

7.3 Mondseebahn - Abschnitt Salzburg bis Eugendorf

7.3.1 Lage des Trassenkorridors und Untersuchungsraum

Der Freihaltekorridor befindet sich in den Gemeinden Salzburg, Hallwang und Eugendorf. Die Trasse beginnt beim Hauptbahnhof Salzburg, wo sie im Wesentlichen den bestehenden Gleisen bis Salzburg Sam folgt und dort Richtung Nordosten schwenkt. Hier verläuft sie zwischen der Autobahn A1 und der Landesstraße B1 und folgt nach der Querung der A1 entlang der B1 bis ins Ortsgebiet von Eugendorf.

Als Untersuchungsraum wird der etwa 11,2 km lange Freihaltekorridor (15 m beiderseits der Trassenachse) und dessen umgebende Flächen definiert.

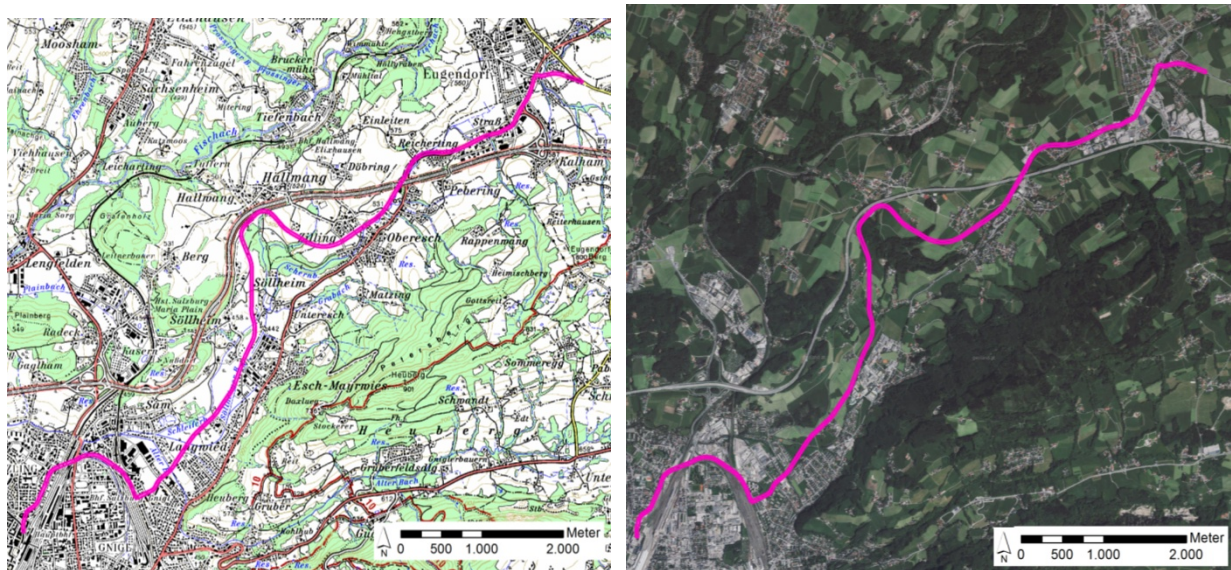


Abbildung 8: Lage des Freihaltekorridors - links: Kartenhintergrund ÖK, rechts: Kartenhintergrund Orthofoto (schwarz strichliert = unterirdisch)

7.3.2 Bezug zu anderen relevanten Plänen und Programmen

Mobilitätskonzept

Im Salzburger Landesmobilitätskonzept [1] wird eine anzustrebende Planung der Stadtreionalbahn (unter Anderem die Verbindung bis Eugendorf) festgehalten.

Regionalprogramm Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden

Zur kleinräumigen regionalen Ordnung der ausgedehnten Siedlungsstruktur werden bei Vorhandensein eines ausreichenden Entwicklungspotentials, zur Bündelung der Verkehrsströme und zur punktuellen Verdichtung des Wohn-, Versorgungs- und Arbeitsplatzangebots in den Gemeindehauptorten und -nebenzentren sowie in Fortsetzung von zu erwartenden Ordnungszielen in den Nachbarregionen folgende regionale Entwicklungsachsen festgelegt: Ausgehend von der zentralen Stadt über den Bereich Gnigl - Linzer Bundesstraße - Mayrwies - Esch – Eugendorf – Eugendbach (- Henndorf -Neumarkt).

Übereinstimmung mit dem bzw. Widersprüche zum Regionalprogramm

Die Mondseebahn verbindet die Achse Salzburg - Mayrwies - Esch - Eugendorf.

Stadtgemeinde Salzburg

Regionalprogramm Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden

Vom Alterbach bis zur nordöstlichen Gemeindegrenze ist im Bereich des Freihaltekorridors ein "Multifunktionaler Vorrangbereich für Ökologie, Erholung, Landwirtschaft" festgelegt. Das Samer Moor und ein Feuchtlandschaftsrest, welche sich beide knapp außerhalb des Freihaltekorridors befinden sind als "Vorrangbereich Ökologie" ausgewiesen. Sonstige Festlegungen sind im Bereich des Freihaltekorridors nicht vorhanden.

Übereinstimmung mit dem bzw. Widersprüche zum Regionalprogramm

Der Verlauf des Freihaltekorridors über den Multifunktionalen Vorrangbereich für Ökologie, Erholung, Landwirtschaft stellt ein mögliches Konfliktpotenzial dar. Nach Verordnung des Sachprogramms ist der Freihaltekorridor in das Regionalprogramm aufzunehmen.

Räumliches Entwicklungskonzept der Stadtgemeinde Salzburg

Der Freihaltekorridor verläuft teilweise (im Abschnitt vom Alterbach bis zur nordöstlichen Gemeindegrenze) innerhalb von ausgewiesenen Flächen der Deklaration "Geschütztes Grünland". Laut der Deklaration, die als Anhang dem REK 2007 beigelegt ist, sind diese Flächen dauerhaft als Grünland zu erhalten und es sind darin keine Bauten und Maßnahmen zuzulassen, die diesem Ziel widersprechen. Eine Herausnahme von Flächen aus dem Deklarationsgebiet ist nur möglich, wenn bezogen auf das Flächenausmaß des Einzelfalles weitestgehend gleichwertiger Flächenersatz beibehalten werden kann. Kann ein Flächenersatz nicht hergestellt werden, ist eine Herausnahme erst im Zuge der Überarbeitung des REK im 10-Jahresabstand zulässig, wobei hier zusätzlich eine Bürgerabstimmung abzuhalten ist. Eine Herausnahme von Flächen ist außerdem nur zulässig, wenn öffentliche Interessen im besonderen Maß vorliegen und das geplante Vorhaben eine besondere Qualität aufweist (hierzu sind bestimmte Kriterien einzuhalten).

Übereinstimmung mit dem bzw. Widersprüche zum REK

Die als "Geschütztes Grünland" ausgewiesenen Flächen sind teilweise betroffen. In der weiteren Projektplanung ist das genaue Ausmaß der betroffenen Deklarationsflächen zu bestimmen. Nach Verordnung des Sachprogramms ist die Gemeinde dazu verpflichtet, das REK entsprechend anzupassen.

Flächenwidmungsplan der Stadtgemeinde Salzburg

Die durch den Freihaltekorridor betroffenen Grundstücke sind als "Verkehrsflächen - Wichtige Verkehrsflächen der Gemeinde", "Verkehrsflächen - Eisenbahnen und deren Betriebsanlagen", "Mischgebiete - Kerngebiete", "Wohngebiete - Erweiterte Wohngebiete", "Verkehrsflächen - Bundes- und Landesstraßen", "Grünland - Größere Gewässer", "Betriebsgebiete - Gewerbegebiete", "Grünland - Kleingartengebiete", "Grünland - Schutzstreifen als Immissionsschutz und Abstandsflächen zwischen Gebieten mit unterschiedlicher Widmung", "Grünland - Erholungsgebiete", "Grünland - Ländliche Gebiete" und "Grünland - Gebiete für Sportanlagen, Spielplätze, Freibäder".

Übereinstimmung mit dem bzw. Widersprüche zum Flächenwidmungsplan

Vom Schwenk Richtung Nordosten bis zum Alterbach quert der Freihaltekorridor tlw. bebaute als "Grünland - Kleingartengebiete", "Betriebsgebiete - Gewerbegebiete" und "Wohngebiete - Erweiterte

Wohngebiete" gewidmete Flächen, was durchaus ein Konfliktpotenzial birgt. Hier ist laut [9] ein etwa 180 m langer Unterflurabschnitt geplant. Nach Verordnung des Sachprogramms ist der Freihaltekorridor als solcher im Flächenwidmungsplan ersichtlich zu machen.

Gemeinde Hallwang

Regionalprogramm Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden

Entlang des Freihaltekorridors ist im Regionalprogramm von der südlichen Gemeindegrenze bis Hallwang ein "Multifunktionaler Vorrangbereich für Ökologie, Erholung, Landwirtschaft" festgelegt. Der Freihaltekorridor quert zwischen Söllheim und Hallwang den Söllheimerweg, einen Geh- und Radweg, der im Regionalprogramm als "Vorrangachse Erholung" ausgewiesen ist. Südlich der Querung der Autobahn A1 verläuft der Freihaltekorridor auf einer Länge von etwa 600 m und nördlich der Autobahn etwa 400 m entlang dieses Weges.

Übereinstimmung mit dem bzw. Widersprüche zum Regionalprogramm

Der Verlauf des Freihaltekorridors über den Multifunktionalen Vorrangbereich für Ökologie, Erholung, Landwirtschaft sowie die Beeinträchtigung der Vorrangachse Erholung stellen mögliche Konfliktpotenziale dar. Nach Verordnung des Sachprogramms ist der Freihaltekorridor in das Regionalprogramm aufzunehmen.

Räumliches Entwicklungskonzept der Gemeinde Hallwang

Der Freihaltekorridor quert zunächst nördlich von Mayrwies auf einer Länge von etwa 1,4 km einen Grünkeil (Grünverbindung). Südwestlich von Zilling quert er einen vorwiegend landwirtschaftlich genutzten Raum - hier sollen sich laut REK andere Nutzungen, vor allem auch die Erholungsnutzung, der landwirtschaftlichen Nutzung unterordnen, die Siedlungen sind auf das im Siedlungskonzept angegebene Ausmaß begrenzt. Zwischen Zilling und Esch durchquert der Freihaltkorridor einen weiteren Grünkeil (Grünverbindung) auf einer Länge von ca. 400 m.

Durch die Lage der Gemeinde am nördlichen Stadtrand ergibt sich die Bedeutung des lokalen Grünraumes für den Ballungsraum der Stadt. Es handelt sich um ein stadtnahes Naherholungsgebiet im Übergangsbereich des Ballungsraumes in den angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Raum. Daher ist die Sicherung bestehender Grünkeile und Grünverbindungen von besonderer Bedeutung. Dass der Grünraum zwischen Zilling und Esch zu erhalten und nicht zu verbauen ist, ist im REK mehrmals festgehalten.

Der Söllheimer Wanderweg ist als regionaler Wanderweg von Bedeutung und als solcher zu sichern.

Zu einer geplanten neuen Bahnstrecke finden sich im REK keine Zielformulierungen. Die Ortschaften entlang der B1 sind sehr gut mit öffentlichem Verkehr (Bus) erschlossen.

Übereinstimmung mit dem bzw. Widersprüche zum REK

Eine zukünftige Bahntrasse, die teilweise innerhalb von Grünverbindungen und landwirtschaftlichen Vorrangzonen situiert ist, steht im Widerspruch zum REK der Gemeinde Hallwang.

