An aerial photograph of Salzburg, Austria, taken at sunrise. The sun is a bright, glowing orb in the upper left, casting a warm, golden light over the city. The architecture is a mix of traditional European styles, with many buildings featuring tiled roofs and light-colored facades. In the background, the city's fortifications and a large cathedral with a prominent dome are visible against the hazy sky. The overall atmosphere is serene and historic.

18. Wiener Eisenbahnkolloquium
30.09. bis 01.10. 2020
Technisches Museum Wien

Gut Ding braucht Weile?

Verlängerung der Salzburger Lokalbahn in Richtung Süden

DI Stefan Knittel MBA
Geschäftsführer
Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH

01.10.2020

Salzburg.Regional.Stadt.**Bahn**

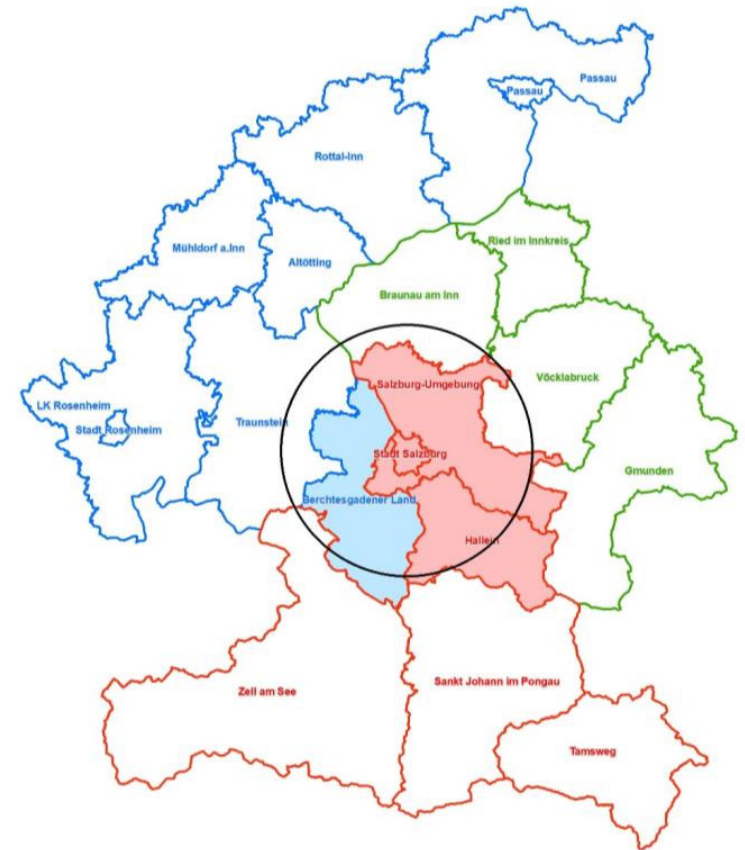
Hintergrund und Geschichte des Projekts

Entwicklungen und Begleitumstände

Ballungsraum in und um das Salzburger Becken im österreichisch-bayrischen Grenzgebiet ist wirtschaftliches Zentrum für eine ganze Region:

- **Stadt Salzburg**
(152T Einwohner)
- **30km Radius zusätzlich:**
 - **Flachgau / Salzburg Umgebung**
(> 150T Einwohner)
 - **Tennengau / Bezirk Hallein**
(> 60T Einwohner)
 - **Bezirk Berchtesgaden Land (Bayern)**
(> 105T Einwohner)
 - **Teil des Bezirks Traunstein**

~ 0,5 Mio.



