

Anfrage

der Abg. Heilig-Hofbauer BA MBA und Klubobfrau Mag.^a Berthold MBA an die Landesregierung
betreffend das Gesamtverkehrskonzept für den Gaisberg

In der Sitzung des Ausschusses für Infrastruktur, Digitalisierung und Mobilität am 22. November 2023 wurde ein Antrag der GRÜNEN betreffend „Mönchsbergaufzug in das Klimaticket integrieren“ behandelt. Im Zuge der Diskussion ließ der Klubobmann der ÖVP verlauten, dass das Klimaticket „*expressis verbis touristische Verkehrsbetriebe*“ ausschließe. Er stellte die Frage, warum gerade der Mönchsbergaufzug in das Klimaticket integriert werden solle, aber „nicht jede Bergfahrt einer beliebigen Seilbahn“. Diese Aussagen sind insofern verwunderlich, weil im Schwarz-Blauen Regierungsprogramm beabsichtigt wurde „*die Bestrebungen privater Investoren zum Bau einer Gaisberg-Seilbahn von Guggenthal auf den Gaisbergspitz*“ zu unterstützen und „*die Integration dieser künftigen Verkehrsverbindung in die Jahreskartenprodukte des Salzburger Verkehrsverbundes*“ umzusetzen. Die Investoren haben mittlerweile mit den Einreichungen für die notwendigen Genehmigungsverfahren begonnen. Und obwohl die privaten Projektentwickler die Seilbahn selbst nicht betreiben wollen und ein entsprechender Betreiber auch noch nicht gefunden wurde, haben Medienberichten zufolge bereits Gespräche mit dem Salzburger Verkehrsverbund begonnen und es soll auch schon ein erster Vertragsentwurf vorliegen. Ganz anders als etwa beim Mönchsbergaufzug, der nicht nur von Mitarbeiter*innen des Museums der Moderne und von den gastronomischen Betrieben am Mönchsberg genutzt wird, sondern für viele Salzburger*innen eine barrierefreie Möglichkeit darstellt, das Naherholungsgebiet auf dem Mönchsberg zu erreichen, ist bei der geplanten Kapazität einer Gaisbergseilbahn von einer hauptsächlich touristischen Nutzung auszugehen. Denn die neue Seilbahn soll laut den Projektbetreibern eine Kapazität von 1.600 Fahrgästen haben. Pro Stunde. Laut einer Verkehrszählung - ebenfalls im Auftrag der Projektbetreiber - fahren aktuell aber „nur“ rund 500 Autos pro Tag auf die Gaisbergspitze. Rechnet man mit einem Besetzungsgrad von im Freizeitverkehr üblichen 1,85 Personen pro Auto macht das 900 Besucher*innen pro Tag. Die Kapazität der neuen Seilbahn würde den Bedarf daher um das 15-fache übersteigen! Ähnliche Zahlen weist übrigens die Straßenverkehrszählung 2021 des Landes Salzburg aus. Dort wird für die Zählstelle Gaisberg Landesstraße L108 durch Stichprobenerhebung (Erfassung der Kfz mittels Seitenradarzahlgerät) ein jahresdurchschnittlicher täglicher Verkehr von Montag bis Sonntag von insgesamt 946 Fahrzeugen ausgewiesen. Davon 912 Motorräder, PKW und Lieferwagen. Dass nur ein kleinerer Teil davon bis zur Gaisbergspitze fährt, scheint naheliegend und würde sich mit den Daten der Projektbetreiber decken.