Flächenwidmungsplan der Gemeinde Hallwang

Die durch den Freihaltekorridor betroffenen Grundstücke sind als "Verkehrsflächen - Bundes- und Landesstraßen", "Grünland - Ländliche Gebiete", "Grünland - Größere Gewässer", "Verkehrsflächen - Wichtige Verkehrsflächen der Gemeinde", "Wohngebiete - Erweiterte Wohngebiete" (nur kleinstflächig im Randbereich des Freihaltekorridors), "Betriebsgebiete - Gewerbegebiete" und "Betriebsgebiete - Betriebsgebiete".

Übereinstimmung mit dem bzw. Widersprüche zum Flächenwidmungsplan

Der Flächenwidmungsplan stelle keine Nutzungseinschränkung dar. Nach Verordnung des Sachprogramms ist der Freihaltekorridor als solcher im Flächenwidmungsplan ersichtlich zu machen.

Gemeinde Eugendorf

Regionalprogramm Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden

Auf den letzten etwa 800 m des Freihaltekorridors verläuft er entlang einer Straße, die im Regionalprogramm als "Vorrangachse Erholung" festgelegt ist. Sonstige Festlegungen sind im Bereich des Freihaltekorridors nicht vorhanden.

Übereinstimmung mit dem bzw. Widersprüche zum Regionalprogramm

Der Verlauf des Freihaltekorridors entlang der "Vorrangachse Erholung" stellt ein mögliches Konfliktpotenzial dar.

Räumliches Entwicklungskonzept der Gemeinde Eugendorf

Die Gemeinde Eugendorf ist einer der wichtigsten Verkehrsknotenpunkten der Umgebungsgemeinden der Landeshauptstadt, was den Straßenverkehr betrifft. Die Linienbusanbindung ist sehr gut. An der Westbahn verkehren Regionalzüge nach Salzburg, Attnang-Puchheim und Linz, an deren Netz die Gemeinde Eugendorf mit einer Haltestelle im Norden des Gemeindegebietes angeschlossen ist. Die Haltestelle Eugendorf leidet unter schlechter Erreichbarkeit für Fußgänger, Radfahrer und PKW-Lenker. Mit ihrer Entfernung von 1100 Metern vom Ortszentrum und ihrer Lage um 40 Meter tiefer ist sie unattraktiv. Die öffentlichen Verkehrsmittel sind vor allem für Pendler unattraktiv, mehr als 80 % der Pendler benützen das Auto. Im REK wird das Ziel formuliert, den öffentlichen Personennahverkehr auszubauen. Zentraler Bestandteil des zukünftigen Verkehrsangebotes ist die S- Bahn Salzburg.

Im Planteil des REK sind innerhalb des Freihaltekorridors keine besonderen Festlegungen vorhanden.

Übereinstimmung mit dem bzw. Widersprüche zum REK

Es kommt zu keinen Widersprüchen mit dem REK der Gemeinde Eugendorf. Nach Verordnung des Sachprogramms ist die Gemeinde dazu verpflichtet, das REK entsprechend anzupassen.

Flächenwidmungsplan der Gemeinde Eugendorf

Die durch den Freihaltekorridor betroffenen Grundstücke sind als "Grünland - Ländliche Gebiete", "Verkehrsflächen - Bundes- und Landesstraßen", "Grünland - Größere Gewässer", "Betriebsgebiete - Gewerbegebiete", "Betriebsgebiete - Betriebsgebiete", "Sonstige Baulandwidmungen - Sonderflächen", "Sonstige Baulandwidmungen - Bau-, Möbel- oder Getränkemärkte", "Wohngebiete - Erweiterte Wohngebiete", "Grünland - Schutzstreifen als Immissionsschutz und Abstandsflächen zwischen Gebieten

mit unterschiedlicher Widmung", "Mischgebiete - Ländliche Kerngebiete", "Verkehrsflächen - Wichtige Verkehrsflächen der Gemeinde" und "Wohngebiete - Reine Wohngebiete".

Übereinstimmung mit dem bzw. Widersprüche zum Flächenwidmungsplan

Die tatsächliche Betroffenheit von Wohn- und Betriebsgebieten ist im Zuge der detaillierteren Projektplanung zu untersuchen. Ob Häuser abgerissen oder abgegolten werden müssen, ist derzeit nicht beurteilbar. Nach Verordnung des Sachprogramms ist der Freihaltekorridor als solcher im Flächenwidmungsplan ersichtlich zu machen.

7.3.3 Alternative Planungsmöglichkeiten

Alternativenprüfung

Im Rahmen der Studie "ERB Salzburg-Bayern-Oberösterreich" wird auch die Mondseebahn (Stadt Salzburg bis Mondsee) beschrieben und geprüft. Ins Sachprogramm wird der Abschnitt von der Stadt Salzburg bis Eugendorf übernommen. In der Studie [9] werden für den Bereich bei der Abzweigung Haltestelle Sam Richtung Nordosten (Stadtausfahrt) zwei alternative Streckenführungen dargestellt, welche in den ersten Planungsphasen angedacht waren. Eine dieser Varianten zweigt schon etwa 400 m nördlicher Richtung Nordosten ab und führt durch das Gewerbegebiet Hannak sowie entlang des Alterbachs (siehe Abbildung 9). Diese Variante wurde nicht weiterverfolgt (ungünstige Lage der Haltestelle Hannak, längerer Unterflurabschnitt durch das Gewerbegebiet, langer Streckenabschnitt parallel zum Alterbach). Eine weitere Variante sah vor, dass der Schwenk in Richtung Nordosten nach der Haltestelle Sam und nach den Schrebergärten auf dem Fuß- und Radweg und entlang der Bundschuhstraße erfolgen sollte (siehe Abbildung 10). Diese Variante wurde ebenfalls nicht weiterverfolgt (Schrebergärten auf der gesamten Länge betroffen, für den Geh- und Radweg wäre ein Ersatz mit der gleichen Erschließungsqualität nur bedingt herstellbar).

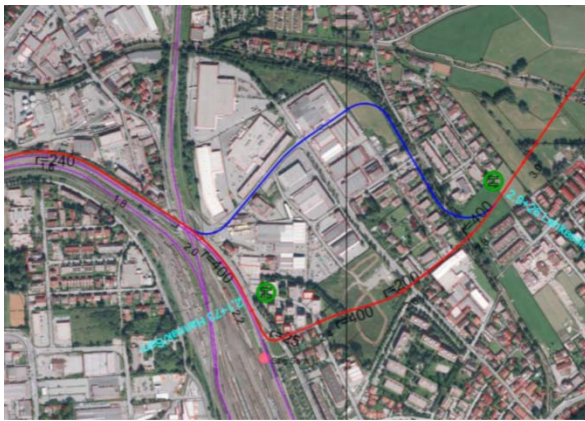


Abbildung 9: Variante der Stadtausfahrt im Bereich Gewerbegebiet Hannak (blaue Linie), Quelle: [9]



Abbildung 10: Variante der Stadtausfahrt im Bereich nach der Haltestelle Sam (blaue Linie), Quelle: [9]

Laut [9] wurde zu Beginn der Trassenuntersuchung untersucht, die Ortsdurchfahrt in Eugendorf als Unterflur durchzuführen. Da jedoch in weiterer Folge ein Vorhandensein des geplanten Autobahnanschlusses Eugendorf Ost als gegeben angesehen wurde, wurde die Unterfluroption nicht weiterverfolgt. Genau am Endpunkt ist die Anbindung des Autobahnanschlusses Eugendorf Ost geplant. Der Endhaltepunkt eignet sich aufgrund der Nähe zum höherrangigen Straßennetz als Standort für eine P&R Anlage.

Nullvariante

Bei einer Nullvariante (keine Flächenfreihaltung) ist nicht gewährleistet, dass die Flächen zum Zeitpunkt der Projektrealisierung noch zur Verfügung stehen.

Bei einer Nullvariante (keine Projektrealisierung) wäre eine schnelle Regionalbahnverbindung mit Anbindung an die wesentlichen Siedlungen zwischen Salzburg und Eugendorf nicht gegeben.

7.3.4 Umweltfolgenabschätzung

Tabelle 8: Umweltzustand und Abschätzung der Auswirkungen durch die Freihaltung eines Korridors für ein Schienenprojekt sowie Maßnahmevorschläge zur Verminderung der Auswirkungen, Mondseebahn - Abschnitt Salzburg bis Eugendorf

Schutzgut	Bestand	Auswirkung	Auswirkung - Erläuterung	Maßnahmen
Boden				
Bodentypen	Vom Salzburger Hauptbahnhof bis zur Querung der Bachstraße ist die Flächen innerhalb des Freihaltekorridors keinem Bodentyp zugewiesen (größtenteils sind die Flächen versiegelt). Lockersedimentbraunerde befindet sich vor allem nordwestlich Esch-Mayrwies, südlich Hallwang, bei Zilling, südlich Reicherting und in Eugendorf. Gleyböden befinden sich im Bereich Langwied, südwestlich Esch-Mayrwies, bei Söllheim, nördlich Oberesch und im Bereich Straß bzw. Eugendorf. Niedermoorböden kommen nördlich des Alterbachs sowie um Reicherting vor, Hochmoorböden auf einer kleinen Fläche bei Reicherting.		Der Freihaltekorridor (15 m Puffer um die Trassenachse) hat eine Gesamtfläche von ca. 33,7 ha. Auf 23,7 % (8 ha) dieser Fläche ist kein Bodentyp zugewiesen (versiegelt), 43,3 % (14,6 ha) des Freihaltekorridors betrifft Lockersedimentbraunerde, 24,9 % (8,4 ha) Gleyboden, 6,5 % (2,2 ha) Niedermoor, 1,5 % (0,5 ha) Pseudogley und 0,2 % (0,07 ha) Hochmoor. Aufgrund der Beanspruchung von teilweise sensiblen Bodentypen (Moorböden, Gley) werden die Auswirkungen als "gegeben" eingestuft. Moorböden sollen laut Alpenkonvention grundsätzlich nicht genutzt werden oder unter landwirtschaftlicher Nutzung derart bewirtschaftet werden, dass sich ihre Eigenart nicht verändert.	
Altlasten	In der Stadt Salzburg liegen einige Altlasten-Prüfflächen innerhalb des Freihaltekorridors. Diese sind: Hauptbahnhof Sbg - Remise I, ESSO-Tanklager Rettenlackstraße, Ziegeleistraße, Warwitzweiher Süd, Ziegelwerk Warwitz, Schrottplatz Christmann, eine Fläche in Söllheim und die Tankstelle Höpflinger in Eugendorf. Altstandorte liegen mehr als 70 m vom Freihaltekorridor entfernt (ÖBB-Streckenleitung, Union Konsumgenossenschaft Salzburg, Fels- und Sprengtechnik, Fa. Moser GmbH, Fa. Schrack, Vorspann-Technik).		Es werden maximal geringe Auswirkungen erwartet.	In der weiteren Projektplanung sind die im Nahbereich liegenden Verdachtsflächen und Altstandorte hinsichtlich Gefährdungspotenzial zu untersuchen.
Klima und Luft				
Klima und Luft	Der Bereich des Freihaltekorridors, welcher sich in der KG Salzburg befindet, ist laut SAGIS durch Stickstoffdioxid und PM ₁₀ belastet. Die im SAGIS aufgezeigten Gebiete werden auch in der „Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über belastete Gebiete (Luft) zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000“ gelistet (d.h. wiederholte Überschreitung der Werte nach IG-Luft auf längere Zeit). Die Gemeinden, in dem sich der Freihaltekorridor befindet, sind Teil des "Sanierungsgebietes für Stickstoffdioxid und Feinstaub" [6]. In [6] werden auch Maßnahmen in den Bereichen Verkehr, Betriebe, Warmwasser- und Energieversorgung und Sonstige Bereiche		Klima: keine Auswirkungen. Luft: Die Belastung durch Stickstoffdioxid und Feinstaub wird sich durch die Realisierung der Mondseebahn nicht verschlechtern. Die Auswirkungen des Schienenprojektes auf die Luftqualität werden als tendenziell positiv eingestuft.	

