.
- Organisieren Sie Pedibusse für Schulkinder und ein Walking-Angebot für Senior*innen.
- Fördern Sie private und öffentliche Sharing-Projekte.
- Und unendlich viel mehr ...

Was das alles mit der „Salzburger Mobilitätslösung“ zu tun hat? All das ist mobilitätsrelevant, braucht keinen Eisenbahn-Tunnel und Sie könnten jene Budgetmittel, die dieser binden würde, für Ihre Projekte einsetzen!

Park & Ride im Fokus

Das Auto nach einer Teilstrecke eines Weges stehen zu lassen und auf ein öffentliches Verkehrsmittel umzusteigen, ist verkehrspolitisch ein Gebot der Stunde. Dabei aber habe ich den Eindruck, dass des Öfteren hier Zielsetzungen durcheinandergebracht werden und damit einzelne P&R-Angebote nur bedingt Nutzen stiften. Klar ist, dass Park & Ride im Pendelverkehr andere Mehrwerte bieten muss als

im touristischen Kontext. Dass aber organisiertes Park & Ride nicht zwingend ein öffentliches Verkehrsmittel braucht, um zu funktionieren, haben wenige auf dem Schirm.

Park & Ride dient im Pendelverkehr eher dazu, zentrale öffentliche Verkehrsmittel für Personen aus verstreuten Wohngebieten attraktiv zu machen. Dazu braucht es Angebote mit Mehrwert:

- Pendel-P&R hat am meisten Sinn, wenn es nahe der Wohnorte der Nutzer*innen angeboten wird.
- Entweder kommt ein eigenes Auto, eine örtliche Fahrgemeinschaft oder ein Fahrrad ins Spiel, um zur Öffi-Station zu gelangen.
- Oder Mikro-ÖV, der zentral die Zubringer-Dienste übernimmt (in Vorbereitung).
- Eine Stellfläche, die mangels Bodens (Achtung: Versiegelungsgefahr) auch in mehreren Stockwerken gedacht werden sollte.
- Sofern möglich, ein nahes Öffi, das die Station in regelmäßigem Takt mit dem Zielort verbindet, und ein attraktives Angebot, von dort weiter zu kommen – und retour.
- Ladestationen für die geparkten Autos (Mehrwert).
- Paket-Abhol-Stationen (Mehrwert).
- Anschluss an Car-Sharing-Angebote (Mehrwert).
- Örtliche Nahversorgung mit lokalen Produkten wie beispielsweise ein Dorf-Laden, Automaten oder eine Abholstation für vorbestellte Einkäufe etc. (Mehrwert).
- Eine Wartestation für Fahrgemeinschaften, die nicht gleichzeitig zum P&R-Platz zurückkehren. Am besten ausgestattet mit Sitzplätzen, Café & Snack-Versorgung, WLAN und anderen Einrichtungen, die geeignet sind, soziale Kontakte aufzubauen und auszuleben (Mehrwert).
- Dazu braucht es eine (digitale) Weiterfahr-Börse, über die sich Fahrgemeinschaften organisieren und Mitfahrplätze gehandelt werden (Mehrwert).
- Digital sollte der P&R-Platz inklusive Rahmenleistungen und Börse via App erschlossen sein.
- Sollten nur Fahrgemeinschaften (An- und Weiterfahrt) inklusive Börse angeboten werden, bietet sich auch eine Kooperation mit Einkaufszentren an. Dort werden ohnehin schon einige der genannten Mehrwerte geboten.
- Dazu ließen sich Firmen abseits des Öffi-Netzes sicher dazu animieren, einen Personal-Shuttle-Service über derartige Knoten anzubieten.
- Das alles kostet Geld, wäre es jedoch wert, über das Land Salzburg als mobilitätsrelevant gefördert zu werden.

Park & Ride für Tourist*innen sollte hingegen näher am Zielort sein und dient aktuell meist dazu, den innerstädtischen Verkehr zu entlasten bzw. Stau zu vermeiden. Hier sind die Ansprüche andere als beim berufsbedingten Pendeln:

- Der Park-Raum muss gut erreichbar sein, einen sicheren, geschützten Eindruck machen, klar als Teil der Mobilitätsversorgung erkennbar und nicht zu teuer sein.
- Er muss möglichst vorab via App buchbar sein – am besten inklusive Öffi-Ticket, Restaurant-Reservierung oder Sightseeing.
- Es braucht zudem E-Lademöglichkeiten und kleine Auto-Features wie fließendes Wasser oder einen Automaten für Scheibenwasch- und Frostschutzmittel etc.
- P&R-Plätze werden zukünftig auch die „Slot-Spots“ der Salzburger Besucher*innen-Regelung sein, was dazu führt, dass es am Parkplatz Wartezeiten zu überbrücken oder in Etappen in die Stadt zu fahren gilt.
- Da Tagesgäste auch mit unterschiedlichen Erwartungen und Vorlieben anreisen, braucht es auch dafür Angebote vor bzw. bei der weiteren Routenwahl. Beispiele dafür wären: kindgerechte Gastronomie, Spielplätze, temporäre Kinderbetreuung, Sitz- und Chillout-Gelegenheiten, Souvenir- und Versorgungsläden, Museen-Outlets, Kulturangebote, Optionen über andere Ziele als direkt in die Innenstadt zu kommen (Beispiel Hellbrunn), in der Innenstadt die beste Station auszuwählen (Stichwort Festspiele), On-Board-Sightseeing zu buchen u. v. m.

- Und ach ja: Eine hochfrequente Anbindung an direkte und indirekte Öffi-Verbindungen oder (Achtung: Vision) Zugang zu einem mobilen Buddy-System für Gäste. Aber das ist eine andere Geschichte.
- Und noch einmal ach ja: Auch das wird Stadt und Land Geld kosten.

