

Regionalstadtbahn: Die unterirdische Trasse wird konkret

Die neue Bahn soll an der Kreuzung Akademiestraße wieder auftauchen und bis Herrnau vier neue Stationen bringen – das ist die favorisierte Route der Planer.

STEFAN VEIGL

SALZBURG-STADT. Ein Wort hört Stefan Knittel gar nicht gern: Mini-U-Bahn – „denn das wäre ein falsches Bild. Eine U-Bahn ist ein Gesamtsystem mit einer eigenen Bauart und einem eigenen Liniennetz. Bei uns geht es aber um die Verlängerung der bestehenden Lokalbahn vom Bahnhof

quer durch die Stadt bis Hallein, bei der Teile unterirdisch verlaufen werden“, stellt Knittel klar – und beschreibt damit seinen Job als Geschäftsführer der Salzburger Regionalstadtbahn Projekt GmbH, den er seit Jänner innehat.

Die Coronakrise ist für Knittel und sein Team kein Hindernis: „Wir haben halt einige Besprechungen mit Wien als Videokonferenzen abgehalten“, sagt der 51-jährige Techniker nüchtern.

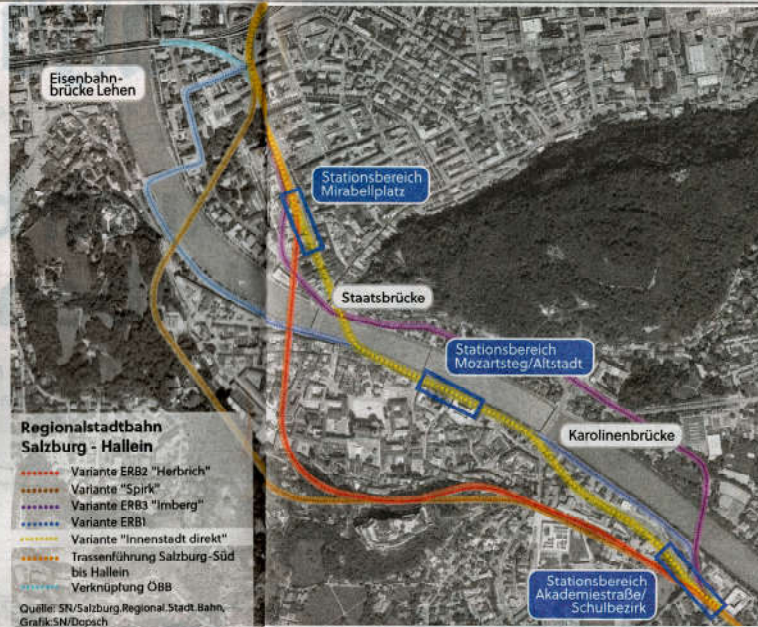
Nüchtern fällt auch seine Analyse aus, was die Frage betrifft, wie die Durchquerung der Innenstadt erfolgen soll. Die Argumente für eine unterirdische Trasse überwiegen für ihn eindeutig – nicht nur, weil die Trasse mit dem unterirdischen Lokalbahnbahnhof und einem Tunnel, der bis zum Kieselgebäude reicht,

bereits so begonnen wurde.

Knittel betont, dass auch eine oberirdische Bahn geprüft wurde. Ein Auftauchen in der Rechten Altstadt samt Weiterführung über die Imbergstraße und einer Salzachquerung auf der Karolinenbrücke hätte aber sehr enge Kurven zur Folge: „Daher wäre sie viel langsamer unterwegs und müsste bei Kreuzungen oft verkehrsbedingt warten.“ Außerdem könnten und dürften die derzeitigen 110 Meter langen Lokalbahn-Garnituren auf so einer straßenbahnähnlichen Strecke gar nicht fahren, betont Knittel.