Schutzgut	Bestand	Auswirkung	Auswirkung - Erläuterung	Maßnahmen
	vorgeschrieben und hinsichtlich ihrer Wirksamkeit, Kosten und Umsetzbarkeit beurteilt.			
Wasser				
Vorhandene Wasserflächen	Der Freihaltekorridor quert folgende Fließgewässer (von West nach Ost): Lämmererbach, Alterbach, Kamingraben Unterlauf, Söllheimer Bach (3x), Schleiferbach und Kahlhammerbach.		Da mehrere Bachläufe und Flüsse gequert werden, werden die Auswirkungen als "gegeben" eingestuft.	Bei der Realisierung des Projektes sind entsprechende Schutzmaßnahmen (Bachquerung) vorzusehen.
Vorhandene Quellen	Innerhalb des Freihaltekorridors sind laut SAGIS keine Quellen vorhanden. Die nächstgelegenen Quellen liegen mehr als 100 m vom Freihaltekorridor entfernt.		Auswirkungen auf Quellen sind nicht zu erwarten.	
Wasserschutz- und Schongebiete	Der Freihaltkorridor verläuft über das Wasserschutzgebiet "WG Zilling, Hallwang - Weberquelle - Schutzgebiet II" zur Trinkwasserversorgung für eine Genossenschaft. Laut Bescheid vom 18.09.2001 (Zahl 1/01-2.035/107-2001) sind innerhalb des Schutzgebietes unter anderem alle Handlungen und Grabungen verboten, die nicht der Wassergewinnung dienen und der Gewässergüte abträglich sind. Jede Verletzung der Grasnarbe, soweit sie nicht durch den Träger der Wasserversorgung aus betrieblichen Gründen angeordnet wird, ist untersagt. Eine beabsichtigte Änderung in der derzeitigen Nutzungsart ist der Wasserrechtsbehörde anzuzeigen, die im Einzelfall bei einer Gefährdung der Wasserspende untersagt werden kann. Das Wasserschutzgebiet "GD Hallwang, TWA Mayrwies - Brunnen Mayrwies - Schutzgebiet" zur Trinkwasserversorgung einer Gemeinde befindet sich direkt an den Freihaltekorridor angrenzend (etwa 15 m ² liegen innerhalb des Freihaltekorridors). Wasserschongebiete sind keine betroffen.		Da laut Verordnung für die Nutzungsart des Gebietes des Wasserschutzgebietes strenge Anordnungen gelten, Die Wasserrechtsbehörde hat zu prüfen, ob eine Streckenführung innerhalb des Wasserschutzgebietes überhaupt möglich ist.	Es ist zu prüfen, ob eine Streckenführung innerhalb des Schutzgebietes möglich ist.
Überschwemmungsgebiete, Gefahrenzonen, Retentionsräume	Im Bereich Sam, Langwied und Mayrwies quert der Freihaltekorridor gelbe und rote Gefahrenzonen. Die rote Gefahrenzone beschränkt sich dabei auf die unmittelbaren Nahbereiche der Bäche. Bei der Ortsdurchfahrt Eugendorf sind im Ortsteil Straß und im Aufeld weitere Bereiche mit Durchquerung von Wildbachgefahrenzonen gelb und rot gegeben. Für den Alterbach existiert eine Gefahrenzonenplanung der Bundeswasserbauverwaltung. Sie reicht vom Alterbach etwa 2 km Richtung Nordosten. Im Bereich der Bachquerungen ist die Rote Zone betroffen. Auf den landwirtschaftlichen Flächen verläuft der Freihaltekorridor teilweise im Bereich der Rot-Gelben Zone, Gelben Zone sowie auf Flächen mit Restrisiko.		Aufgrund der abschnittswisen Querung der, vor allem, gelben Gefahrenzonen werden die Auswirkungen als "gegeben" eingestuft.	In der Konkretisierung der Planungen sind entsprechende bauliche Maßnahmen zu berücksichtigen. Es ist nachzuweisen, dass es zu keinen nachteiligen Auswirkungen auf das Abflussverhalten kommt.
Pflanzen und Tiere				
Schutzgebiete	Der Freihaltekorridor befindet sich außerhalb von Schutzgebieten. Die nächstgelegenen Schutzgebiete sind der Geschützte		Es sind keine Auswirkungen auf Schutzgebiete zu erwarten.	

Schutzgut	Bestand	Auswirkung	Auswirkung - Erläuterung	Maßnahmen
	Landschaftsteil "Samer Mösl" und das Naturdenkmal "Moorwäldchen in Sam", die 35 m bzw. 80 m vom Freihaltekorridor entfernt sind.			
Biotop	<p>Folgende Biotopie liegen innerhalb des Freihaltekorridors (von West nach Ost):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wasser-/Entwässerungsgraben • Hecke artenreich (2x) • Niederungsbach der Zkl. 3: Alterbach • Wasser-/Entwässerungsgraben (3x) • Niederungsbach der Zkl. 3: Söllheimerbach • Feuchtlandschaftsrest • Wasser-/Entwässerungsgraben • Schleiferbach • Hochstaudenreicher Graben NW Eiche 0050 • Mulde mit Hochstauden NW Drechsler • Bach NO Wenigeigen • Haubenödbach im Wald oberhalb WBV • Schernbach bei Oberesch • Schernbach KG-Grenze Hallwang/Eugendorf • Galeriewald links 1 am Schernbach • Reiterhauserbach N Autobahn (2x) • Ufer-Hochstauden N am Reiterhauserbach (2x) • Ufer-Hochstauden S am Reiterhauserbach • Rosskastanie S an der Wiener Straße • Kuchlerbach - Aufeld - Thalgauer Straße • Galeriewald W am Kuchlerbach N Aufeld • Galeriewald O am Kuchlerbach N Aufeld <p>Zwischen Mayrwies und Söllheim verläuft ein lokaler Grünkorridor (auch im REK als Grünverbindung gekennzeichnet).</p>		Etwa 1,3 ha ausgewiesene Biotopie sind von der Freihaltefläche betroffen. Knapp 1,2 ha davon sind nach §24, 0,03 ha nach §26 des Sbg NSchG geschützt. Die Auswirkungen werden, auch aufgrund des Verlaufs durch sensible Bereiche im Bereich des Samer Mösls und der Zerschneidung von Grünkorridoren, als "gegeben" bewertet.	Für die betroffenen Biotopie sind Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen vorzusehen. Für die Umsetzung ist der Projektwerber zuständig.
geschützte / gefährdete Tier- und Pflanzenarten	Aufgrund der vorliegenden Biotopie kann davon ausgegangen werden, dass teilweise geschützte bzw. gefährdete Arten vorkommen.		Der Lebensraum gefährdeter bzw. geschützter Arten geht im Freihaltekorridor tlw. verloren (siehe "Biotopie"). Die Umweltauswirkungen werden als "gegeben" eingestuft.	siehe Biotopie
Landschaft				
Landschaftsbild	Das relativ flache Gelände wird durch die Autobahn, die Siedlungsgebiete und landwirtschaftliche Flächen geprägt. Südlich des Freihaltekorridors erhebt sich der zum Großteil bewaldete Petersberg. Zunächst verläuft der Freihaltekorridor durch das Siedlungsgebiet von Salzburg (auf und neben bestehenden Eisenbahnschienen) und folgt danach mehr oder weniger dem Siedlungsrand über landwirtschaftlich genutzte Flächen und am geschützten Landschaftsteil "Samer Mösl" vorbei Richtung Nordosten. Nach der Querung der Autobahn verläuft der Freihaltekorridor innerhalb des Siedlungsbereich von Eugendorf.		Aufgrund der Zerschneidung der Landschaft (vor allem zwischen Langwied und Oberesch) werden die Auswirkungen als "gegeben" eingestuft.	Im Zuge der Projektrealisierung sind Gestaltungsmaßnahmen zur Einbindung in die Landschaft vorzunehmen.

Schutzgut	Bestand	Auswirkung	Auswirkung - Erläuterung	Maßnahmen
Mensch				
Erholungsnutzung	<p><u>innerhalb des Freihaltekorridors:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Radwege: Mehrere Radwege sind durch den Freihaltekorridor betroffen. Der Söllheimerweg (Geh- und Radweg) wird zwischen Söllheim und Hallwang gequert, zwischen Oberesch und Reicherting verläuft der Freihaltekorridor auf einer Länge von etwa 1 km direkt entlang dieses Weges. Dieser Weg ist im Regionalprogramm Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden als "Vorrangachse Erholung" festgelegt. • Wanderwege: Im Bereich des Samer Mösls queren zwei Wanderwege den Freihaltekorridor, einer davon ist der Rupertiweg (Europäischer Fernwanderweg E10). <p><u>außerhalb des Freihaltekorridors:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Schlösser: Das Schloss Söllheim liegt etwa 280 m westlich des Freihaltekorridors. • Sportanlagen: Die Sport- und Freizeitanlage Hallwang liegt etwa 400 m nördlich des Freihaltekorridors. Ein weiterer Fußballplatz liegt etwa 150 m östlich des Freihaltekorridors im Bereich Unteresch. In Esch-Mayrwies befindet sich in etwa 250 m Entfernung ein Tennisplatz. • Sonstiges: Das Odeion Kulturforum Salzburg liegt etwa 50 m südlich des Freihaltekorridors. 		<p>Die angeführten Rad- und Wanderwege sind vom Freihaltekorridor betroffen. Aufgrund der Beeinträchtigung des Geh- und Radwegs (Söllheimerweg), welcher als "Vorrangachse Erholung" festgelegt ist, werden die Auswirkungen als gegeben eingestuft.</p> <p>Negative Auswirkungen auf sich in der Umgebung befindende Freizeit- und Erholungseinrichtungen sind nicht zu erwarten (Auswirkungen durch Lärm können derzeit nicht beurteilt werden).</p>	<p>Im Zuge der Projektrealisierung sind Maßnahmen für die direkt betroffenen Rad- und Wanderwege zu treffen, um den Fortbestand zu sichern.</p>
Siedlung und Wohnen	<p>Der Freihaltekorridor verläuft durch das Siedlungsgebiet von Salzburg (wobei hier entlang bestehender Gleise), zwischen Sam und Langwied hindurch, nördlich an Esch-Mayrwies vorbei, südlich Hallwang und nördlich Oberesch bis zur A1 Westautobahn sowie an Reicherting und Straß vorbei in das Siedlungsgebiet von Eugendorf.</p> <p>In Salzburg und Eugendorf liegen teilweise als Wohngebiet gewidmete Flächen innerhalb des Freihaltekorridors (15 m Puffer zur Trassenachse), Teilbereiche von Gebäuden liegen randlich innerhalb des Freihaltekorridors. Der Freihaltekorridor verläuft auch über die Kleingartensiedlung in Salzburg Sam westlich der Aglassingerstraße.</p>		<p>Die Erreichbarkeit der Siedlungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln wird durch die Mondseebahn verbessert. Dieser Aspekt ist für Siedlung und Wohnen positiv zu bewerten.</p> <p>Da sich der Freihaltekorridor teilweise auf gewidmetem Bauland (Wohngebiet) befindet, ist von "gegebenen" Auswirkungen auszugehen. Ob tatsächlich Gebäude betroffen und somit abgegolten oder abgerissen werden müssen, ist in der derzeitigen Planungsphase noch nicht beurteilbar.</p>	
Sonstige Nutzungsinteressen (Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Jagd)	<p>LW: In der Gemeinde Salzburg liegen landwirtschaftliche Flächen mit geringer Bodenbonität innerhalb des Freihaltekorridors. Sie befinden sich zwischen Alterbach Richtung Nordosten bis zur Gemeindegrenze. In der Gemeinde Hallwang sind Flächen mit überwiegenden bedeutender oder hoher Bodenbonität betroffen, sowie auch sehr bedeutende Böden und mäßige bis durchschnittliche Böden. In der Gemeinde Eugendorf kommen (auf den relativ wenig betroffenen landwirtschaftlich genutzten Flächen) durchschnittliche bis sehr bedeutende Böden vor.</p>		<p>LW: Der Verlust bzw. die Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen ist vor allem in der Gemeinde Hallwang südlich der Autobahn A1 relevant - hier werden die Auswirkungen als "gegeben" eingestuft. Für die restlichen betroffenen landwirtschaftlichen Flächen ist von geringen Auswirkungen auszugehen.</p> <p>FW: Die letztendlich direkt betroffenen Waldbereiche müssen bei Realisierung des Projektes gerodet</p>	