Politisches Lastenheft

Die Rolle der Politik im Projektmanagement wurde bereits im Beitrag zum Start ins Projekt angesprochen. Die Macht der Politik, in der Tagespolitik mobilitätsrelevante Entscheidungen herbeizuführen, ist jedoch ein anderes Thema. Hier ist Mobilität ein Querschnittsthema, auf das Rahmenbedingungen wirken, die an anderer Stelle entschieden werden.

Erinnern Sie sich an den Anblick der Straßen während der Corona-Lockdowns? So dramatisch die damalige Situation auch gewesen sein mag, so deutlich wurde aufgezeigt, dass unsere Mobilität massiv von externen Einflüssen geprägt wird. Und dass es sinnvoll ist, die gewünschten Effekte bewusst in Gang zu setzen bzw. die nicht gewollten zu vermeiden.

Worin aber steckt indirekte Mobilitätsrelevanz?

Liebe Politiker*innen, Ihr politischer Einsatz für passende Rahmenbedingungen für Mobilität ist gefragt:

- Lobbyieren Sie in Wien geschlossen für das Verbrenner-Aus, die Abschaffung von fossilen Privilegien, die Umgestaltung der Zuschüsse für Pendler*innen, die konsequente Umsetzung der CO2-Preis-Staffelung u.v.m. – das macht Autos unattraktiv.
- Bestehen Sie auf die konsequente Umsetzung des Schienen-Ausbaus im überregionalen und regionalen Bahnverkehr und verhindern Sie, dass wirkungsarme Bahnprojekte wertvolle Steuergelder binden (siehe S-Link).
- Setzen Sie sich dafür ein, dass der Leitfaden für UVP-Verfahren endlich um die Anerkennung von „Vorkettenemissionen“ erweitert wird.
- Sorgen Sie rechtzeitig für gesetzliche Rahmenbedingungen, die den Einsatz autonomer Fahrzeuge sowohl im Test/Training als auch im Vollbetrieb erlauben.
- Sorgen Sie für die freie Gestaltungsmöglichkeit von Gemeinden im Rahmen der Ausgestaltung der eigenen Mobilitätsräume (Tempolimits, Fahrverbote, Begegnungszonen u. v. m.)
- Verändern Sie die Förder-Landschaft weg von der Gießkanne in Richtung wirkungsorientierter, langfristiger Subvention.
- Schaffen Sie die Möglichkeit, aussichtsreiche Projekte und Start-ups finanziell über einen längeren Zeitraum zu begleiten, um erste wirtschaftliche Hürden zu meistern.
- Schaffen Sie die Möglichkeit, Innovationsprojekte mit dem Ziel zu begleiten, Patente und Geschäftsmodelle zu entwickeln, die zu ROI führen.
- Sorgen Sie für mehr Druck in der Energie-Politik – es sind mittelfristig immer noch zu wenige Kapazitäten für den explodierenden Strombedarf auch in der Mobilitätsbranche eingeplant.
- Sorgen Sie für die 4-Tage-Woche, um den Druck der täglichen Rushhour aus dem Öffi-Netz und von den Straßen zu nehmen. Wenn sich der Entfall des 5. Arbeitstages über alle Wochentage gleich verteilt, sparen Sie sich 20 % des Pendel-Verkehrsaufkommens.
- Sorgen Sie für faire und lukrative Remote-Work-Bedingungen und fördern Sie Unternehmen, die hier Bahnbrechendes leisten.
- Denken Sie global, handeln Sie lokal und fördern Sie mehr Gemeinde-Projekte mit erwiesener mobilitätsrelevanter Wirkung.
- Holen Sie einen weiteren Studienzweig nach Salzburg – am besten einen mit IT- und Mobilitätsbezug.

- Klopfen Sie beim Verteidigungsministerium bezüglich Bundesheer-Gründe an. Das könnte sich für eine schlagkräftige Gütertransportlogistik bezahlt machen.
- Und vieles, vieles mehr.

Die bereits beim Plan C genannten Empfehlungen behalten selbstverständlich auch für den Plan B ihre Gültigkeit.

Nachschlag

An dieser Stelle bitte ich Sie, diesen Plan B mit Ihren Fachleuten zu diskutieren. Am besten technologie- und ergebnisoffen. Und auch die eine oder andere Anregung daraus weiter zu denken und vielleicht sogar neue Konzepte und Projekte zu entwickeln.

Plan A: Gesamtheitliches Mobilitätskonzept 2040 für Salzburg

Projektauftrag: Macht Salzburg mobil und zukunftsfit!

Szenario: Multimodal, mehrdimensional und ohne U-Bahn

Wer sich mit Mobilitätsformaten der Zukunft auseinandersetzt, sollte dringend über den Tellerrand der konservativen Verkehrspolitik der Gegenwart hinausspähen. Probleme von heute erst in 15 Jahren lösen zu wollen, passt dabei ebenso wenig ins Bild, wie dann dafür erst recht wieder Technologien von heute heranzuziehen. Die Welt 2040 wird sich ebenso von jener 2025 unterscheiden, wie Sie oder ich es tun werden. Wir werden uns persönlich verändert haben, genauso wie unser soziales oder berufliches Umfeld, die digitale Umgebung, unser Lebensraum oder die technologischen, wirtschaftlichen, politischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen sich weiterentwickelt haben werden. Ich glaube nicht, dass es angesichts der laufenden Veränderungen ratsam ist, gerade bei Mobilität auf Technologien zu setzen, die 2040 in die Jahre gekommen sein werden.

Ich lade Sie ein, mit mir gemeinsam den Traum von einem mobilen Salzburg der Zukunft zu träumen. Lassen wir uns darauf ein, die offensichtlichsten Entwicklungen der kommenden 15 Jahre vorwegzunehmen. Ich garantiere Ihnen, die Möglichkeiten der Zukunft werden das Leben im Großraum Salzburg nachhaltig verändern. Wer sich gedanklich darauf einlässt, wird die Chancen erkennen, die bis dahin geboten werden. Es wäre schade, wenn wir heute darauf verzichten, die Rahmenbedingungen für ein modernes Morgen zu schaffen, weil wir nicht imstande waren, visionär zu denken und zu handeln.