Eine unterirdische Bahn könnte hingegen schneller und in kürzeren Abständen fahren, wäre näher an bzw. unter der Linken Altstadt möglich und würde daher viel mehr Fahrgäste ansprechen, betont er. Die höheren Kosten sind für Knittel kein Gegenargument: „Wenn das Projekt das Rückgrat für die Verkehrspolitik der nächsten Generationen werden soll, muss es ein möglichst großes Fahrgastpotenzial ansprechen.“

Bei der Frage, wo genau die unterirdische Lokalbahn-Verlängerung laufen soll, ist Knittels Gruppe schon relativ weit: Sie hat eine neue, direktere Variante entwickelt, die aktuell als Favorit für die Umsetzung gilt. Knittel: „Sie könnte vom Mirabellplatz – unterirdisch in zwei Röhren – weiter unter dem Makartplatz und unter der Staatsbrücke durch; dann den Rudolfskai entlang bis zur Alpenstraße führen. Technisch ist es möglich, dass man ab der Kreuzung mit der Akademiestra-



ße auftaucht und oberirdisch weiterfährt.“

Der Vorteil dieser Variante sei auch, dass man mit zwei Stationen in Altstadtnähe auskomme: „Eine im Bereich des Mozartstegs und eine beim Schulbezirk in der Akademiestraße, die wahrscheinlich ebenfalls noch unterirdisch wäre.“ Die, ab dem Mirabellplatz gerechnet, vierte Sta-

Bund steht weiter zum Projekt – und soll über 50 Prozent mitzahlen

tion solle dann im Bereich des Zentrums Herrnau sein – und vorwiegend oberirdisch.

Möglich sei zudem, mit dieser Trasse größtenteils auf öffentlichem Grund zu bleiben. Knittel: „Ein weiterer geologischer Vorteil wäre, dass es unter dem Rudolfskai weniger Setzungsrisiko gibt, weil da eine Straße drüber ist und keine Häuser mit Welterbe-Status.“

Eine Herausforderung ist aber die Vorgabe, dass die Regionalstadtbahn auch an die bestehenden Gleise von West-, Tauern- und Stieglbahn sowie jene Rich-

tung Bayern angebunden wird. Weiters untersucht Knittel die Sinnhaftigkeit einer Bahn zum Messezentrum. Der Vortrieb könnte laut dem Experten je nach Abschnitt mittels Tunnelbohrmaschinen („geschlossene Bauweise“) oder mittels Grabungen von oben („offene Bauweise“) erfolgen. Sein Ziel ist, „dass schnell gebaut wird und die Trasse schon nach einem Jahr wieder zu ist“.

Verkehrslandesrat Stefan Schnöll (ÖVP) sagt über den Zeitplan: „2023 muss Baubeginn für den Abschnitt bis Mirabell sein, damit wir diesen Teil 2025 in Betrieb nehmen können. Daher müssen wir spätestens 2021/22 die Planung einreichen.“ 2027/28 soll die Bahn, wenn alles nach Plan läuft, bis Hallein fahren. Bei der Finanzierung des aus heutiger Sicht 650 Mill. Euro teuren Gesamtprojekts ist Schnöll trotz Corona optimistisch: „Ich habe kürzlich mit Verkehrsministerin Gewessler telefoniert. Das Projekt wird im Ministerium prioritär behandelt.“ Schnöll hofft daher weiterhin, „dass wir mehr als 50 Prozent der Kosten vom Bund finanziert bekommen“.

Koste es, was es wolle! Aber was ist auch sinnvoll?

STAND PUNKT

Hermann Fröschl



Reicht das Hilfspaket des Landes von 30 Millionen Euro für die Gemeinden aus – oder ist mindestens das Doppelte nötig, wie die SPÖ meint? Faktum ist: Die 30 Millionen, die der Landeshauptmann den Gemeinden versprochen hat, decken die finanziellen Verluste der Gemeinden zur Hälfte ab. Womit sie wohl manche Investition verschieben müssen und nicht das tun können, was dieser Tage alle fordern: auf Teufel komm raus investieren, um die darniederliegende Wirtschaft anzukurbeln. Der Staat hat mit dem Lockdown die Wirtschaft in

die größte Krise der Nachkriegsgeschichte gestürzt. Damit ist er in der Pflicht, nun alle Geldschleusen zu öffnen. Aus dem Prinzip „Keine neuen Schulden“ ist das genaue Gegenteil geworden – „Koste es, was es wolle“.

Das ist zweifellos notwendig, doch dabei sollte nicht vergessen werden, dass es sich um Steuergeld handelt – und wir alle dafür irgendwann in Form höherer Steuern werden zahlen müssen. Weshalb die öffentliche Debatte endlich breiter geführt werden muss: Welche Investitionen sind jetzt sinnvoll und welche weniger, weil sie bestehende Fehlentwicklungen verstärken? Das gilt auch für die Gemeinden, wiewohl deren Investitionen in regionales Wirtschaften, in Kinderbetreuung, Schulen oder Öffis zweifellos ein Gebot der Stunde sind.