ÖVP-Klubobmann Mayer hat in der Ausschuss-Sitzung übrigens noch mit einer anderen Aussage aufhorchen lassen: Er führte aus, dass ein Vergleich einer Gondel auf den Gaisberg mit

dem Mönchsbergaufzug „schlicht und ergreifend ins Leere“ treffen würde. Denn die Gondel *„würde ein Verkehrsmittel ersetzen, nämlich den Gaisbergbus. Weil er wäre eine Alternative, die uns ja Geld kostet und insofern ist er auch in das Klimaticket logischerweise zu integrieren, wenn man einen Autofreien Gaisberg haben will, was, glaube ich das Ziel von allen ist. Aber auf den Mönchsberg fährt kein Bus rauf“*. Die GRÜNEN haben daher in der Landtags Sitzung am 13. Dezember 2023 eine mündliche Anfrage an Verkehrslandesrat Stefan Schnöll gestellt. In der Beantwortung wurde ausgeführt, dass mit der Seilbahn eine *„geschlossene Wegekette“* durch ein *„neues Buskonzept der Linie 150 und 155“* mit einer *„geänderten Haltestellensituation“* erreicht werden soll, um den Gaisberg gleichzeitig *„vom Individualverkehr zu befreien“*. Auf die Nachfrage, ob es nun zu einer Einstellung des Gaisbergbusses kommen soll, antwortete Schnöll: *„Das liegt nicht in meiner Entscheidungsgewalt. Es gibt sicher Gründe, die dafürsprechen, aber jetzt schauen wir uns einmal an, wie dieses Gesamtverkehrskonzept dann ausschauen kann. Das hängt eben auch davon ab, ob ein Vertrag zustande kommt, mit dieser Betreibergesellschaft, ob dieses Angebot dann in den Verkehrsverbund integriert werden kann oder nicht. Aber es spricht grundsätzlich nichts dagegen, dass man auf der einen Seite mit dieser Linie 155 dann zur Haltestelle kommt, dann mit der Seilbahn nach oben fährt oder von einer anderen Seite mit dem Bus zufährt. Das kann man sich alles überlegen.“* Ein Vertrag mit den Investoren liege noch nicht vor. Schnöll: *„Diese Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen. Das heißt wir werden einmal sehen, wie diese Abgeltungsverträge ausschauen letztlich. Das hängt aber natürlich sehr stark davon ab, wie teuer diese Tickets dann sind. Weil ohne diese Preise haben wir natürlich keine Grundlage dann Abdeckungs-, Abgeltungsverträge mit dem Verkehrsverbund abzuschließen“*. Interessanterweise wurde das Ziel im Regierungsprogramm, die Gaisbergseilbahn in die Jahreskartenprodukte des Verkehrsverbundes zu integrieren, schon formuliert, bevor überhaupt ein Gesamtverkehrskonzept für den Gaisberg vorliegt. Denn dieses gibt es immer noch nicht. Die Herangehensweise, das Ergebnis schon vor der Konzepterstellung festzulegen, mutet eigenartig, um nicht zu sagen unseriös an. Auch weil man immer noch nicht mit den Kalkulationen herausrücken möchte, die dem Seilbahnprojekt zu Grunde liegen und was das finanziell für den Verkehrsverbund bedeuten würde.

In diesem Zusammenhang stellen die unterzeichneten Abgeordneten die

Anfrage:

1. Bis wann soll das erwähnte „Gesamtverkehrskonzept“ für den Gaisberg fertiggestellt werden?
2. Wer wurde mit der Konzepterstellung beauftragt?
3. Welche Kosten wurden für dieses Konzept veranschlagt?
4. Werden für die Konzepterstellung die Daten der Straßenverkehrszählung 2021 des Landes Salzburg verwendet?