Diese Erkenntnis liegt auch meiner Analyse möglicher Verkehrsoptionen für den Großraum Salzburg im Jahr 2040 zugrunde. Dabei habe ich drei Schritte absolviert:

- Kritische Analyse des bereits existierenden Regionalstadtbahnprojekts „S-Link“ vulgo „Salzburger Mobilitätslösung“ (Plan C).
- Adaptieren der „Salzburger Mobilitätslösung“ mit dem Ziel, die darin angestrebten Effekte schneller, effizienter und kostengünstiger zu erzielen als ursprünglich (Plan B).
- Verschmelzen beider Konzepte mit den wichtigsten mobilitätsrelevanten technologischen, logistischen und gesellschaftlichen Entwicklungen im Fokus, die uns heute schon für 2040 prognostiziert werden (Plan A).

Los geht's, tauchen wir ein in die Zukunft Salzburgs.

Zusammenfassung

Ein langfristiges Verkehrskonzept für die Zukunft sollte heute schon multimodal und mehrdimensional angedacht sein. Das bedeutet einerseits, alle (künftig) verfügbaren Mobilitätsoptionen in die Überlegungen mit einzubeziehen – auch Zukunftstechnologien. Und andererseits den hohen Vernetzungsgrad mitzudenken. Und zwar nicht nur zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln, sondern mit allen mobilitätsrelevanten Effekten, die auf dem Weg in Zukunft einfach nur „passieren“ oder auch proaktiv erzeugt werden können.

Schon aus dieser Einleitung lässt sich abschätzen, warum die Reihung Plan A bis C so ausgefallen ist, wie sie es ist. Dabei ist nicht alles für ein Zukunftskonzept des Salzburger Verkehrs ungeeignet, was bisher entworfen wurde. Es passt lediglich nicht alles in den zeitlichen, technologischen und budgetären Rahmen, der für ein derartiges Konzept logisch erscheint.

Was im Plan A stammt aus den anderen Konzepten?

Beachten Sie dabei bitte, dass einige der hier genannten Projekte schon länger in den Schubladen der Verantwortlichen liegen. Und, so wie auch der S-Link, nach langem Hin und Her den Weg in die Planung finden könnten. Auch gegen spontanen Widerstand, aber: Alles ist beherrsch- und verhandelbar, man muss nur wollen.

Altlasten | Priorität 1

- Noch nicht in die Überlegungen der Politik und Planungsteams eingeflossen, jedoch dringend notwendig und machbar:
- Umrüsten der Lokalbahn auf die 750 Volt-DC-Technologie, um mit den Lokalbahnzügen künftig auch auf den überregionalen Gleisen der ÖBB und der DB unterwegs sein zu können (Harmonisierung).
- Durchbindung der Lokalbahn auf das ÖBB-Gleis mit Anschluss an den Salzburger Hauptbahnhof (neue Routen, neue Geschäftsmodelle).

Von Plan C | „Salzburger Mobilitätslösung“

- Fertigstellen der Sanierungs- und der Ausbau-Arbeiten der Lokalbahn vom nördlichen Flachgau nach Salzburg (neues Ziel: ÖBB-Hauptbahnhof).
- Beschaffen der neuen Zuggarnituren für die Lokalbahn (750 Volt).
- Durchbinden des regionalen Busverkehrs bis in den Westen der Stadt.
- Umsetzen (und weiteres Ausbauen) des Salzburger Nahverkehrsplanes für ein besseres Ausrichten des städtischen Busverkehrs auf künftige Mobilitätsbedarfe.
- Umsetzen des Radverkehrskonzeptes der Stadt Salzburg.
- Beruhigen des Verkehrs an der Oberfläche durch Trennen des Auto- vom Öffi-Verkehr zwischen der Karolinen- und der Staatsbrücke auf der rechten bzw. linken Salzachseite.
- Beruhigen des Verkehrs in der Innenstadt links der Salzach durch geeignete „Push-Maßnahmen“.
- Planung einer „neuen Messebahn“, jedoch ohne Schienen als hybride Verbindungsstrasse zur Innenstadt.
- Planung der Stieglbahn (auf Basis 750 Volt).

Von Plan B | „Salzburger Mobilitätslösung“ 2.0

Priorität 1 bzw. ab sofort umsetzbar:

- Schaffen effizienter politischer Rahmenstrukturen für die künftige Mobilitätspolitik auf Landesebene einschließlich der Einbindung von Bürger*innen mit Sitz und Fragerecht in den wichtigsten Gremien.
- Einrichten einer Ombudsstelle für Verkehrsprojekte/-anliegen.
- Aufbau einer professionellen Multiprojektorganisation.
- Bau einer unterirdischen Transitverbindung für den Straßenverkehr zwischen der Schwarz- und der Alpenstraße als „S-Link ohne Schienen“.
- Bau einer Hauptverkehrsunterführung an der Anifer Kreuzung mit Kreisverkehr auf der Oberfläche (Option auch für andere belastete Straßenkreuzungen).
- Ergänzen des überregionalen Busverkehrs durch Schnellbus-Verbindungen, Schaffen von innerstädtischen Transit-Linien und Einrichten von temporären Circle-Lines.
- Geschlossenes Auftreten der Landespolitik auf Bundesebene. Ziel ist die Schaffung mobilitätsrelevanter Rahmenbedingungen und die Modernisierung des Fördersystems.