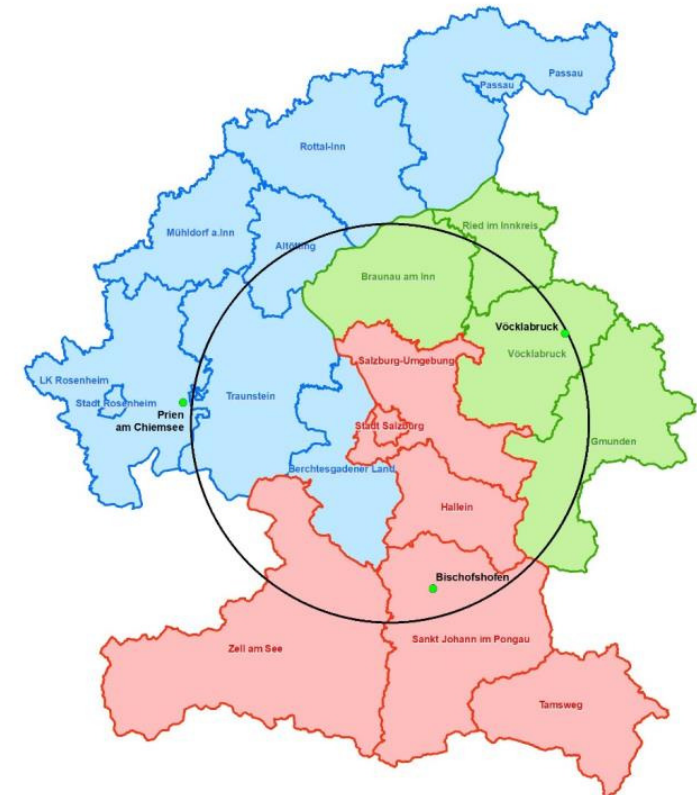
Hintergrund und Geschichte des Projekts

Entwicklungen und Begleitumstände

■ 50km Umkreis - zusätzliche Bezirke

- Traunstein
- Altötting
- Braunau
- Vöcklabruck (Teile)
- Pongau (Teile)
- Ried im Innkreis (Teile)
- Gmunden (Teile)

> 0,5 Mio.



>> 1 Million Einwohner im 50km Radius

Hintergrund und Geschichte des Projekts

Grundlagen und Ausblick

- In 40 Jahren beinahe 100 Kilo und mehr als 200 Einzelstudien von unterschiedlichen Interessensgruppierungen bestellt und produziert
- Alle Studien zum Ergebnis gekommen waren, DASS ein leistungsfähiger Korridor durch die Innenstadt viel Sinn macht
- Vermeintlich „einfache“ Lösungen für die knapp 3km lange Strecke in geologisch herausfordernder Umgebung zu einem jahrzehntelangen Patt geführt
- 2019 Trendwende - überparteilich gemeinsames Interesse von Stadt und Land
- Zusammenarbeit und Gründung der Regionalstadtbahn Projektgesellschaft 24. April 2019 (Stadt/Land/Salzburg AG)
- Am 31.01.2020 hat der Salzburger LH Dr. Wilfried Haslauer eine Strukturreform für den öffentlichen Verkehr angekündigt
 - ⇒ Übernahme in gemeinsame Gesellschaft von Stadt und Land in Ausarbeitung