SALZBURG



Unterirdische Bahn in Salzburg wird konkret

Die neue Bahn soll an der Kreuzung Akademiestraße wieder auftauchen und bis Herrnau vier Stationen bringen. **Lokalteil**

„Der Obus gehört zu Salzburg wie die Mozartkugel“

Seit heute, Montag, fahren die Obusse wieder im Vollbetrieb und seit 1. April unter einem neuen Chef: Martin Laimböck hat den neu geschaffenen Job des Bereichsleiters Obus übernommen.

STEFANIE SCHENKER

SALZBURG-STADT. Er startete in turbulenten Zeiten seinen neuen Job: Am 2. März trat Martin Laimböck seinen Dienst bei der Salzburg AG an, am 1. April übernahm der 37-Jährige die Bereichsleitung für den Obus. Wäre alles verlaufen wie geplant, dann hätte er jetzt schon die Spezialausbildung zum Lenken eines Obusses abgeschlossen. Aber die Coronakrise kam dazwischen. Nun will er das rasch nachholen.

Dabei ist der Oberalmer, der zuletzt stellvertretender Betriebsleiter der Technischen Services bei den ÖBB war, ein Allrounder: Lkw mit Anhänger, Dieselloks, E-Loks, sogar Dampfloks kann und darf er führen. Schon als Kind hätten ihn Eisenbahnen und Obusse begeistert. Sie gehören für ihn zu Salzburg wie die Mozartkugel. Mit seinem Großvater hat er in jungen Jahren die Leidenschaft entwickelt. „Da waren noch Lokomotiven aus der Vorkriegszeit unterwegs – das hat mich genauso fasziniert wie die technischen Zusammenhänge.“ Zu der Zeit gab es in Gngl einen Übergangssteg über die Gleise. „Ich erinnere mich, wie wir da drübergegangen sind. Mit einer Hand hatte mein Opa sein Waffenfahrrad samt Kindersitz geschul-



Martin Laimböck ist schon als Kind viel Obus gefahren – aus Spaß und aus Interesse. BILD: SN/SALZBURG AG/NEUMAYR/LEO

tert, in dem ich sonst saß. Und in der anderen hat er mich über die Stiegen getragen.“ Um seinen Wissensdurst zu stillen, sei der Großvater mit ihm Lokalbahn und Obus gefahren – nur um das Fahren zu erleben, nicht um ein geografisches Ziel zu erreichen.

Das Thema ließ ihn auch später nicht los. Die Praktika während seiner Maschinenbau-Ausbildung an der Fachschule absolvierte er alle bei den Salzburger Stadtwerken Verkehrsbetrieben. Danach arbeitete Martin Laimböck als Betriebsschlosser in der Privatwirtschaft und machte sei-

nen Meister. Später habe er beschlossen, dass es das noch nicht gewesen sein könne – ging mit 21 Jahren auf die HTL und wurde Wirtschaftsingenieur. Seine Praktika führten ihn wieder zu

„Wenn man etwas locker nimmt, funktioniert es.“

Lokalbahn und Obus – die dann schon Teil der Salzburg AG waren. Es folgte eine Karriere bei den ÖBB, die Laimböck vom Verschieber über die Fahrzeugtechnik und die ÖBB Schmalspurbah-

nen in Waidhofen an der Ybbs und etlichen Spezialausbildungen bis zu den Technischen Services führte – als stellvertretender Betriebsleiter österreichweit.

Er habe seinen Job sehr gern gemacht, aber bemerkt: „Ich war vier Tage in der Woche auf Reisen – daneben waren die Kinder, wir haben Haus gebaut. Da willst du dann irgendwann mehr daheim sein.“ Als er dann die Ausschreibung für die Bereichsleitung Obus sah, habe er sich beworben. „Und wie es meistens so ist: Wenn man etwas locker nimmt, funktioniert es.“ Im Übrigen sei

IMPORTRÄT
Martin Laimböck

der Obus rein rechtlich betrachtet auch eine Eisenbahn – „halt mit Gummiradln“. Mit den Obussen habe Salzburg das umweltfreundlichste Massentransportmittel auf der Straße – und das seit 80 Jahren. „Der erste Obus ist am 1. Oktober 1940 gefahren“, sagt Laimböck lächelnd: „Das weiß ich nicht erst, seit ich Obus-Bereichsleiter bin.“ Das zum Teil verstaubte Image vom Obus, der nur langsam vorankommt, teilt er nicht. „Bei der Bahn reden alle davon, wie klimafreundlich, sauber und pünktlich sie ist. Der Obus gehört in dieselbe Liga.“ Der Obus müsse forciert werden – gerade in Zeiten des Klimawandels. Pendlerströme zu analysieren sei aber nicht seine Aufgabe, sondern die der Verkehrsplaner.