Priorität 2:

- Ausbau des innerstädtischen Hauptstraßennetzes (neue Technologien) – ACHTUNG: sehr sensibel!
- Ausbau verkehrsberuhigter Zonen abseits der Hauptrouten (Stadtteilentwicklung).
- Aufwerten von Park & Ride-Angeboten für Tagesgäste und/oder Pendler*innen.

Was ist neu im Plan A für ein mobiles Salzburg 2040?

Achtung: sehr verkürzte Darstellung!

Priorität 1 bzw. ab sofort umsetzbar:

- Umstellung des Projektmanagements auf agile Strukturen zum besseren Ausgleich wechselnder Rahmenbedingungen (Budget, Priorisierung, Projekt-Verschiebungen).
- Einrichten einer Kontaktgruppe für mobile Zukunftstechnologien.
- Anbinden der Lokalbahn an den Salzburger Hauptbahnhof (750 Volt).
- Umbau des Salzburger Lokalbahnhofs zur „neuen Messebahn ohne Schienen“.
- Änderungsantrag zum ÖBB-Bahnkonzept 2040: Anschließen des Flughafens Salzburg an das Fernverkehrsnetz (750 Volt). Er wäre damit von allen Bahnlinien direkt erreichbar.
- Durchbinden der Lokalbahn vom nördlichen Flachgau zum Flughafen Salzburg.
- Bau der „neuen Messebahn ohne Schienen“ als hybride Trasse, mittelfristig auch für autonome Verkehrsoptionen nutzbar.
- Verlängerung der „neuen Messebahn ohne Schienen“ in Richtung Mirabellplatz – ab dem Kieselgebäude an der Oberfläche geführt.
- Aufnahme erster Trainings für KI-gesteuerte autonome Mobilität im Stadtverkehr.
- Start der konkreten Planungen für die Ischlerbahn-Trasse (750 Volt).

Priorität 2:

- Bau und Anbindung der Stieglbahn an den Salzburger Hauptbahnhof.
- Verlängerung der Flughafen-Regionalbahn (750 Volt) ab dem Flughafen nach Wals.
- Ausbau des Flughafens Salzburg zum Fernverkehrsknoten (Park & Ride, Bahn, Fernbus, Flugzeug).
- Verlängerung der „neuen Messebahn ohne Schienen“ vom Mirabellplatz in Richtung Innenstadt und Betrieb als Circle-Line zwischen Karolinen- und Staatsbrücke.
- Aufwerten des P&R-Platzes in Salzburg Süd und Verbindung über eine hybride Öffi-Trasse (Fast-Lane) entlang der Alpenstraße stadteinwärts mit der Salzburger Innenstadt.
- Mittelfristig wird auch die Alpenstraße mit autonomen Mobilitätsformaten bespielt.
- Führen der P&R-Verbindung Süd als Circle-Line zwischen Karolinen- und Staatsbrücke.
- Langfristig wird auch der Fernverkehrsknoten am Flughafen über eine autonome Linie erschlossen, die Tourist*innen direkt bis nach Riedenburg ans Neutor bringt.
- Alle P&R-Zentren werden zu „Slot-Spots“, über die der Besucherstrom in der Innenstadt gesteuert werden kann (Stichwort Overtourism).
- Alle Hauptverkehrsrouten durch Salzburg werden ausgebaut und für den autonomen Verkehr aufgerüstet. End-Zielsetzung (digital) ist ein interaktives Leitsystem für den (teil-) autonomen Straßenverkehr.
- Aufbau einer multi-modalen Versorgungslogistik der Innenstadt und verkehrsberuhigter Stadtteile mit Gütern und Leistungen.
- Rechtzeitiger Ausbau der Stromversorgung und des Breitband- bzw. 6G-Netzes.
- Einrichten eines Mobilitätsrechenzentrums – möglichst am Standort Messezentrum.

Mögliche Anschlussprojekte – Achtung: VISIONEN:

- Etablieren eines digitalen Salzburger Verkehrsleitsystems zur interaktiven Steuerung autonomer Verkehrsströme (mögliches Geschäftsmodell).
- Die „Slotting“-Software zur Vermeidung von Overtourism sollte in Salzburg für Salzburg programmiert werden (mögliches Geschäftsmodell).
- Ausbau des Messezentrums zur (universitären) Forschungseinrichtung und zum Entwicklungszentrum für innovative Mobilitätsformate (mögliches Geschäftsmodell).

- Direkte Bahnanbindung des Salzburger an den Münchner und den Wiener Flughafen mit Check-in in Salzburg.
- Und vieles, vieles mehr ...

Ein Gutteil der genannten Teilprojekte ist tatsächlich visionär, jedoch keinesfalls utopisch oder nicht beherrschbar. Diese und noch weitere sollten eigentlich alle auf dem Schirm der Salzburger Verkehrspolitik sein und längst ihrer Umsetzung harren. Tun sie aber nicht. Plan A ist deshalb auch ein Weckruf an die Politik, sich endlich mit den Herausforderungen der Zukunft auseinanderzusetzen und sich den anstehenden Veränderungen zu stellen. Mobilität in Salzburg im Jahr 2040 kann nur multimodal und mehrdimensional funktionieren.

Finanzierungsfragen

Gehen wir davon aus, dass dem Land, wie schon für den S-Link beschlossen, 1,5 Milliarden für ein Salzburger Verkehrskonzept zur Verfügung stehen, die über kurz oder lang auf andere Projekte umgewidmet werden. Dazu kommen jene Bundesanteile an Verkehrsprojekten, für die es über den Rahmenvertrag eine Zusage zur Co-Finanzierung gibt. Darüber hinaus heißt es, neue Verhandlungen mit dem Bund zu führen, Drittmittel aufzutreiben und zu versuchen, Teile des Projektes als Geschäftsmodell auf den Markt zu bringen.

Einige Details dazu finden Sie schon im Plan B. Für den Rest ist rasch ein eigenes Finanzierungsteam auf die Beine zu stellen.