5. Werden oder wurden für die Konzepterstellung weitere Verkehrszählungen durchgeführt?
 - 5.1. Wenn ja, wann, von wem und mit welchem Ergebnis?
 - 5.2. Wenn nein, warum nicht?
6. Liegen dem Land die Ergebnisse der Verkehrszählung der Projektentwickler vor?
 - 6.1. Falls ja, wie wurde diese Verkehrszählung durchgeführt?
 - 6.2. Zu welchen Ergebnissen kam diese Verkehrszählung?
7. Welcher Modal-Split wird in dem Gesamtverkehrskonzept für die Anreise der zukünftigen Gondel-Gäste zugrunde gelegt?
8. Gibt es einen Zielwert, um wie viel % der Individualverkehr auf der Gaisbergstraße mit der Gondel bzw. dem neuen Gesamtverkehrskonzept reduziert werden soll?
9. Mit welcher Zahl an täglichen Fahrten wird für die Integration dieser künftigen Verkehrsverbindung in die Jahreskartenprodukte des Salzburger Verkehrsverbundes gerechnet?
10. Warum soll eine „geschlossene Wegekette“ auf den Gaisberg nur mit einer Seilbahn, nicht aber mit den bestehenden Buslinien 151, 150 und 155 möglich sein?
11. Soll die Streckenführung bzw. Vertaktung der Buslinien 151, 150 und 155 verändert werden?
 - 11.1. Wenn ja, ab wann und wie?
12. Was soll sich an der Haltestellensituation der Buslinien 151, 150 und 155 im Zusammenhang mit dem Seilbahnprojekt ändern?
13. Warum wurde eine Integration einer erst projektierten Gaisbergseilbahn in die Jahreskartenprodukte des SVV fixiert, bevor es ein Gesamtverkehrskonzept für den Gaisberg gab?
14. Kann das Gesamtverkehrskonzept auch (noch) zu dem Ergebnis kommen, dass die Integration einer zukünftigen Gaisbergseilbahn in die Jahreskartenprodukte des SVV nicht wirtschaftlich, sparsam und zweckmäßig ist?
15. Bis zu welchen jährlichen Abgeltungskosten ist das Land Salzburg bereit die Integration einer zukünftigen Gaisbergseilbahn in die Jahreskartenprodukte des SVV weiter voranzutreiben?
16. Gibt es mittlerweile eine Betreibergesellschaft für die geplante Gaisbergseilbahn?

- 16.1. Falls ja, wer soll diese betreiben?
- 16.2. Falls nein, mit wem werden die Verhandlungen bezüglich der für die Integration einer zukünftigen Gaisbergseilbahn in die Jahreskartenprodukte des SVV geführt?
17. Liegen mittlerweile Vertragsentwürfe für die Integration einer zukünftigen Gaisbergseilbahn in die Jahreskartenprodukte des SVV vor?
 - 17.1. Falls ja, was ist der Inhalt dieser Entwürfe?
 - 17.2. Falls nein, bis wann soll ein entsprechender Vertrag abgeschlossen werden?
18. Wurden seitens der Projektbetreiber mittlerweile Unterlagen für die notwendigen Genehmigungsverfahren eingereicht?
 - 18.1. Falls ja, was ist der aktuelle Stand dieser Verfahren?
19. Dem Vernehmen nach sollen für das Projekt 150 Stellplätze in einem 2-stöckigen Parkhaus neu errichtet werden. Stimmen diese Zahlen bzw. wie viele Parkplätze sollen für das Seilbahn-Projekt neu errichtet werden?
20. Dem Vernehmen nach soll das neue Parkhaus in der Böschung neben der B158 entstehen, wo die abzweigende Straße eine Schleife bildet. Stimmen diese Angaben bzw. wo sollen die Parkplätze für das Seilbahn-Projekt neu errichtet werden?
 - 20.1. Sollen für diese neu zu errichtenden Parkplätze Flächen versiegelt werden?
 - 20.2. Soll die Straßenführung der B158 inkl. der Zufahrten in diesem Bereich geändert werden? Wenn ja, wie?
21. Dem Vernehmen nach planen die Projektbetreiber zusätzliche Parkflächen bei der Firma Biogene zuzumieten, sodass mit dem neuen Parkhaus insgesamt 244 Stellplätze zur Verfügung stehen. Stimmen diese Zahlen bzw. was ist diesbezüglich über die Pläne der Projektentwickler bekannt?
22. Dem Vernehmen nach haben die Projektentwickler auch Berechnungen zur CO₂-Bilanz des Projekts durchführen lassen.
 - 22.1. Sind dem Land diese Berechnungen bekannt?
 - 22.2. Falls ja, auf welchen Annahmen beruhen diese Berechnungen und zu welchen Ergebnissen kommen sie?

Salzburg, am 21. Dezember 2023

Heilig-Hofbauer BA MBA eh.

Mag.^a Berthold MBA eh.