Schutzgut	Bestand	Auswirkung	Auswirkung - Erläuterung	Maßnahmen
	<p>FW: Größere zusammenhängende Waldflächen sind durch den Freihaltekorridor nicht betroffen. In der Gemeinde Hallwang wird ein Wäldchens nördlich umfahren (randlich liegt es innerhalb des Freihaltekorridors). Einige weitere Gehölzgruppen befinden sich ebenfalls innerhalb des Freihaltekorridors. Allen betroffenen Waldflächen wird laut Waldentwicklungsplan die Nutzfunktion als Leitfunktion zugeschrieben (Wertziffer 121).</p> <p>Jagd: Der Freihaltekorridor liegt innerhalb der Wildregionen 12.8 und 12.5 und in einer Rotwild-Freizone. Nähere Angaben (Wildwechsel etc.) sind nicht verfügbar. Es wird angenommen, dass der Bereich Lebensraum für Niederwild ist.</p>		<p>werden (knapp 1,3 ha Wald liegen innerhalb des Freihaltekorridors). Die Auswirkungen werden als "gering" eingestuft.</p> <p>Jagd: Der Korridor stellt eine geringe Barriere für das Wild dar, großteils führt die Trasse in Straßen- und Siedlungsnähe. Es wird von geringen Auswirkungen ausgegangen.</p> <p>Insgesamt werden die Auswirkungen auf Land-, Forstwirtschaft und Jagd mit „gegeben“ eingestuft.</p>	
Ruhe	<p>Für das Untersuchungsgebiet liegen Daten aus der Umgebungslärmkartierung Straße (A1, B150 und tlw. B1) und Schiene (Eisenbahnstrecken in der Stadt Salzburg) vor.</p> <p>Durch Straßenverkehrslärm betroffen sind Wohngebiete in der Stadt Salzburg (B150), sowie der gesamte Bereich zwischen Hallwang und Eugendorf (A1). Die Belastung reicht bis zu 65 dB (tagsüber), die Lärmbelastung in der Nacht ist um etwa 10 dB geringer.</p> <p>Durch Schienenverkehrslärm sind die nächstgelegenen Wohnsiedlungen zum Hauptbahnhof Salzburg sowie entlang der Gleise zum Bahnhof beeinträchtigt (bis zu 75 dB in direkter Nachbarschaft zu den Gleisen). Die Nachtwerte liegen etwa 5 dB unter den Tagwerten.</p>		<p>Die Auswirkungen können derzeit nicht eingestuft werden, da keine Angaben über die Fahrfrequenz vorliegen.</p>	<p>In siedlungsnahen Bereichen ist im Zuge der konkreten Projektplanungen zu prüfen, ob eine Belastung der Wohnbevölkerung gegeben ist. Wenn notwendig, sind Lärmschutzmaßnahmen zu treffen.</p>
Kultur- und Sachgüter				
Kultur- und Sachgüter	<p>Innerhalb des Freihaltekorridors sind keine Kulturgüter vorhanden. Der Freihaltekorridor verläuft über bzw. entlang von Straßen, randlich liegen Betriebsgebiete (tlw. auch Gebäude und Parkplatzflächen) innerhalb des Freihaltekorridors.</p>		<p>Auf Kulturgüter sind keine Auswirkungen zu erwarten. Für die betroffenen Sachgüter (Randbereiche von Betriebsflächen) ist in der weiteren Projektplanung zu klären, in welchem Ausmaß diese tatsächlich betroffen sind. Die Auswirkungen werden aufgrund der Sachgüter mit "gering" eingestuft.</p>	<p>Für die betroffenen Sachgüter sind mit dem jeweiligen Betreiber Maßnahmen zu vereinbaren.</p>

7.3.5 Zusammenfassung

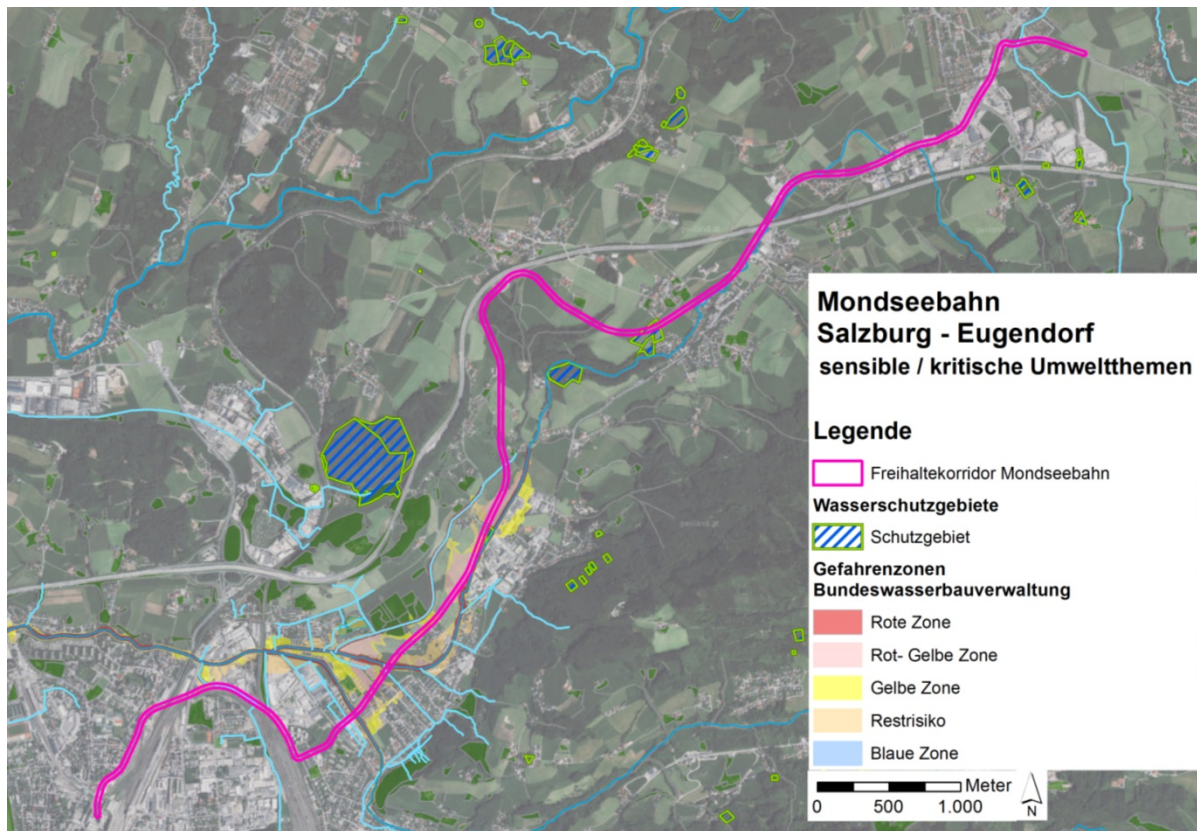


Abbildung 11: sensible/kritische Umweltthemen Mondseebahn - Abschnitt Salzburg bis Eugendorf

Eine Realisierung der Mondseebahn - Abschnitt Salzburg bis Eugendorf steht teilweise im Widerspruch zu den örtlichen und überörtlichen Konzepten. Im Gemeindegebiet von Hallwang verläuft der Freihaltekorridor teilweise innerhalb von im REK ausgewiesenen Grünkorridoren, die laut REK von Verbauung freizuhalten sind. Die Bedeutung wird vor allem deshalb so hoch eingestuft, da es sich um einen Grünraum für den Ballungsraum der Stadt handelt.

Zur Trassenführung wurden Alternativenprüfungen im Bereich der Stadtausfahrt im Bereich Sam durchgeführt. Bei einer Nullvariante wäre eine schnelle Regionalbahnverbindung mit Anbindung an die wesentlichen Siedlungen zwischen Salzburg und Eugendorf nicht gegeben.

Die Verordnung der Freihalteflächen im Sachprogramm bewirkt eine Sicherstellung der Flächen für das gegenständliche Projekt.

Bei Realisierung des Freihaltekorridors bzw. in weiterer Folge der Mondseebahn werden für das teilweise betroffene Wasserschutzgebiet "WG Zilling, Hallwang - Weberquelle - Schutzgebiet II" erhebliche Auswirkungen erwartet. In einem wasserrechtlichen Genehmigungsverfahren ist jedenfalls zu prüfen, ob eine Führung der Trasse über das Schutzgebiet möglich ist. Für die Schutzgüter Bodentypen, vorhandene Wasserflächen, Überschwemmungsgebiete, Biotope inkl. geschützte/gefährdete Tier- und Pflanzenarten, Landschaftsbild, Erholungsnutzung, Siedlung und Wohnen sowie sonstige Nutzungsinteressen (Landwirtschaft) ist mit gegebenen Auswirkungen zu rechnen. Geringe Umweltauswirkungen sind für Altlasten sowie Sachgüter zu erwarten. Auf Klima und Luft sind tendenziell positive Umweltauswirkungen zu erwarten.

7.4 Flughafenbahn Stadt Salzburg - Varianten Stieglgleis und Taxham

7.4.1 Lage der Trassenkorridore und Untersuchungsraum

Für die Flughafenbahn Stadt Salzburg werden zwei Freihaltekorridore ins Sachprogramm aufgenommen, da zum derzeitigen Zeitpunkt noch keine Entscheidung für eine der beiden Varianten getroffen wurde. Zu den beiden Varianten gibt es jeweils zwei mögliche Trassenführungen.

Die Variante „Stieglgleis“ folgt zunächst der bestehenden Stieglbahn und zweigt kurz vor der Kreuzung Moserstraße Richtung Südwesten ab. Hier trennt sich der Verlauf der beiden möglichen Trassenführungen: V1a folgt der Innsbrucker Bundesstraße, unterquert das Rollfeld des Flughafens und endet beim Airportcenter. V1b unterquert auf Höhe des Geschäftes BauMax die Innsbrucker Bundesstraße und das Rollfeld des Flughafens südlicher als V1a und schwenkt unterirdisch in den Flughafenbereich ein. V1b wird nicht bis zum Airportcenter fortgeführt.

Die Variante „Taxham“ beginnt westlich der S-Bahn-Station Europark und schwenkt in einem Bogen den Kreisverkehr westlich der A1 Westautobahn passierend zur A1 und unterquert diese. V2a folgt der Autobahn, V2d führt entlang des Siedlungsrandes von Taxham. Auf Höhe des Flughafen-Rollfeldes sind die beiden Trassenführungen wieder identisch, die Trasse biegt Richtung Süden ab und verläuft zwischen Rollfeld und Bischofswald bis unter den Flughafen.

Beide Varianten liegen größtenteils im Gemeindegebiet von Salzburg. Die Gemeinde Wals-Siezenheim ist randlich betroffen.

Als Untersuchungsraum werden die beiden jeweils etwa 3,5 km langen Freihaltekorridore (15 m beiderseits der Trassenachse) und deren umgebende Flächen definiert.