Vision: „Eine neue Messebahn ohne Schienen“

Lösen wir uns doch für eine kurze Zeit von der Vorstellung, dass die Messebahn Salzburg, wie sie in der „Salzburger Mobilitätslösung“ beschrieben wird, eine Eisenbahn sein muss. Stellen Sie sich einfach vor, die Trasse von der Messe bis in den Lokalbahnhof wird hybrid gebaut. Selbstverständlich inklusive Salzachbrücke neben der Autobahn.

Das bedeutet in diesem Fall aber, dass statt der Schienen eine Straße verlegt wird. Ein Verkehrsweg, auf dem statt nur einer Eisenbahn permanent große und kleine Busse, Taxis, Sharing-Fahrzeuge und sogar Lieferwägen zirkulieren. Sogar eine Bim könnte man hinzuplanen, sind doch deren Schienen versenkt und damit über längere Strecken auch von anderen Verkehrsmitteln befahrbar.

Anfangs sind noch alle Einheiten mit Fahrer*innen unterwegs. Später cruisen einige aber auch autonom, also ohne Menschen am Steuer, durch den Norden Salzburgs. Der Verkehrsfluss ist unentwegt und damit die Trasse bestens ausgelastet. Und auch die einzelnen mobilen Einheiten (Units) sind immer gut gefüllt und damit produktiv. Das funktioniert deshalb, weil alle Einheiten nur dann fahren, wenn sie benötigt werden. Sie sind entweder an den End- und ausgewählten Zwischenstationen stationiert, sind „hop on-hop off“ im Einsatz oder können bei Bedarf „on demand“ angefordert werden. Egal ob Park & Ride, Dult, Rockkonzert, Pferdeveranstaltung oder „Alles für den Gast“, es sind immer Mobilitätsoptionen verfügbar. Die aber sind nur ganz selten leer unterwegs.

Auch für Bus-Tourist*innen ist dieses Angebot das Beste aus gleich mehreren Welten. So steigen Bus-Gruppen an der Messe auf einen oder mehrere der Messe-Units um, die sie in die Innenstadt bringen werden. Diese Units sind mittels digitaler Kupplung miteinander verbunden, damit ja niemand verloren geht. Am Zielort lassen sich diese, (vielleicht) „Street-Trains“ genannte Einheiten, in eine zweite Reihe bugsieren, damit die vorwiegend älteren Herrschaften jene Zeit haben, sich zu sortieren, die sie im Eisenbahn-Takt-Verkehr nie hätten. Das gleiche Spiel findet bei der Rückreise statt. Die Reiseleitung

organisiert den Street-Train, die Leute nehmen sich die Zeit, aufzusitzen, und wer fehlt, wird via App und Mini-Unit autonom „nachgeliefert“.

Für Salzburg-Kenner*innen ist es sinnvoll, dass der ehemalige Lokalbahnhof in diesem Spiel nur eine Zwischenstation darstellt. Auf der Weiterfahrt in Richtung Innenstadt wird die St. Julien-Straße noch unterirdisch gequert. Auf Höhe des Kiesel oder gar hinter der Bahn-Unterführung gelangt die „neue Messebahn ohne Schienen“ an die Oberfläche und führt durch die verkehrsberuhigte Rainerstraße bis zum Mirabellplatz. Hier sollte langfristig jedoch nicht die Endstation dieser Units sein. Über kurz oder lang müssen sie einfach über den Makartplatz und die Staatsbrücke geführt werden, um dort spontan, weil autonom, entweder in Richtung Festspielhaus und Neutor abzuzweigen. Oder um über den Rudolfskai und die Karolinenbrücke einen perfekten „Loop“ zu absolvieren, um sich wieder auf die Reise zurück zu begeben.

Oder zum nächsten Auftrag, wenn via „hop on-hop off“ eine Salzburg-App oder KI gebeten wird, Personen aus der Innenstadt abzuholen und weiter zu chauffieren oder gar eine KI-performte Sightseeing-Tour durch die Salzburger Innenstadt zu absolvieren. Das Spannende daran ist, dass die Messe-Units im Innenstadt-„Loop“ auf jenen Schwesterverkehr treffen, der weitere Tourist*innen aus dem Süden in die City bringt. Ach ja – und beim Festspielhaus kreuzt sich die Route mit jener der Units vom neuen Fernverkehrszentrum Flughafen.

Ich weiß nicht, wie es Ihnen geht, aber in meinem Kopf läuft der innere Film weiter und zeigt gerade die touristischen Extras, die beim Messezentrum oder den schönsten Zwischenstopps entlang der „neuen Messebahn ohne Schienen“ für Staunen sorgen werden.

Vision: Fernverkehrsknoten Flughafen

Bitte setzen Sie sich auf Ihren Platz, schnallen Sie sich an und stellen Sie Ihre Rückenlehne senkrecht. So klingt es heute noch, wenn Sie den Flughafen für eine Fernreise verlassen wollen. Und daran soll sich auf Geheiß der Salzburger Landesregierung auch nichts ändern, ist sie doch eine Verfechterin des Kurzstreckenfluges in Richtung Wien.

Was aber, wenn der Airport einen Schienenanschluss erhält? Keinen nur (aber auch) für die Regionalbahn, sondern einen internationalen Anschluss für die großen Züge, welche die ganze Welt mit Salzburg verbinden. Diese Vision ploppt nicht nur seit längerer Zeit regelmäßig in Österreich auf. Seit einigen Monaten interessiert sich auch Deutschland (langfristig) für eine Direktverbindung des Salzburger mit dem Münchner Flughafen.