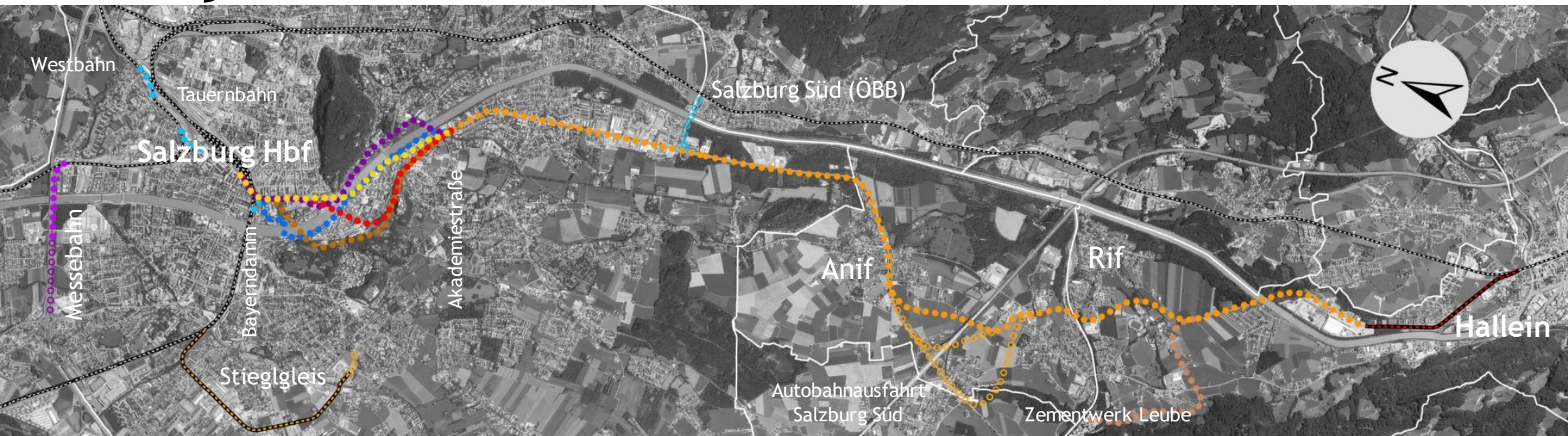
- 1991 Oberirdische LBverlängerung
- 1994 Lokalbahnverlängerung
- 1995 Anbindung Stadtbahn an Kongreßhaus
- 1996 TTK Schienenausbau ZRSbg
- 1996 Verbindungsgleis
- 1997 ABK-Studie BGL
- 1997 NAVIS
- 1997 Verlängerung LB
- 1999 AGRE Südlökalbahn
- 2000 AGRE RSB Zentralraum Sbg
- 2000 ÖPNV-Systemplanung
- 2001 Einbindung Freilassing-Mirabell
- 2001 Messestadtbahn
- 2002 Trassensicherung StadtSbg
- 2003 AB LEUBE
- 2003 Verkehrskonzept Olympia
- 2006 Variante Spirk
- 2006 Verlängerung Berchtesgaden
- 2006 Verlängerung Ostermiething - Burghausen
- 2007 VarVergleich Spirk-Herbrich
- 2008 IGT-Überprüfung Stadtbahn
- 2008 Leistungsbild Stadtbahn
- 2008 Variantenplanung Neu-Anif
- 2008 Viadukt Rainerstraße
- 2008 Vollbahn-Straßenbahn_Müller
- 2010 Verkehrswirksamkeit LBverlängerung
- 2011 Variantenplanung Niederalm
- 2012 Betriebskonzept Stadtbahn
- 2012 Politische Abstimmung Mirabell
- 2012 Technische Begutachtung Mirabell
- 2015 ERB
- 2016 KPMG-Untersuchung ERB-T2
- 2016 SCHIG-Untersuchung ERB
- 2018 Messebahn
- 2018 Verlängerung Mirabell
- 2019 Untersuchung Lichtraumprofil

Hintergrund und Geschichte des Projekts

Grundlagen und Ausblick

- Für die Zukunft ist im Ballungsraum mit einem weiteren, jährlichen Bevölkerungswachstum von 5-6% zu rechnen
- Tägliche Staus durch knapp 60.000 Autopendler
- Bis über 100.000 Tagestouristen
- Weitere Verschärfung der Verkehrsproblematik indirekt durch hohe Wohnkosten in der Stadt und damit vermehrte Ansiedlung in den Umlandgemeinden
- Gemeinsame Ausarbeitung Verkehrskonzept mit der Stadt Salzburg
- Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern (Regionalbus, O-Bus, Fahrrad, Fußgänger) im Fokus
- Neuralgische Punkte in Stadt und Gemeinden werden bearbeitet
- Geeignetes Rollmaterial für Lokalbahn Nord und Neubau wird bestellt