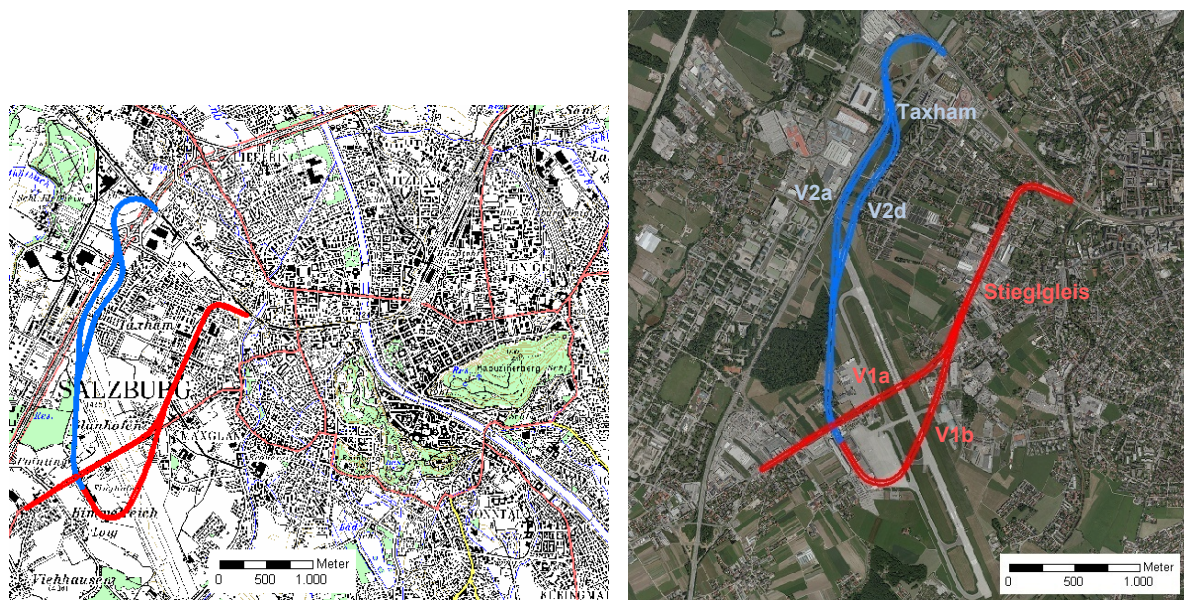


Abbildung 12: Lage der Freihaltekorridore - links: Kartenhintergrund ÖK, rechts: Kartenhintergrund Orthofoto

7.4.2 Bezug zu anderen relevanten Plänen und Programmen

Mobilitätskonzept

Im Salzburger Landesmobilitätskonzept [1] wird eine anzustrebende Planung der Flughafenbahn festgehalten.

Stadtgemeinde Salzburg

Regionalprogramm Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden

Vom Schloss Kleßheim entlang der Europastraße und der Norbert-Brüll-Straße ist im Regionalprogramm eine „Vorrangachse Erholung“ festgelegt, welche die beiden Varianten „Stieglgleis“ und „Taxham“ quert. Die Variante „Taxham“ quert beim Siedlungsrand Taxham einen „Multifunktionalen Vorrangbereich für Ökologie, Erholung und Landwirtschaft“. Südwestlich des Flughafengeländes nördlich der Innsbrucker Bundesstraße ist die bestehende Gewerbefläche als „Vorrangbereich für künftige gewerbliche Nutzungen“ ausgewiesen. Sonstige Festlegungen sind im Bereich der beiden Freihaltekorridore für die Flughafenbahn nicht vorhanden.

Übereinstimmung mit dem bzw. Widersprüche zum Regionalprogramm

Die Querung der Vorrangbereiche (gewerbliche Nutzung und Ökologie) stellt ein mögliches Konfliktpotenzial dar.

Nach Verordnung des Sachprogramms sind die Freihaltekorridore in das Regionalprogramm aufzunehmen.

Räumliches Entwicklungskonzept der Stadtgemeinde Salzburg

Alle berührten Grünlandflächen im Stadtgebiet von Salzburg sind ausgewiesene Flächen der Deklaration „Geschütztes Grünland“. Bei „Variante Stieglgleis“ sind Flächen im nördlichen Teil des Freihaltekorridors zu Beginn des Stieglgleises sowie Flächen nördlich der Innsbrucker Bundesstraße betroffen. Bei „Variante Taxham“ sind alle Flächen zwischen dem Siedlungsrand Taxham und der A1 Westautobahn sowie der Bischofwald und dessen Umgebung betroffen.

Laut der Deklaration, die als Anhang dem REK 2007 beigefügt ist, sind diese Flächen dauerhaft als Grünland zu erhalten und es sind darin keine Bauten und Maßnahmen zuzulassen, die diesem Ziel widersprechen. Eine Herausnahme von Flächen aus dem Deklarationsgebiet ist nur möglich, wenn bezogen auf das Flächenausmaß des Einzelfalles weitestgehend gleichwertiger Flächenersatz beibehalten werden kann. Kann ein Flächenersatz nicht hergestellt werden, ist eine Herausnahme erst im Zuge der Überarbeitung des REK im 10-Jahresabstand zulässig, wobei hier zusätzlich eine Bürgerabstimmung abzuhalten ist. Eine Herausnahme von Flächen ist außerdem nur zulässig, wenn öffentliche Interessen im besonderen Maß vorliegen und das geplante Vorhaben eine besondere Qualität aufweist (hierzu sind bestimmte Kriterien einzuhalten).

Übereinstimmung mit dem bzw. Widersprüche zum REK

Die als "Geschütztes Grünland" ausgewiesenen Flächen sind teilweise betroffen. In der weiteren Projektplanung ist das genaue Ausmaß der betroffenen Deklarationsflächen zu bestimmen und eine Beanspruchung dieser Flächen möglichst zu vermeiden. Nach Verordnung des Sachprogramms ist die Gemeinde dazu verpflichtet, das REK entsprechend anzupassen.

Flächenwidmungsplan der Stadtgemeinde Salzburg

Der Freihaltekorridor der Variante „Stieglgleis“ führt zunächst auf dem bestehenden Stieglgleis, welches als „Verkehrsflächen - Eisenbahnen und deren Betriebsanlagen“ gewidmet ist. An das Gleis angrenzend und randlich innerhalb des Freihaltekorridors befinden sich Flächen mit folgender Widmung: „Grünland - Ländliche Gebiete“, „Wohngebiete - Erweiterte Wohngebiete“, „Grünland - Erholungsgebiete“, „Grünland - Schutzstreifen als Immissionsschutz und Abstandsflächen zwischen Gebieten unterschiedlicher Widmung“, „Betriebsgebiete - Gewerbegebiete“, „Verkehrsflächen - Wichtige Verkehrsflächen der Gemeinde“, „Betriebsgebiete - Betriebsgebiete“. Nach dem Verlassen des Stieglgleises quert der Freihaltekorridor als „Betriebsgebiete - Gewerbegebiete“ und „Grünland - Sonstige nicht als Bauland oder Verkehrsfläche ausgewiesene Gebiete“ gewidmete Flächen.

V1a berührt in diesem Bereich den Siedlungsrand von Glanhofen („Mischgebiete - Dorfgebiete“). V1a passiert im weiteren Verlauf als „Grünland – Ländliche Gebiete“, „Verkehrsflächen – Flugplätze“, „Verkehrsflächen - Bundes- und Landesstraßen“, „Betriebsgebiete - Gewerbegebiete“ und „Grünland - sonstige nicht als Bauland oder Verkehrsfläche ausgewiesene Gebiete“ gewidmeten Flächen.

V1b verläuft nach der Querung der Innsbrucker Bundesstraße über folgende Widmungskategorien: „Betriebsgebiete - Gewerbegebiete“ und „Verkehrsflächen - Flugplätze“.

Die durch den Freihaltekorridor betroffenen Grundstücke der Variante „Taxham“ sind als „Grünland - Ländliche Gebiete“, „Sonstige Baulandwidmungen - Sonderflächen“, „Grünland - Gebiete für Sportanlagen, Spielplätze, Freibäder“, „Grünland - Kleingartengebiete“, „Verkehrsflächen - Wichtige Verkehrsflächen der Gemeinde“, „Verkehrsflächen - Flugplätze“, „Betriebsgebiete - Gewerbegebiete“, „Grünland - sonstige nicht als Bauland oder Verkehrsfläche ausgewiesene Gebiete“ und „Verkehrsflächen - Bundes- und Landesstraßen“ gewidmet. Bei Variante 2d sind randlich als „Wohngebiete - Erweiterte Wohngebiete“ gewidmete Flächen betroffen (Siedlungsrand Taxham).

Übereinstimmung mit dem bzw. Widersprüche zum Flächenwidmungsplan

Variante „Stieglgleis“:

Es ist zu prüfen, ob die entlang des bestehenden Stieglgleises randlich betroffenen Baulandwidmungen (Wohngebiete und Gewerbegebiete) durch die Bautätigkeiten berührt werden. Die Querung von Gewerbeflächen zwischen Moserstraße und Innsbrucker Bundesstraße birgt Konfliktpotenzial – hier ist zu prüfen, ob ev. Gebäude abgegolten werden müssen. Bei Variante 1a stellen das Tangieren des Dorfgebietes Glanhofen sowie einer Gewerbefläche nördlich der Innsbrucker Bundesstraße nach dem Flughafenrollfeld weitere mögliche Konfliktpotenziale dar. Variante 2b durchschneidet derzeit unbebautes Gewerbegebiet südlich der Innsbrucker Bundesstraße. Die Flugplatzwidmung wird in Tieflage gequert. Sonstige Nutzungseinschränkungen sind durch die Flächenwidmung nicht zu erwarten. Nach Verordnung des Sachprogramms ist der Freihaltekorridor als solcher im Flächenwidmungsplan ersichtlich zu machen.

Variante „Taxham“:

Die nördlich der Innsbrucker Bundesstraße gequerte Gewerbegebietswidmung stellt ein mögliches Konfliktpotenzial dar – einzelne Gewerbeobjekte sind eventuell abzulösen. Gleiches gilt für die als Kleingartengebiet gewidmeten Schrebergartenhäuschen (nur bei Variante 2d). Die Flugplatzwidmung wird in Tieflage gequert. Sonstige Nutzungseinschränkungen sind durch die Flächenwidmung nicht zu erwarten.

Nach Verordnung des Sachprogramms ist der Freihaltekorridor als solcher im Flächenwidmungsplan ersichtlich zu machen.

Gemeinde Wals-Siezenheim

Regionalprogramm Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden

Innerhalb der Gemeinde Wals-Siezenheim befinden sich im Bereich des Freihaltekorridors keine Festlegungen.

Räumliches Entwicklungskonzept der Gemeinde Wals-Siezenheim

Im Siedlungsleitbild und Freiraumkonzept (Planteil) des REK Wals-Siezenheim aus dem Jahr 2010 sind mehrere Varianten der Flughafenbahn planlich dargestellt. Im Bereich westlich der A1 Westautobahn und nördlich des Fußballstadions ist eine archäologische Schutzzone ausgewiesen. Sonstige, nicht auch im Flächenwidmungsplan festgelegte Aussagen, sind im Bereich des Verlaufs des Freihaltekorridors der Flughafenbahn nicht enthalten. Im Textteil des REK ist festgehalten, dass der Schienen-Personenverkehr für die Gemeinde keine Bedeutung hat. Es wird jedoch erwähnt, dass Planungsüberlegungen zu einer Stadtbahn zum Flughafen Salzburg bestehen, die teilweise die Gemeinde Wals-Siezenheim betreffen.