Fernreise-Erprobte via Flughafen München wissen, was es heißt, entweder mit dem Auto anzureisen, um dieses auf ewig im Parkhaus zu verstauen. Oder sich mit dem Flughafenshuttle durch den Chiemgauer Monsterstau zu quälen. Sie träumen schon lange davon, sich zuhause in den Bus oder die Regionalbahn zu setzen, zum Salzburger Flughafen zu jetten, dort final einzuchecken und nur mit dem Handgepäck in der einen und der Jausensemmel in der anderen Hand im ICE oder Railjet direkt ans Münchner Gate zu reisen.

Das würde es übrigens auch mit dem Flughafen Wien-Schwechat spielen: Check-in in Salzburg, Anreise mit dem Zug und weiter im Airbus. Und umgekehrt! Abflug Miami, Ankunft München, Weiterreise mit der Bahn und das Gepäck frei Haus in Salzburg, Munderfing oder Vöcklabruck entgegennehmen. Nachdem für die nächsten Jahrzehnte das Volumen an Flugreisen zunehmen wird, könnte dieses Prozedere auch zum Business-Modell für den Salzburg Airport werden, ohne beim Flugverkehr über die Stränge schlagen zu müssen.

Was aber, wenn sich auch Fernbusse am Salzburg Airport die Klinke in die Hand geben? Immerhin: Die unkomplizierte Anreise mit den Öffis oder dem privaten PKW zum Bus-Port oder die direkte Anbindung an andere Verkehrsmittel würden einigen Pendler*innen - oder Fernbusreisenden mehr als gelegen kommen.

Wenn jetzt noch Park & Ride an diesem Standort aufgewertet und die (vorher beschriebene) teils autonome Innenstadtverbindung wahr werden würde, wäre Salzburg reif für das Jahr 2040.

Wer Salzburg einen großen Dienst erweisen möchte, pilgert mit dieser Vision in der Aktentasche nach Wien und verhandelt so lange mit dem Bund, bis die ÖBB die paar Kilometer plus Bahnhof auch noch bauen und die aktuellen Umbaupläne des Salzburg Airport um eine Schnittstelle zum Bahnverkehr erweitert werden.

Visionsauftrag: Gegen weiße Flecken auf der Stau-Karte

Nicht für jedes Problem liegen schon wirksame Lösungen in einer Schublade. Eines, das Salzburg wohl noch längere Zeit begleiten wird, ist, dass es auch auf der Schiene irgendwann klumpen kann. Zwar sind schon einige Projekte zur Erweiterung der Schienenkapazitäten eingekippt. Um durchgängig fließenden Verkehr zu haben, braucht es aber auch neue, leistbare Ideen.

Eine Engstelle im Salzburger Bahnnetz ist die Tauertrasse, entlang der sowohl der Regional-, der Fern- und der Güterverkehr geleitet wird und die nur mehr begrenzt Möglichkeiten bietet, Kapazitäten aufzustocken. Aktuell setzt die ÖBB auf den Salzburger S-Bahnen größere Zuggarnituren ein, um mit einer Fahrt bis zu 290 Fahrgäste befördern zu können. Jetzt könnten die neuen Tramtrains der Lokalbahn als gekoppelte Einheiten bis zu 660 Personen befördern. Wenn da nicht erst die 750 Volt-Barriere aus dem Weg geräumt und die Bahnsteiglängen abgestimmt werden müssten. Sollte zu Stoßzeiten auch nur ein Tramtrain pro Stunde zusätzlich die größten Bahnhöfe zwischen Golling und dem Salzburger Hauptbahnhof abklappern, wären wir schon erheblich weiter. Jetzt noch die Strecke von Oberndorf bis Golling durchbinden und wir hätten täglich 4 Super-S-Links auf Schiene, ohne einen einzigen Schienenmeter verlegen zu müssen.

Gleiches gilt für die Verlängerung der Regionalbahn (750 Volt) vom Salzburger Hauptbahnhof über den neuen Fernverkehrsknoten am Airport Salzburg (siehe vorherige Vision) weiter nach Wals. Damit braucht es keine Schienenumleitung von der Salzburger Messe in großem Bogen nach Süden, sondern erst direkte Regionalbahngleise ab dem Flughafen.

Eine zusätzliche Herausforderung für Bahn-Fans ist die Umleitung von Teilen des Güterverkehrs auf einer noch zu bauenden Salzburger Westspange parallel zur A1/A10, um endlich mehr Spielräume für eine zukunftsfähige Stadtteilentwicklung für Schallmoos zu öffnen. Ziel sollte es sein, den Schwerverkehr in Schallmoos von der Straße zu bekommen. Aber das geht nur, wenn auch die Speditionen dazu bewegt werden könnten, die (Stadt-)Seite zu wechseln.

Jetzt wird es tricky! Gibt es jemanden in der Salzburger Politik, der oder die die Ausdauer und das Geschick besitzt, aus folgendem Ideen-Haufen ein verhandelbares Konzept zu schneiden? Zuerst gilt es, für das ÖBB-Netz eine Westspange bis zu den Heeresgründen in Wals/Siezenheim zu öffnen. Vereinzelt private Gleiskörper gibt es dort ja schon. Auf Kasernengrund wäre zudem Platz für ein modernes Logistikzentrum, über das die Salzburger Speditionen kooperativ ihre Geschäfte abwickeln könnten – Autobahn- und Zentrumsanschluss inklusive. Jetzt gilt es neben dem West-Ost-Anschluss auch eine Nord-Süd-Achse einzurichten. Dafür böte sich die Parallele zur Autobahn an und zack, kurz vor Hallein erreichen die Züge wieder die Tauertrasse. Wenn dann noch am Autobahnübergang Walserberg eine Station einer rollenden Landstraße eröffnet wird, dann gäbe es viele glückliche Leute. Das aber wird erst wahr, wenn die Verbreiterung der Tauernbahn rund um den Pass Lueg wieder in die ÖBB-Planungen rutscht.