Projektaufbau Nord-Süd-Linie

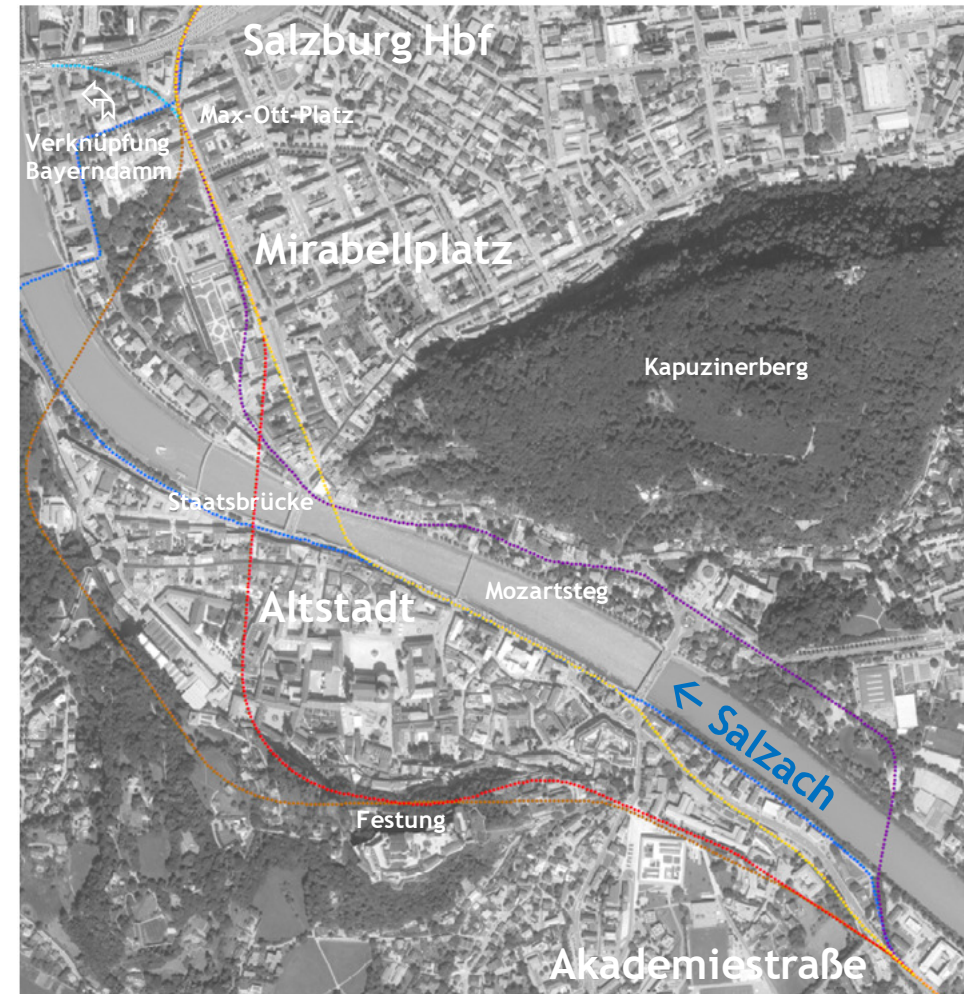


- **Lokalbahnhof (Hbf Tieflage) - Mirabellplatz** (ca. 1,0 km; 2-gleisig)
 - **Mirabellplatz - Akademiestraße**
(je Variante ca. 1,9 bis 2,4km; 2-gleisig)
 - **Akademiestraße - Salzburg-Süd** (ca. 2,8km; 2-gleisig)
 - **Salzburg-Süd - Hallein**
(ca. 11,4 bis 12,0km; 1-gleisig bis ÖBB-Bahnhof Hallein)
- **Anbindungen und Anschlussbahnen (1-gleisig)**
 - 0,5km Verknüpfung zur Tauernbahn
 - 0,5km Verknüpfung zur Westbahn
 - 0,4km Verknüpfung zum Bayerndamm
 - 0,6km Alpenstraße zur Haltestelle S-Süd ÖBB
 - 2,8km Anschlussbahn Zementwerk Leube
 - 3,8km Ausbau Stieglbahn (3,4km Bestand, 0,4km Neubau)