Laimböcks Aufgabe ist es, den Obus-Betrieb sicherzustellen. Ab Montag fährt er wieder im Vollbetrieb – vorerst ohne Schülerverstärkerfahrten, die ab 18. Mai folgen. Laut Verordnung darf der Ein-Meter-Mindestabstand bei hohem Fahrgastaufkommen ausnahmsweise unterschritten werden. Alle Fahrgäste müssen Mund-Nasen-Schutz tragen. Mit Durchsagen würde man an die Vernunft appellieren. Aber: „Wir sind nicht die Exekutive. Aufgabe unserer Lenker ist es, die Fahrgäste von A nach B zu bringen.“ 99 Prozent würden sich an die Maskenpflicht halten. Zudem werden die Obusse laufend in der Remise desinifiziert.

Martin Laimböck



Der neue Chef der Obusflotte

Eisenbahnen und Obusse haben ihn von Kindheitstagen an fasziniert. Jetzt lebt er seinen Traum auch beruflich: Martin Laimböck hat den neu geschaffenen Job als Bereichsleiter Obus übernommen. Damit steht die Obusflotte, die ab heute wieder in Vollbetrieb geht, unter neuer Regie. **Seiten 10, 11**

Auch bayerische Politiker haben Grenzsperrungen satt

In Großgmain gibt es ab Mittwoch Erleichterungen. Überall sonst wird weiter streng kontrolliert. „Ein absoluter Witz“, sagt der Bürgermeister von Laufen.



Sophie Wick brachte ihrer Mutter in Oberndorf einen Muttertagsgruß aus Laufen.

BILD: SINA ANDREAS KOLARIK

SALZBURG. Der Druck auf die Regierungen in Wien und Berlin steigt, die Grenzübergänge wieder zu erleichtern – von Oberndorf über Wals-Siezenheim bis nach Großgmain. Auch in Bayern steigt der Ärger über die rigorose Haltung in Zeiten von Corona. Bürgermeister Hans Feil aus Laufen spricht sogar von einem „absoluten Witz“, dass zwar zwischen Belgien, Holland und

Deutschland nicht mehr kontrolliert werde, die Vorgaben an der Grenze zu Salzburg aber „auf Punkt und Beistrich durchgezogen werden – und das bei sinkenden Coronazahlen dies- und jenseits der Salzach“. Auch Landrat Bernhard Kern und die EuRegio machen sich für eine Erleichterung im Grenzverkehr stark.

Die Diskussion erfolgt auch vor dem Hintergrund wirtschaft-

licher Turbulenzen. „Unsere Geschäfte leben zu 40 Prozent von Kunden aus Österreich“, sagt Bürgermeister Feil. Inzwischen mehren sich die Meldungen, dass einige Geschäfte den Lockdown wohl nicht überleben könnten. Auch in Salzburg vermisst man die Kundschaft aus Bayern schmerzlich. Zumindest die Grenzsperrung in Großgmain wird ab Mittwoch gelockert. **Seite 12**

Menschen in Salzburg



Wider den Preisverfall – Holzhäuser bauen!

Rudolf Rosenstatter, Obmann der Salzburger Waldbauern (im Schenker-Bild), fordert angesichts des Holzpreisverfalls die Politik auf, den Bau von Holzhäusern stärker zu forcieren. Die gemeinnützigen Wohnbauträger sollten zumindest jeden dritten Bau aus Holz errichten. **Seiten 6, 7**



Der neue Chef der Obusflotte

Eisenbahnen und Obusse haben ihn von Kindheitstagen an fasziniert. Jetzt lebt er seinen Traum auch beruflich: Martin Laimböck hat den neu geschaffenen Job als Bereichsleiter Obus übernommen. Damit steht die Obusflotte, die ab heute wieder in Vollbetrieb geht, unter neuer Regie. **Seiten 10, 11**

„Die Grenzsperrungen sind zum jetzigen Zeitpunkt ein Witz“

Der Druck auf Österreich und Deutschland steigt, den Grenzübergang zu erleichtern. Die Muttertagsregelung funktionierte vielfach gut: Ein Sohn wurde aber wieder zurückgeschickt.