Ein weiteres Problem, das in keinem der drei Pläne gelöst wird, ist, dass es durchaus Stau-Zonen im Salzburger Straßenverkehr abseits der Innenstadt gibt, die zusätzlicher Maßnahmen bedürfen, um entschärft zu werden. Weder der S-Link noch Plan B widmen sich konkret der Einfallsrouten Aigen, der Fürbergstraße, der Vogelweider- und Sterneckstraße, einem verklumpten Nonntal, Staus in der Westumfahrung des Mönchsberges oder der Ignaz-Harrer-Straße. Zwar gehen Teilprojekte wie

beispielsweise die Stärkung der Hauptverkehrsrouten, mögliche Kreuzungsunterführungen und natürlich die Verdichtung des Stadtbus-Angebots, wie im Nahverkehrsplan beschrieben, hier in die richtige Richtung. Was fehlt, sind konkret für diese Stadtteile entworfene Mobilitätskonzepte – ausgenommen Schallmoos, dort dürfte etwas im Entstehen sein.

Dazu wäre es ratsam, mehr Expert*innen aus der Verkehrsplanung auf diese Themen anzusetzen, direkt in einen Bürger*innen-Dialog einzusteigen und ab sofort möglichst bunte Einstiegsvisionen für das Jahr 2040 zu entwickeln.

Kritischer Nachschlag

Je mehr ich mich mit zukunftsfähigen Visionen zu einem mobilen Salzburg im Jahr 2040 beschäftige, desto klarer wird mir, dass Salzburg andere Prioritäten hätte, als lange und aufgeregt über eine Innenstadt-Eisenbahn zu diskutieren, die es nicht braucht. Angesichts der hohen Kosten, der langfristig gebundenen Ressourcen und jener Mobilitätsprojekte, die durch den S-Link verunmöglicht würden, ist es jedoch riskant, das Projekt umzusetzen. Im Hinblick auf die aufkommenden Herausforderungen und die Vielzahl an ungelösten Aufgaben, finde ich es daher schade, dass zu Viele Meinungsbildner*inne in der Politik und Interessensvertretung es immer noch nicht geschafft haben, ihren Fokus auf die Zukunft zu richten.

Liebe Politiker*innen, vielleicht gelingt es ja den vielen Salzburger*innen, die über die Jahre zahlreiche spannende und durchaus umsetzbare Ideen für eine zukunfts- und lösungsorientierte Verkehrspolitik zusammengetragen haben, Sie zu motivieren in das Rennen um die besten Konzepte für ein Salzburg von morgen einzusteigen.

Möge dieser Plan A dazu beitragen, dass Salzburg endlich auf eine visionsorientierte Mobilitätsplanung umschwenkt und damit die Zukunft einleitet.

Abspann

Wer steckt dahinter?

Mein Name ist Gerd Sendlhofer. Ich bin MBA in General Management Competences, Salzburger, 59 Jahre alt und arbeite selbstständig als Unternehmensberater und Autor. Ich bin der Verfasser aller S-Link-Beiträge auf www.unbehagen.at. Und ich gebe zu, ich habe mich im Laufe meiner eineinhalb Jahre dauernden Recherchen zum Skeptiker des S-Link entwickelt.

Ursprünglich komme ich aus der Mobilitätsbranche und habe dort meine Berufung für u. a. Marktforschung, Projektmanagement und komplexe Aufgabenstellungen entdeckt. Nur um inhaltlichen Missverständnissen vorzubeugen: Interdisziplinäre Wirkungsszenarien, der Umgang mit fachlicher Expertise und wissenschaftlichen Studien, die Analyse und Interpretation von Daten und das Denken in größeren Zusammenhängen sind dabei mein täglich Brot.

Mein besonderer Fokus im Rahmen komplexer Zukunftsprojekte liegt auf einer ungefilterten Analyse des Hier und Heute. Sie ist die Basis, auf der sich Zukunftsszenarien für jene Umwelten ableiten lassen, in die Produkte, Leistungen oder Strategien letztendlich hinein entwickelt werden sollen. Was dafür oft fehlt, sind plausible Antworten auf die Frage, was sein wird und nicht, was sein könnte, sein sollte oder besser nicht eintreten darf. Es gilt, ein Gefühl dafür zu entwickeln, wie sich die Welt um uns verändern wird. Und im Zuge dessen zu hinterfragen, wie sich die konkreten Bedarfe der Gesellschaft, der Wirtschaft oder einzelner Menschen wandeln werden und welche Rahmenbedingungen zu erwarten sind.

Dazu habe ich 2023 meine Sachbuch-Serie mit dem Titel „Business Novelle“¹⁾ ins Leben gerufen. In einer Master-Edition²⁾ widme ich mich dabei dem „Big Picture“ unserer Gegenwart und versuche relevante Teile daraus in die Zukunft zu projizieren. Mit dem Erfolg, dass die bisher entwickelten Hypothesen trotz Krisen und Disruption heute noch ihre Gültigkeit besitzen. Im zweiten Buch lege ich unter dem Titel „Von A nach C“³⁾ den Fokus auf die Zukunft von Mobilität. Und zwar nicht nur dem Auto oder der Bahn. Sondern von allen Mobilitätsformaten und mobilitätsrelevanten Gestaltungsräumen, die heute existieren oder für die Zukunft noch entwickelt werden. Das Augenmerk liegt hier auf innovativen Technologien, moderner Logistik und politischer Gestaltungsarbeit zur Deckung zukünftiger Mobilitätsbedarfe.

Damit sind wir beim S-Link bzw. einem vernetzten Salzburger Verkehrskonzept gelandet, das ich bei den Recherchen zu meinem zweiten Buch als Referenzbeispiel herangezogen habe. Und zwar mit dem Ergebnis, dass jene Richtung, in die sich die Welt der Mobilität entwickeln wird, nicht jene ist, die mit dem Lösungsansatz des S-Link eingeschlagen wurde. Mobilität 2040+ wird im urbanen Raum verstärkt auf neue Technologien, variable Systeme und skalierbare Einheiten setzen. Das kommt nicht nur aus meiner Ecke, sondern ist in der Fachwelt breit akkordiert. Daher fällt es leicht, auch in Alternativen zum S-Link zu denken.