Innenstadtquerung

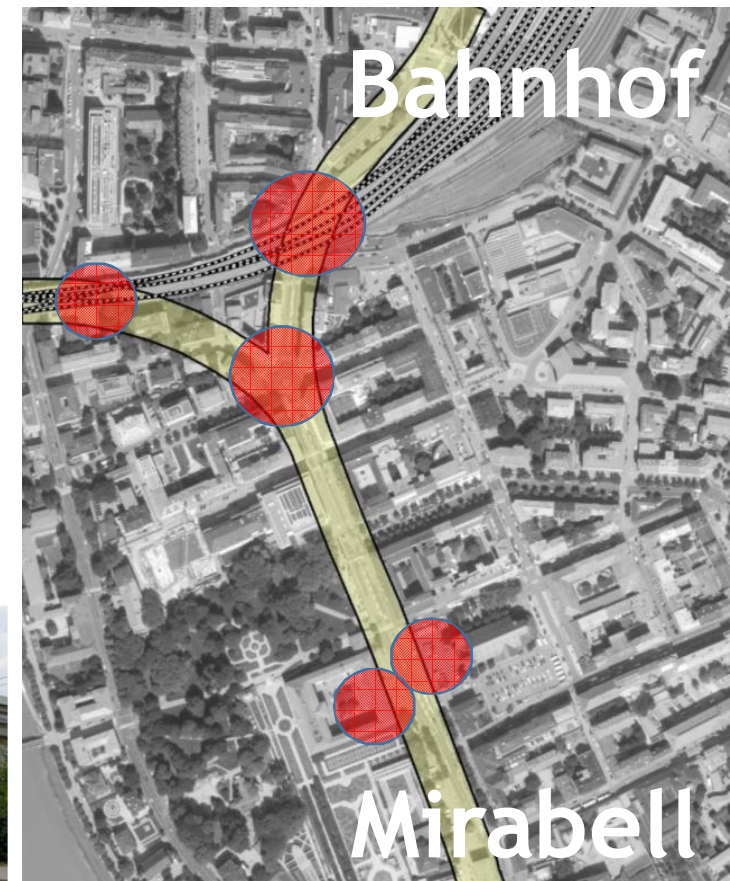
„Größtes Thema“ ist die Querung dieser zwei Kilometer

- Verschiedene „historische“ Varianten
- Unterirdisch bestes Kosten-Nutzen-Verhältnis
- Optimierte Trassierung neu
- Abschließendes Auswahlverfahren, Bewertung und Festlegung Korridor 2020

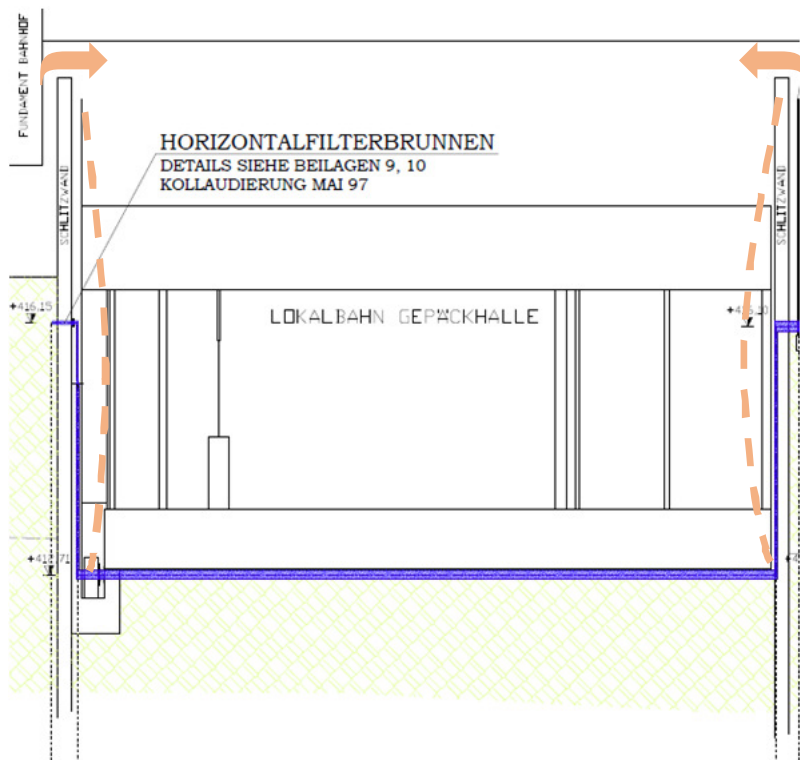


Erster Abschnitt: Lokalbahnhof - Mirabellplatz

- Geplanter Startabschnitt mit 1km Herausforderungen:
 - Fünfhausviadukt (ÖBB-Viadukt)
 - Max-Ott-Platz (Verkehr und Leitungen)
 - Vorsehung Verknüpfung ÖBB
 - Parkgarage Mirabell
 - Fassade Schloss Mirabell