Übereinstimmung mit dem bzw. Widersprüche zum REK

Hinsichtlich des Verlaufs der Variante „Taxham“ über eine archäologische Schutzzone ist in der weiteren Projektplanung zu prüfen, ob und unter welchen Bedingungen und Maßnahmen eine Führung der Trasse in diesem Bereich möglich ist. Sonstige Nutzungskonflikte sind nicht zu erwarten.

Flächenwidmungsplan der Gemeinde Wals-Siezenheim

Der Freihaltekorridor der Variante „Stieglgleis“ berührt nur bei Realisierung der VIa Flächenwidmungen der Gemeinde Wals-Siezenheim. Es sind Widmungen der Kategorien „Verkehrsflächen - Bundes- und Landesstraßen“ sowie „Sonstige Baulandwidmungen - Einkaufszentren“ und „Betriebsgebiete - Gewerbegebiete“ (beide nördlich der Innsbrucker Bundesstraße) bzw. „Wohngebiete - Erweiterte Wohngebiete“ und „Betriebsgebiete - Betriebsgebiete“ (beide südlich der Innsbrucker Bundesstraße) betroffen.

Die durch den Freihaltekorridor betroffenen Grundstücke der Variante „Taxham“ sind als „Verkehrsflächen - Eisenbahnen und deren Betriebsanlagen“, Verkehrsflächen - Bundes- und Landesstraßen“, „Grünland - Ländliche Gebiete“, „Verkehrsflächen - Wichtige Verkehrsflächen der Gemeinde“ und „Sonstige Baulandwidmungen - Sonderflächen“ gewidmet.

Übereinstimmung mit dem bzw. Widersprüche zum Flächenwidmungsplan

Für Variante „Stieglgleis“ ist in der weiteren Projektplanung zu prüfen, inwieweit die als Bauland gewidmeten Flächen (Einkaufszentrum, Betriebsgebiete, Wohngebiete) tatsächlich betroffen sind.

Für Variante „Taxham“ sind keine Nutzungseinschränkungen zu erwarten.

Nach Verordnung des Sachprogramms sind die Freihaltekorridore als solche im Flächenwidmungsplan ersichtlich zu machen.

7.4.3 Alternative Planungsmöglichkeiten

Alternativenprüfung

Zur Errichtung einer Anbindung des Flughafens Salzburg an das regionale S-Bahn-Netz wurde im Jahr 2008 eine Machbarkeitsstudie aus eisenbahntechnischer und betrieblicher Sicht durchgeführt. Es wurden zwei Hauptvarianten mit jeweils mehreren Untervarianten ausgearbeitet, welche auf ihre bau- und betriebstechnische Machbarkeit und der zu erwartenden Kosten geprüft wurden. Im Jahr 2009 wurde die Machbarkeitsstudie aus umweltfachlicher Sicht für die verbleibenden Varianten mit einer Umweltwiderstandsanalyse ergänzt [21], um Konfliktpotenziale auf die wichtigsten Umweltschutzgüter (Siedlungsraum und örtliche Raumplanung; Arten-, Biotop- und Landschaftsschutz; Altlasten und Bodenschutz; Gewässerschutz; Denkmalschutz und kulturgeschichtliche bedeutende Bereiche) zu erkennen.

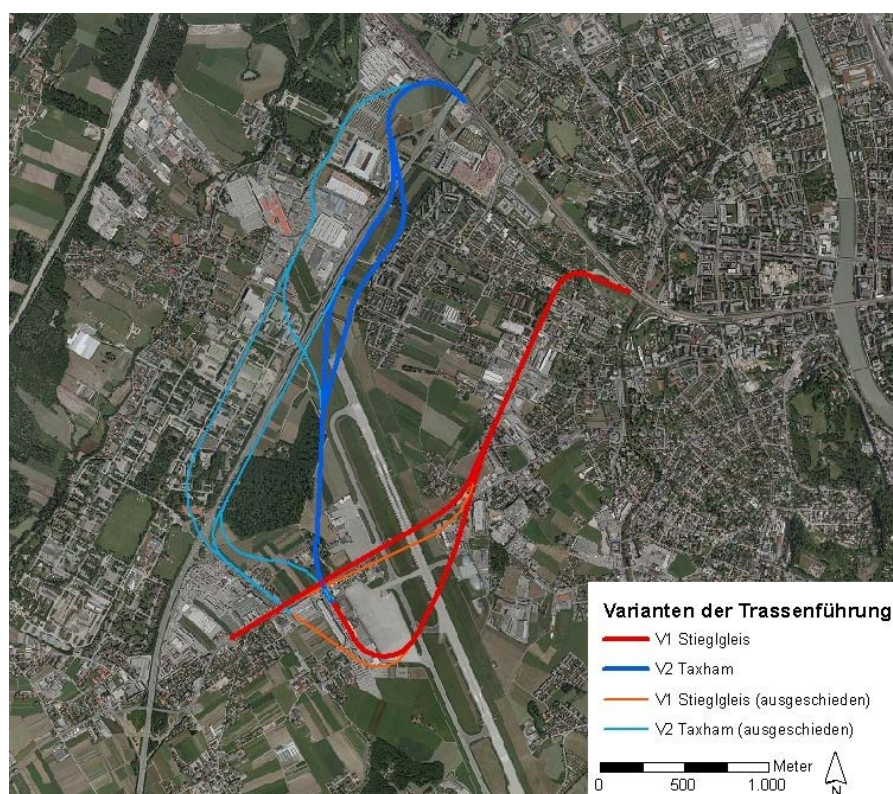


Abbildung 13: Untersuchte Varianten der Flughafenbahn in der Machbarkeitsstudie sowie der Umweltwiderstandsanalyse

Im Verlauf der Machbarkeitsstudie wurden die in obiger Abbildung hellblau bzw. orange dargestellten Untervarianten ausgeschieden. In weiterer Folge wurden die beiden in fetter Strichstärke dargestellten Varianten in der Umweltwiderstandsanalyse untersucht. Dabei wurden folgende Ergebnisse erzielt:

Tabelle 9: Vergleichende Gegenüberstellung und Bewertung der Varianten [21]

Hauptaspekt	Teilaspekt	Variante 1		Variante 2	
		1a	1b	2a	2b
Siedlungsraum	Raumentwicklung	+ 1	+ 1	0	0
	Bauland	- 2	- 2	- 1	- 1
	Grünland	- 1	- 1	- 1	- 1
Arten-, Biotop- und Landschafts-schutz	Kulturlandtypen	- 1	- 1	- 1	- 1
	Schutzgebiete und -objekte	0	0	0	0
	Lebensräume	- 1	- 1	- 2	- 2
	Arten	- 2	- 2	- 2	- 2
Altlasten und Bodenschutz	Altlasten, Altstandorte	- 1	- 1	- 1	- 1
	Bodenschutz	- 1	- 1	- 1	- 1
Gewässerschutz	Schutzgebiete	0	0	- 1	- 1
	Grundwasser, Wasserwirtschaft	- 2	- 1	- 2	- 2
	Oberflächengewässer	0	0	0	0
Denkmalschutz		- 1	- 1	- 1	- 1

- 4 Ausschlusskriterium
- 3 hohes Konfliktpotential / hohe negative Wirkung
- 2 mittleres Konfliktpotential / mittlere negative Wirkung
- 1 geringes Konfliktpotential / geringe negative Wirkung
- 0 kein Konfliktpotential / keine Relevanz
- + 1 positive Auswirkungen, Zielkongruenz
- + 2 erhebliche positive Auswirkungen, starke Zielkongruenz

Aus der zusammenfassenden Gegenüberstellung ist erkennbar, dass die Konfliktpotenziale überwiegend als gering eingestuft wurden. Als „mittel“ wurden die Konfliktpotenziale zum Artenschutz, zum Lebensraumschutz sowie zum Grund- und Trinkwasserschutz eingestuft. Hohe Konfliktpotenziale oder Ausschlusskriterien wurden nicht zugewiesen. Hinsichtlich Artvorkommen bestimmter Tiergruppen und Auswirkungen auf das Grundwasser wird in [21] angeraten, detailliertere Untersuchungen durchzuführen, um das Konfliktpotenzial genauer einstufen zu können. Alle geprüften Untervarianten werden aus Sicht von Raum und Umwelt als machbar eingestuft.

Nullvariante

Bisher ist der Flughafen Salzburg nicht mittels Bahn erreichbar. Durch die Realisierung der S-Bahn ergeben sich neben der Anbindung des Flughafens auch Vorteile für die Wohn- und Arbeitsbevölkerung entlang der Strecke, da mehrere Haltestellen vorgesehen sind. So ist auch eine direkte Erreichbarkeit des Fußballstadions (bei Realisierung der Variante Taxham) gewährleistet. Die Verkehrssituation kann durch die leistungsfähige Bahnstrecke verbessert werden. Theoretisch ist auch eine Verknüpfung der beiden Korridore zu einer Ringbahn vorstellbar.

Bei einer Nullvariante (keine Flächenfreihaltung) ist nicht gewährleistet, dass die Flächen zum Zeitpunkt der Projektrealisierung noch zur Verfügung stehen.

Bei einer Nullvariante (keine Projektrealisierung) bleibt die Verkehrssituation dem Bestand entsprechend.

7.4.4 Umweltfolgenabschätzung, Variante Stieglgleis

Tabelle 10: Umweltzustand und Abschätzung der Auswirkungen durch die Freihaltung eines Korridors für ein Schienenprojekt sowie Maßnahmenvorschläge zur Verminderung der Auswirkungen, Flughafenbahn Stadt Salzburg – Variante „Stieglgleis“

Schutzgut	Bestand	Auswirkung	Auswirkung - Erläuterung	Maßnahmen
Boden				
Bodentypen	Der Freihaltekorridor verläuft größtenteils über versiegelte Flächen. Südlich der Innsbrucker Bundesstraße quert er Flächen mit Lockersedimentbraunerde, im Bereich Glanhofen untergeordnet Anmoor. Laut [21] sind Moorböden nicht betroffen.		Durch den Freihaltekorridor werden nur geringe Flächen mit Oberboden beansprucht. Die Auswirkungen werden als gering eingestuft.	
Altlasten	<p>Innerhalb des Freihaltekorridors befindet sich laut SAGIS im nördlichen Abschnitt bis zur Innsbrucker Bundesstraße im Bereich der Abzweigung vom Stieglgleis zur Moserstraße der Altstandort „Fa. LUCAV“ (betrifft sowohl V1a als auch V2a). Im weiteren Korridorverlauf von V1a befinden sich keine Altstandorte oder Altablagerungen innerhalb der Freihalteflächen. Im weiteren Korridorverlauf von V1b befindet sich der Altstandort „Salzburger Flughafenbetriebsgesellschaft“ und die Altablagerung „Innsbrucker Bundesstraße“.</p> <p>Einige Prüfflächen liegen ebenfalls innerhalb des Freihaltekorridors (teilweise tangieren sie diesen nur). Die nachfolgend aufgezählten Verdachtsflächen für Altablagerungen und Altstandorte liegen knapp außerhalb der Freihalteflächen (von Nord nach Süd): Stieglgleis bis Innsbrucker Bundesstraße: „Körbleitengasse“ (Prüffläche und Verdachtsfläche Altablagerung), Prüffläche „Girtingsstraße“, „Schrottplatz Fa. Schaufler“ (Prüffläche und Verdachtsfläche Altstandort), „Autohaus Fa. Bammer“ (Prüffläche und Verdachtsfläche Altstandort), „Lagerhaus Maxglan“ (Prüffläche und Verdachtsfläche Altstandort), „Metallindustrie Bleckmann“ (Prüffläche und Verdachtsfläche Altstandort). V1a entlang Innsbrucker Bundesstraße bis FOC Airportcenter: Prüffläche „Lindnergrube“ V1b von Innsbrucker Bundesstraße bis Flughafen: „Tanklager US-Armee“ (Prüffläche und Verdachtsfläche Altstandort), Prüffläche „Innsbrucker Bundesstraße“ Andere Altlasten oder Verdachtsflächen kommen laut SAGIS innerhalb des Freihaltekorridors bzw. in dessen unmittelbarem Nahbereich nicht vor.</p>		<p>Insgesamt werden die Auswirkungen als „gering“ eingestuft. Laut der Umweltwiderstandsanalyse [21] wäre eine Räumung der betroffenen Altablagerungen ohne größere technische Schwierigkeiten möglich.</p> <p>In der weiteren Projektplanung sind Untersuchungen zur Behandlung der Altablagerungen, Prüfflächen und Verdachtsflächen durchzuführen und entsprechende Maßnahmen zu planen.</p>	
Klima und Luft				
Klima und Luft	Das Gebiet des Freihaltekorridors liegt außerhalb der von im SAGIS ausgewiesenen durch Stickstoffdioxid belasteten Gebiete. Belastete		<p>Klima: keine Auswirkungen. Luft: Die Belastung durch Stickstoffdioxid und</p>	