MARTIN ARBEITER

SALZBURG. „Sehr familienorientierte Kontrollen.“ Das war die Botschaft für die Grenzkontrollen für den Muttertag – von 0 bis 24 Uhr. Bürgermeister Georg Djundja (SPÖ) aus Oberndorf: „Die Regelung hat bei vielen sehr gut funktioniert. Es gab allerdings auch Probleme.“

Einen der Problemfälle schildert Herbert Huber, ehemals Bürgermeister von St. Pantaleon: „Mein Sohn wohnt in Laufen und wollte am Muttertag seine Mutter in St. Pantaleon zum Mittagessen besuchen.“ Es blieb allerdings beim Versuch: „Er konnte die Grenze von Laufen nach Oberndorf nicht passieren – und wurde von der Grenzpolizei zurückgewiesen.“ Die Erklärung: Die Meldebestätigung der Mutter habe gefehlt. Diese wurde zwar per WhatsApp nachgereicht, das wurde von der Polizei aber nicht akzeptiert. Schließlich, so hieß



„Wir sind sauer“, sagt Bürgermeister Georg Djundja aus Oberndorf. Er fordert eine Lockerung der Grenzkontrollen und einheitliche Regelungen dies- und jenseits der Grenze.

BILD: SINA ANDREAS KOLARIK

„Unsere Geschäfte leben zu 40 Prozent von Kunden aus Österreich.“

Hans Feil, Bürgermeister Laufen

es, sei das kein Dokument. „Das könnte ja irgendwas sein.“

Hans Feil (CSU), Bürgermeister von Laufen: „Die Grenzsperrungen zum jetzigen Zeitpunkt sind ein Witz. Während zwischen Belgien, Holland und Deutschland nicht mehr kontrolliert wird, sind bei uns die Grenzen zu. Das versteht kein Mensch mehr. Die Sperrungen schädigen nicht zuletzt auch unsere Wirtschaft. Die Geschäfte bei uns leben zu 40 Prozent von Kunden aus Österreich.“ Feil hofft jetzt, dass es ab 15. Mai Erleichterungen geben wird.

Eine solche kündigt sich inzwi-

schens am Grenzübergang zwischen Großgmain und Bayerisch Gmain an: Die Grenze soll spätestens am Mittwoch geöffnet werden – allerdings nur für den kleinen Grenzverkehr: Die Erleichterung betrifft die Bewohnerinnen und Bewohner von Bayerisch Gmain und Großgmain sowie Pendlerinnen und Pendler, Schülerinnen und Schüler sowie Mitarbeiter in der Land- und Forstwirtschaft. Die Kontrolle erfolgt durch Grenzbeamte, für die Container aufgestellt wurden.

Bernhard Kern (CSU), Landrat des Berchtesgadener Landes,

warnet vor falschen Erwartungen: „Für den Ausweichverkehr bleibt der Grenzübergang weiter geschlossen. Wer schnell von Salzburg nach Bad Reichenhall fahren will, wird wieder zurückgeschickt.“ Landrat Kern drängt auf eine einheitliche Regelung zwischen Berlin und Wien. In diesem Sinne hat er auch ein Schreiben an Innenminister Horst Seehofer (CSU) geschickt. In dasselbe Horn stößt die EuRegio Salzburg – Berchtesgadener Land – Traunstein: Präsident Konrad Schupfner (Ex-Bürgermeister von Tittmoning) und Vizepräsident Nor-

bert Meindl (Bürgermeister von Lofer) fordern nachdrücklich eine schrittweise Grenzöffnung zwischen Deutschland und Österreich.

Landesrat Stefan Schnöll (ÖVP): „Dass der Grenzübergang in Großgmain spätestens am Mittwoch in beschränktem Ausmaß wieder aufgeht, ist beschlossene Sache.“ Einen Fahrplan für die anderen Grenzübergänge – von Wals-Siezenheim bis Oberndorf – gebe es noch nicht. „Ich gehe aber davon aus, dass die Grenzübergänge in den nächsten Wochen erleichtert werden.“