Geologie - „Salzburger Seeton“ I



Schichtaufbau:

Schotter (mit Grundwasser)

Feinsandiger „Salzburger“ Seeton

Salzburger Seeton

- Berücksichtigung der „Spezialeigenschaften“
- Herausforderung Wassersättigung / Grundwasserhaushalt
- Notwendige Steifigkeit der Baugruben

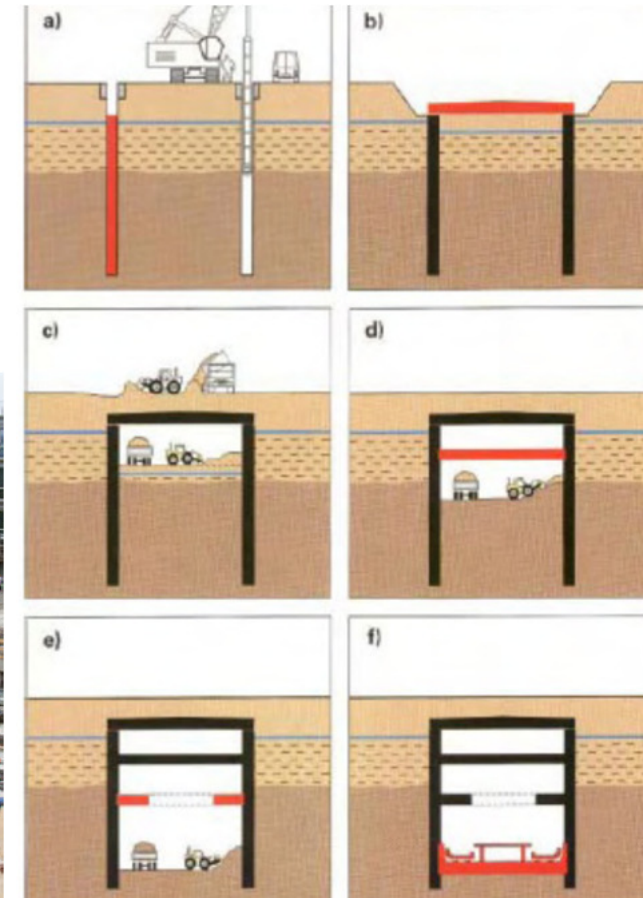
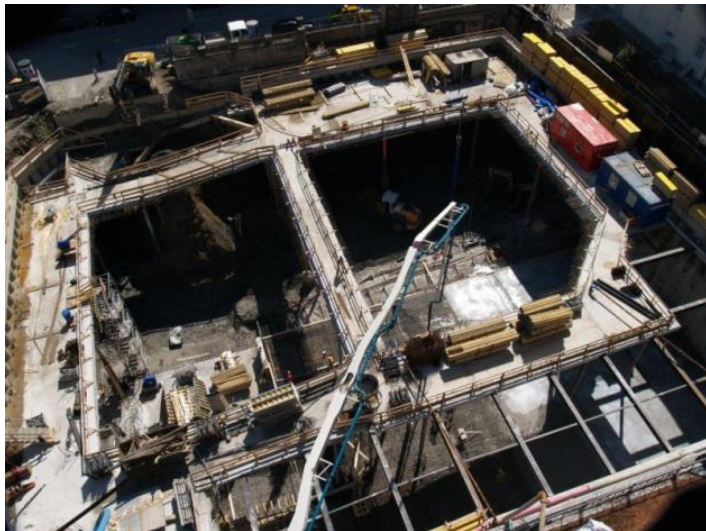
Geologie - „Salzburger Seeton“ II