Schutzgut	Bestand	Auswirkung	Auswirkung - Erläuterung	Maßnahmen
	<p>Gebiete (KG Salzburg, A1 Salzburg Nord bis Knoten Salzburg) reichen jedoch bis 100 m bzw. 300 m an den Freihaltekorridor heran. Diese Gebiete werden auch in der „Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über belastete Gebiete (Luft) zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000“ gelistet (d.h. wiederholte Überschreitung der Werte nach IG-Luft auf längere Zeit).</p> <p>Die Gemeinden Salzburg Stadt und Wals-Siezenheim, in denen sich der Freihaltekorridor befindet, sind Teil des "Sanierungsgebietes für Stickstoffdioxid und Feinstaub" [6]. In [6] werden auch Maßnahmen in den Bereichen Verkehr, Betriebe, Warmwasser- und Energieversorgung und Sonstige Bereiche vorgeschrieben und hinsichtlich ihrer Wirksamkeit, Kosten und Umsetzbarkeit beurteilt.</p>		Feinstaub wird sich durch die Realisierung der Flughafenbahn nicht verschlechtern. Die Auswirkungen des Schienenprojektes auf die Luftqualität werden als tendenziell positiv eingestuft.	
Wasser				
Vorhandene Wasserflächen	Innerhalb des Freihaltekorridors befinden sich keine Gewässer.		Es werden keine Auswirkungen erwartet.	
Vorhandene Quellen	Innerhalb des Freihaltekorridors sind laut SAGIS keine Quellen vorhanden. Die nächstgelegene Quelle liegt etwa 480 m östlich des Korridors.		Auswirkungen auf Quellen sind nicht zu erwarten.	
Wasserschutz- und Schongebiete	Innerhalb des Freihaltekorridors befinden sich keine Wasserschutz- und schongebiete. Das nächstgelegene Wasserschutzgebiet „Kaserne Siezenheim, Brunnenfeld Bischofswald“ befindet sich etwa 180 m nördlich des Freihaltekorridors.		Auswirkungen auf Wasserschutz- und -schongebiete sind nicht zu erwarten.	
Überschwemmungsgebiete, Gefahrenzonen, Retentionsräume	Im Freihaltekorridor und dessen Umgebung befinden sich keine Gefahrenzonen der Wildbach- und Lawinerverbauung und keine Überschwemmungsgebiete und Retentionsräume. Der HQ100-Bereich der Salzach reicht bis etwa 100 m zu Freihaltekorridor.		Es werden keine Auswirkungen erwartet.	
Pflanzen und Tiere				
Schutzgebiete	Schutzgebiete kommen im Freihaltekorridor nicht vor. Die nächstgelegenen Schutzgebiete liegen mehr als 1 km entfernt.		Es werden keine Auswirkungen auf Schutzgebiete erwartet.	
Biotope	<p>Folgendes laut SAGIS ausgewiesenes Biotop liegt im Randbereich des Freihaltekorridors am Bahndamm der Westbahn:</p> <ul style="list-style-type: none"> Feldgehölz 		Da das Feldgehölz im Randbereich des Freihaltekorridors liegt, wird von keinen relevanten Auswirkungen ausgegangen.	
geschützte / gefährdete Tier- und Pflanzenarten	Laut [21] liegen relevante Nachweise aus der Biodiversitätsdatenbank vor allem aus dem Nahbereich des Rollfeldes vor (Vogelarten, Fledermäuse).		Der Lebensraum gefährdeter bzw. geschützter Arten wird im Freihaltekorridor und dessen Umgebung tlw. beeinträchtigt. Die Umweltauswirkungen werden als "gegeben" eingestuft.	
Landschaft				
Landschaftsbild	Das Landschaftsbild wird durch städtische Bebauung geprägt.		Die Wahrnehmung des Landschaftsbildes wird durch	Im Nahbereich von Glanhofen sind

Schutzgut	Bestand	Auswirkung	Auswirkung - Erläuterung	Maßnahmen
	Wohnbereiche, Gewerbeflächen, Verkehrsinfrastruktur sowie das Flughafengelände (Rollfeld und Gebäude) dominieren. Der nördliche Teil des Freihaltekorridors verläuft auf der vorhandenen Stieglbahnstrecke. Nur wenige Freiflächen sind betroffen.		eine Realisierung der Flughafenbahn wenig verändert. Die teilweise Führung auf dem vorhandenen Stieglgleis und unter dem Rollfeld des Flughafens stellt für das Landschaftsbild keine Auswirkung dar. Die Führung entlang der Innsbrucker Bundesstraße beeinflusst das Landschaftsbild nur sehr geringfügig.	im Zuge der Projektrealisierung Maßnahmen zur Einbindung der Bahnstrecke in die Landschaft vorzusehen.
Mensch				
Erholungsnutzung	Von Glanhofen Richtung Südwesten verläuft entlang der Innsbrucker Bundesstraße ein Radweg. Sonstige Erholungseinrichtungen sind im Nahbereich des Freihaltekorridors nicht vorhanden.		Je nach Führung der Bahn ist der entlang der Innsbrucker Bundesstraße führende Radweg betroffen. Es wird davon ausgegangen, dass bei Betroffenheit entsprechende Maßnahmen zur Beibehaltung des Radweges realisiert werden.	Bei Projektrealisierung ist der Fortbestand des Radwegs sicherzustellen.
Siedlung und Wohnen	Der Freihaltekorridor befindet sich innerhalb des Stadtteiles Maxglan. Zunächst nutzt er die bestehende Trasse der Stieglbahn – daran angrenzend befinden sich sowohl Siedlungs- als auch Gewerbeflächen. Nach dem Verlassen der bestehenden Gleise verläuft er entlang des südöstlichen Randes von Glanhofen. Bei Weiterführung der Trasse bis zum FOC Airportcenter befinden sich südlich an die Innsbrucker Bundesstraße angrenzend Wohnhäuser.		Konflikte mit der Siedlungsentwicklung werden durch den Freihaltekorridor und in weiterer Folge einer Realisierung der Flughafenbahn Variante Stieglgleis nicht hervorgerufen. Die Erreichbarkeit von Glanhofen und den umliegenden Siedlungsbereichen mit öffentlichen Verkehrsmitteln wird verbessert.	
Sonstige Nutzungsinteressen (Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Jagd)	LW: Der Freihaltekorridor berührt wenig landwirtschaftlich genutzte Flächen. Zwischen der Moserstraße und der Innsbrucker Bundesstraße quert er eine landwirtschaftliche Fläche mit sehr bedeutender Bonität. Die erste mögliche Trassenführung (entlang der Innsbrucker Bundesstraße) berührt stellenweise nördlich der Straße (vor der Unterführung und nach dem Flughafengelände) landwirtschaftlich genutzte Flächen mit sehr bedeutender Bonität. FW: Wälder sind vom Freihaltekorridor nicht betroffen. Jagd: Der Freihaltekorridor liegt innerhalb der Wildregion 12.8 sowie im westlichsten Bereich in der Wildregion 11.1. Er befindet sich in einer Rotwild-Freizone. Nähere Angaben sind nicht verfügbar.		LW: Da der Freihaltekorridor großteils entlang vorhandener Infrastruktur und innerhalb bzw. im Randbereich von Siedlungen verläuft, ist der Verlust landwirtschaftlich genutzter Flächen gering. Die Auswirkungen werden mit „gering“ eingestuft. FW: Forstwirtschaftlich genutzte Flächen sind vom Freihaltekorridor nicht betroffen. Jagd: Aufgrund der Führung des Freihaltekorridors im Siedlungs- und Flughafenbereich werden keine Auswirkungen auf die Jagd erwartet. Insgesamt werden die Auswirkungen auf Land-, Forstwirtschaft und Jagd mit „gering“ eingestuft.	
Ruhe	Für das Untersuchungsgebiet liegen Daten aus der Umgebungslärmkartierung Straße und Schiene sowie aus dem Fluglärnkataster vor. Der nördlichste Bereich des Freihaltekorridors liegt im Einflussbereich des Schienenlärms der Westbahn – Wohnbereiche sind hier tagsüber mit bis zu 70 dB und nachts bis zu 65 dB vorbelastet. Entlang der Innsbrucker Bundesstraße sind bei den nächstgelegenen Wohngebäuden laut Umgebungslärmkartierung tagsüber etwa 55-65 dB, nachts bis zu 55 dB zu erwarten. Der Fluglärnkataster für den Flughafen Salzburg (Prognose 2015) zeigt für die am meisten betroffene Siedlung (Glanhofen nördlich der		Die Auswirkungen können derzeit nicht eingestuft werden, da keine Angaben über die Fahrfrequenz vorliegen.	In siedlungsnahen Bereichen ist im Zuge der konkreten Projektplanungen zu prüfen, ob eine Belastung der Wohnbevölkerung gegeben ist. Wenn notwendig, sind Lärmschutzmaßnahmen zu treffen.

Schutzgut	Bestand	Auswirkung	Auswirkung - Erläuterung	Maßnahmen
	Innsbrucker Bundesstraße) Lärmbelastungen von 60-65 dB.			
Kultur- und Sachgüter				
Kultur- und Sachgüter	Innerhalb des Freihaltekorridors sind keine Kulturgüter vorhanden. Nach dem Abzweig von der bestehenden Stieglbahn ist ein Gebäude der Fa. Lucav (Autoelektrik, Fahrzeug- und Motorenteile) betroffen. Ein weiteres Gebäude nördlich der Innsbrucker Bundesstraße Ecke Kröbenfeldstraße befindet sich innerhalb des Freihaltekorridors der Variante V1a.		Auf Kulturgüter sind keine Auswirkungen zu erwarten. Für die vorkommenden Sachgüter ist in der weiteren Projektplanung zu klären, in welchem Ausmaß diese tatsächlich betroffen sind. Die Auswirkungen werden aufgrund der Sachgüter mit "gering" eingestuft.	Für die betroffenen Sachgüter (Gebäude Fa. Lucav, weiteres Gebäude) ist zu klären, ob eine Ablöse erforderlich ist.