Neu, variabel und skalierbar ist der S-Link definitiv nicht. Ich habe mich deshalb entschieden, das Projekt „Salzburger Mobilitätslösung“ langfristig aus der Distanz zu begleiten und kritisch zu beleuchten (Siehe „Plan C“). Natürlich lasse ich es mir auch nicht nehmen, Alternativen zum Projekt zu recherchieren und zur Diskussion zu stellen (siehe „Plan B“ und „Plan A“). Diese Visionspapiere sind als private Initiative entstanden. Sie wurden nicht in Auftrag gegeben und sollten daher auch fair in Bezug auf Urheberschaft und Copyright behandelt werden. Ich zähle dabei auf Sie.

1) Siehe www.business-novelle.eu

2) ZWEITE MEINUNG | Die Welt von morgen als Basis einer visionsorientierten Businessplanung | Gerd Sendlhofer, MBA – Autor und Verleger | Salzburg, 2023

3) Von A nach C | Neue Ausblicke auf die Mobilität der Zukunft | Gerd Sendlhofer, MBA – Autor und Verleger | Salzburg, 2024

Was ist die SOKO Zukunft?

Sie werden im Rahmen meiner Ausführungen öfter Hinweise auf eine „SOKO Zukunft“ finden. Dahinter verbirgt sich ein speziell entwickeltes Rechercheformat für die Arbeit an meinen Sachbüchern. Es ist damit kein Institut für Markt- oder Zukunftsforschung. Auch kein Expert*innen-Team, das sich professionell und/oder wissenschaftlich komplexen Fragestellungen widmet. Derartige Einrichtungen und Angebote gibt es bereits und sie leisten, wie das Beispiel S-Link zeigt, hervorragende Arbeit. Wohlgermerkt in beide Richtungen, wenn man akzeptiert, dass beispielsweise jede Studie der Pro-Seite auch zur Argumentation von Kritik am Projekt herangezogen werden kann.

Die SOKO Zukunft beschreibt meine Herangehensweise daran, unterschiedlichste Daten, Erkenntnisse und Schlussfolgerungen, die von allen Seiten auf den Tisch gelangen, in ein Gespür für Markt-, Umwelt- und Lebensrealitäten umzuwandeln. Das wiederum hilft, anhand eines „Big Pictures“ als engmaschiges Geflecht aus Fakten und Beziehungen, zu verstehen, wie und warum alles so läuft, wie es läuft. Oder aber laufen wird. Daraus entstehen Plots zu inneren Filmen, die aus mehreren Perspektiven Themen aufbereiten, die oft nur eindimensional und damit unvollständig dargestellt werden.

Wer sich zum Beispiel bildlich vorstellen kann, wie der S-Link leise über die Rifer Felder rauscht, sollte sich auch vorstellen können, warum eine ältere Dame sich weigert, für die drei Bus-Stationen, die sie einmal die Woche von Tür zu Tür zurückzulegen hat, 7 Stockwerke in die Tiefe und wieder hinaufzufahren. Ein Gespür für die Zukunft entwickeln heißt, mehr als nur einen Blick von oben auf eine mögliche Szenerie zu riskieren und sie im Anschluss simplifiziert darzustellen. Wer das „Big Picture“ der Zukunft als Summe seiner Einzelteile mit unendlich vielen Ursache-Wirkungsbeziehungen anerkennt, sieht etwas völlig anderes als jene, die nur den zweidimensionalen Grundriss des eigenen Projektes im Blick haben.

SOKO Zukunft bedeutet in diesem Zusammenhang, sich einem Fall kriminalistisch zu nähern. Das heißt, weitläufig und ergebnisoffen zu recherchieren. Dabei andere Meinungen zu hören und auf Basis dieser die eigene permanent weiterzuentwickeln. Zudem Motive, Ziele, Träume, Erwartungen, Möglichkeiten, Ängste, Bauchgefühle oder individuelle Bedürfnisse einzubeziehen. Ebenso Standpunkte, Expertise oder persönliche Wahrnehmungen zu berücksichtigen. Und die Wirkungskette einzelner Maßnahmen über den selbstgewählten Projekthorizont hinaus zu denken. Ach ja, und: zuhören, zuhören, zuhören!

Damit kann jede oder jeder Teil der SOKO Zukunft werden. Gezielt über meine aktiven Recherchen. Zwangsläufig, wie die vielen Expert*innen, die Medien oder die Politik, die sich öffentlich äußern. Bewusst, wie jene Menschen, die sich in Gesprächen oder über Feedback-Kanäle zu ihrer Meinung geoutet oder mit Expertise und Kreativität eingebracht haben. Und unbewusst, weil Menschen mit ihren Aussagen oder Handlungen wertvolle Rückschlüsse darauf zulassen, wie sie denken, worauf sie Wert legen oder was sie bewegt.

Ich habe im Rahmen meiner Recherchen zu meinen Büchern und zum Thema S-Link mit dieser Variante eines „Big Pictures“ von heute und morgen gute Erfahrungen gemacht. Ich empfehle daher der Politik, aber auch jenen Medien, die sich dem Qualitätsjournalismus verschrieben haben, zwischendurch auch einmal eine SOKO Zukunft ins Leben zu rufen, die nach Hintergründen, interdisziplinären Zusammenhängen, erweiterten Wirkungsketten und persönlichen Wahrnehmungen in der Bevölkerung fahndet. Es zahlt sich aus, ab und an ein Gespür für aktuelle und zukünftig wahrscheinliche Realitäten in all unseren Umwelten zu entwickeln.

Salzburg, November 2024
Gerd Sendlhofer, MBA