- Setzungsproblematik bekannt - „Lernkurve“
- Erfahrungen und etablierte Lösungen
- Sammlung bekannter Aufschlüsse und Ergänzungen
- Einteilung der Bauabschnitte und Bauverfahren im Zuge Abschluss Vorprojekt



Geologie - „Salzburger Seeton“ III

- Versteifung Beton statt Stützen
- Deckelbauweise naheliegend (zu prüfen)
- Prüfung halbseitig oder Vollquerschnitt
- Herausforderung Leitungen (insbesondere Kanal und Fernwärme)



Zeitplan

Ehrgeiziger Zeitplan

- Zusammenspiel und kurze Entscheidungswege der Beteiligten Voraussetzung
- Konzentriertes UVP-Verfahren als „Vereinfachung“
- Inbetriebnahme bis Mirabell 2025 möglich
- Parallele Bearbeitung der weitere Abschnitte in den Süden nötig

		Hauptbahnhof - Mirabellplatz	Mirabellplatz - Akademiestraße	Akademiestraße - Salzburg Süd	Salzburg Süd - Hallein
		Beginn Aktivität Abschnitt 1 (inkl. Anbindungen)	Abschnitt 2	Abschnitt 3	Abschnitt 4 (inkl. Anbindung Leube)
		Hauptaktivität			
2020	01.12.2019	Klärung Unterstützung durch L&D			
	01.01.2020	Operative Betriebsaufnahme der Gesellschaft	ORG		
	01.02.2020		ORG		
	01.03.2020	Start Ausschreibung Einreich- und Ausschreibungsplanung Mirabell	AV	Start Ausschreibung Trassenauswahlverfahren	
	01.04.2020		AV		
	01.05.2020	Erste Ausschreibungen von Vorerkundungen	AV	Erste Ausschreibungen von Vorerkundungen	
	01.06.2020		AV		
	01.07.2020	Vergabe Geotechnische Voruntersuchungen	AV	Vergabe Trassenauswahlverfahren	
	01.08.2020		AV		
	01.09.2020		AV		
	01.10.2020		AV		
	01.11.2020		AV		
01.12.2020		AV			
2021	01.01.2021	Start Einreichplanung Mirabell	EP		
	01.02.2021		EP		
	01.03.2021		EP	Start Trassenauswahlverfahren	
	01.04.2021		EP		
	01.05.2021		EP		
	01.06.2021		EP		
	01.07.2021		EP		
	01.08.2021		EP		
	01.09.2021		EP		
	01.10.2021		EP	Trassenauswahlverfahren	Trassenauswahlverfahren
	01.11.2021		EP		
	01.12.2021	Einreichung Behördenverfahren	EP		
2022	01.01.2022		BV		
	01.02.2022	Ausschreibung Tiefbau/Rohbau	BV,AP		
	01.03.2022		BV,AP		
	01.04.2022		BV,AP	Trassenentscheidung	
	01.05.2022		BV,AP		
	01.06.2022	Baubescheid	BV,AP		
	01.07.2022		AV		
	01.08.2022		AV		
	01.09.2022		AV		
	01.10.2022		AV		
	01.11.2022		AV		
	01.12.2022		AV		
2023	01.01.2023	Vergabe Bauleistung Tiefbau/Rohbau			
	01.02.2023				
	01.03.2023	Ende Einspruchsfrist?			
	01.04.2023	Spätestich			

Kostenschätzung

⇒ „Unwohlsein des Technikers“: Zahlenfixierung zu einem sehr frühen Zeitpunkt

- Aktuell Betonung auf „Schätzung“ mit Risikozuschlägen
- Einzelmaßnahmen absichernd neu bewerten
- Anschlussbauwerke festlegen
- Wirksamkeit durch Gesamtverkehrsabstimmung erhöhen
- Ansatz ohne größere Verzögerungen durch Bescheide

⇒ Aktuelle „Kostenmeldung“ knapp 650 Mio. Euro, aufgebaut auf bisherigen Studien Stand 2019, $\pm 30\%$ Unschärfe, wichtiges Thema Valorisierung nicht berücksichtigt