7.4.5 Zusammenfassung, Variante Stieglgleis

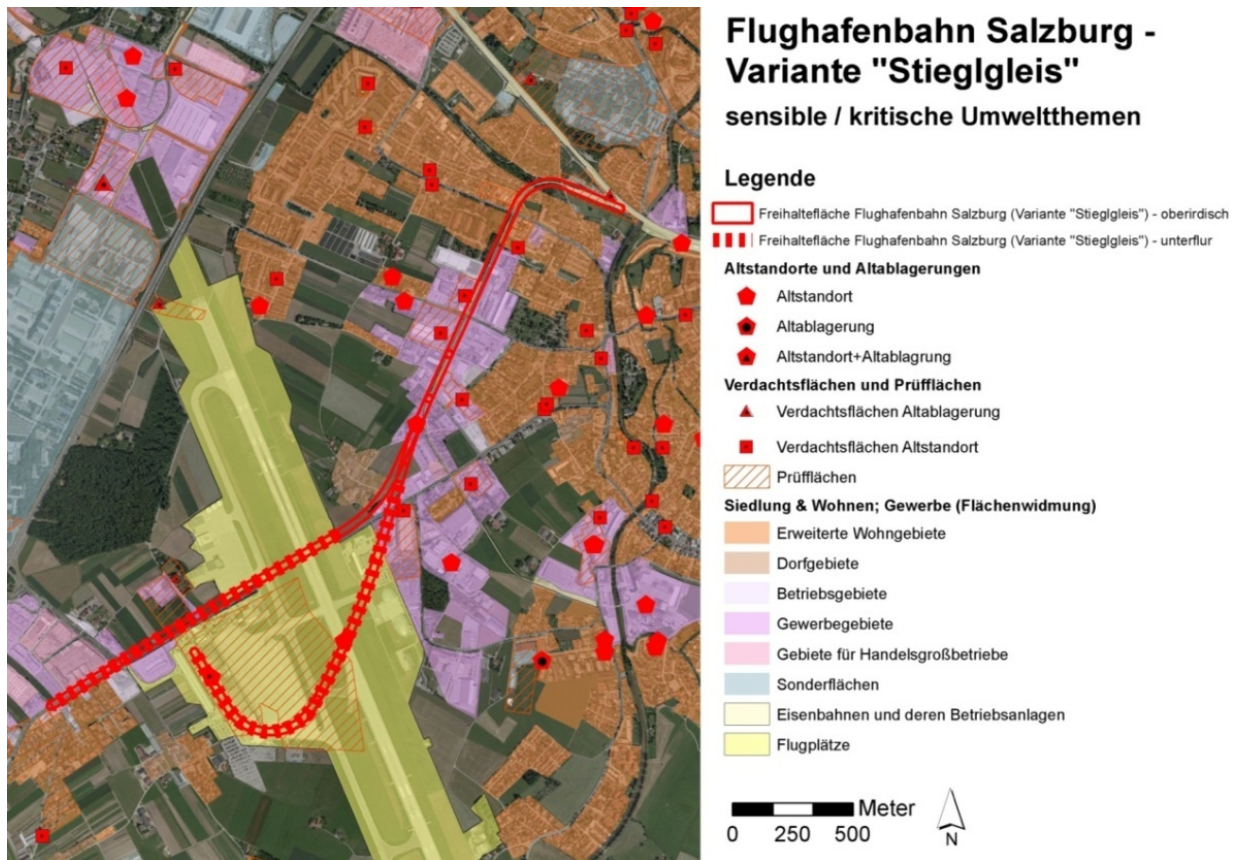


Abbildung 14: sensible/kritische Umweltthemen, Flughafenbahn Variante „Stieglgleis“

Die geplante Flughafenbahn „Variante Stieglgleis“, die größtenteils die bestehende Stieglbahntrasse nutzt und bis zum Flughafen Salzburg führt, steht nicht im Widerspruch zu den örtlichen und überörtlichen Konzepten. Der Freihaltekorridor quert Gewerbeflächen zwischen Moserstraße und Innsbrucker Bundesstraße (ev. muss ein Gebäude abgegolten werden) und nördlich der Innsbrucker Bundesstraße. Variante 1a tangiert das Dorfgebiet Glanhofen.

Im Jahr 2008 wurde eine Machbarkeitsstudie, im Jahr 2009 eine Umweltwiderstandsanalyse für mehrere Varianten der Flughafenbahn erarbeitet. Die Varianten mit der besten Bewertung wurden ins Sachprogramm Raumplanung und Verkehr übernommen. Die Verordnung des Freihaltekorridors im Sachprogramm bewirkt eine Sicherstellung der Flächen für das gegenständliche Projekt.

Bei Realisierung des Freihaltekorridors bzw. in weiterer Folge der Flughafenbahn Variante Stieglgleis ist für die Schutzgüter geschützte/gefährdete Tier- und Pflanzenarten mit gegebenen Auswirkungen zu rechnen. Geringe Umweltauswirkungen sind für die Schutzgüter Bodentypen, Altlasten, sonstige Nutzungsinteressen (Landwirtschaft) und Sachgüter (Gewerbeobjekte) zu erwarten. Auf Klima und Luft sowie Siedlung und Wohnen werden tendenziell positive Umweltauswirkungen erwartet.

7.4.6 Umweltfolgenabschätzung, Variante Taxham

Tabelle 11: Umweltzustand und Abschätzung der Auswirkungen durch die Freihaltung eines Korridors für ein Schienenprojekt sowie Maßnahmenvorschläge zur Verminderung der Auswirkungen, Flughafenbahn Stadt Salzburg – Variante „Taxham“

Schutzgut	Bestand	Auswirkung	Auswirkung - Erläuterung	Maßnahmen
Boden				
Bodentypen	Im gesamten Verlauf des Freihaltekorridors befinden sich Flächen mit Lockersedimentbraunerde.		Die Auswirkungen der Beanspruchung von Flächen mit Lockersedimentbraunerde werden als gering eingestuft.	
Altlasten	Innerhalb des Freihaltekorridors befinden sich laut SAGIS folgende Prüfflächen (die in Klammer angeführten Verdachtsflächen von Altablagerungen befinden sich außerhalb der Freihalteflächen): „Autobahnanterführung“ (Prüffläche und Verdachtsfläche Altablagerung), Kröbenfeldstraße 12 (Prüffläche und Verdachtsfläche Altablagerung, „Lindnergrube“ (Prüffläche) und „Innsbrucker Bundesstraße“ (Prüffläche). Andere Altlasten oder Verdachtsflächen kommen laut SAGIS innerhalb des Freihaltekorridors bzw. in dessen unmittelbarem Nahbereich nicht vor.		Eine Räumung der Altablagerungen ist laut [21] ohne größere technische Schwierigkeiten möglich. Auswirkungen werden mit „gering“ eingestuft.	In der weiteren Projektplanung sind Untersuchungen zur Behandlung der Prüfflächen und Verdachtsflächen durchzuführen und entsprechende Maßnahmen zu planen.
Klima und Luft				
Klima und Luft	Der Freihaltekorridor liegt teilweise innerhalb eines im SAGIS ausgewiesenen durch Stickstoffdioxid belasteten Gebiet (A1 Salzburg Nord bis Knoten Salzburg). Dieses Gebiet wird auch in der „Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über belastete Gebiete (Luft) zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000“ gelistet (d.h. wiederholte Überschreitung der Werte nach IG-Luft auf längere Zeit). Die Gemeinden Salzburg Stadt und Wals-Siezenheim, in denen sich der Freihaltekorridor befindet, sind Teil des "Sanierungsgebietes für Stickstoffdioxid und Feinstaub" [6]. In [6] werden auch Maßnahmen in den Bereichen Verkehr, Betriebe, Warmwasser- und Energieversorgung und Sonstige Bereiche vorgeschrieben und hinsichtlich ihrer Wirksamkeit, Kosten und Umsetzbarkeit beurteilt.		Klima: keine Auswirkungen. Luft: Die Belastung durch Stickstoffdioxid und Feinstaub wird sich durch die Realisierung der Flughafenbahn nicht verschlechtern. Die Auswirkungen des Schienenprojektes auf die Luftqualität werden als tendenziell positiv eingestuft.	
Wasser				
Vorhandene Wasserflächen	Innerhalb des Freihaltekorridors befinden sich keine Gewässer.		Es werden keine Auswirkungen erwartet.	
Vorhandene Quellen	Innerhalb des Freihaltekorridors sind laut SAGIS keine Quellen vorhanden. Die nächstgelegene Quelle liegt etwa 390 m nordöstlich des Korridors.		Auswirkungen auf Quellen sind nicht zu erwarten.	
Wasserschutz- und	Innerhalb des Freihaltekorridors befinden sich keine Wasserschutz-		Aufgrund der räumlichen Nähe zum	

Schutzgut	Bestand	Auswirkung	Auswirkung - Erläuterung	Maßnahmen
Schongebiete	und schongebiete. Die Trasse verläuft in unmittelbarem Nahbereich zum Wasserschutzgebiet „Kaserne Siezenheim, Brunnenfeld Bischofswald, engeres Schutzgebiet“, der nordöstlichste Teil des Wasserschutzgebietes ist etwa 7 m vom Freihaltekorridor entfernt. Zwei weitere Wasserschutzgebiete liegen in etwa 400 m bzw. 500 m Entfernung zu den Freihalteflächen.		Wasserschutzgebiet sind Auswirkungen nicht auszuschließen. Sie werden zum derzeitigen Planungsstand mit „gering“ eingestuft.	
Überschwemmungsgebiete, Gefahrenzonen, Retentionsräume	Im Freihaltekorridor und dessen Umgebung befinden sich keine Gefahrenzonen der Wildbach- und Lawinenerverbauung und keine Überschwemmungsgebiete und Retentionsräume. Der HQ100-Bereich der Salzach reicht bis etwa 400 m zu Freihaltekorridor.		Es werden keine Auswirkungen erwartet.	
Pflanzen und Tiere				
Schutzgebiete	Schutzgebiete kommen im Freihaltekorridor nicht vor. Die nächstgelegenen Schutzgebiete sind der Geschützte Landschaftsteil „Klessheimer Allee“ und das Landschaftsschutzgebiet „Siezenheimer Au“, welche etwa 30 m und 200 m entfernt liegen. Beide befinden sich westlich der A1 Westautobahn. Weitere Schutzgebiete liegen mehr als 1 km vom Freihaltekorridor entfernt.		Es werden keine Auswirkungen auf Schutzgebiete erwartet.	
Biotope	Folgende laut SAGIS ausgewiesene Biotope liegen innerhalb des Freihaltekorridors: <ul style="list-style-type: none"> • Autobahnbegleitgehölz SO Kaindl • Autobahnbegleitgehölz 3 S Kaindl • Autobahnbegleitgehölz 2 S Kaindl • Autobahnbegleitgehölz 4 S Kaindl • Baumreihe (Allee): Kleßheimer Allee • Feldgehölz • Feldgehölz (nur V2a) • Edellaubmischwald • Edellaubmischwald <p>Laut Auskunft der Abteilung Naturschutz (DI Hermann Hinterstoisser vom 30.04.2014) tangiert der Freihaltekorridor Flächen, für die Ausgleichsmaßnahmen im Zuge von Naturschutzverfahren geplant sind.</p>		Mehrere Begleitgehölze entlang der A1 Westautobahn werden teilweise beansprucht. Die Kleßheimer Allee wird vor allem bei V2b beansprucht, bei V2a ist sie randlich betroffen. Es handelt sich dabei um eine alte Allee aus Rosskastanien, die zum Schloss Kleßheim führt. Im weiteren Verlauf wird der „Bischofswald“ (als Edellaubmischwald ausgewiesen) gequert und etwas weiter südlich ein weiterer Edellaubmischwald, welcher jedoch in der Natur mittlerweile nicht mehr existiert. Die Auswirkungen werden insgesamt als „gegeben“ eingestuft, vor allem aufgrund der Lage des Korridors im Bereich der Allee und des Bischofswalds.	Im Zuge der konkreten Projektplanung sollte versucht werden, die Beanspruchung von Biotopen möglichst gering zu halten. Für die betroffenen Biotope sind Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen vorzusehen. Die geplanten Flächen für Ausgleichsmaßnahmen von anderen Naturschutzverfahren sind in der weiteren Projektplanung zu berücksichtigen.
geschützte / gefährdete Tier- und Pflanzenarten	Laut [21] liegen für den Bischofswald Nachweise mehrerer Fledermausarten vor.		Der Lebensraum gefährdeter bzw. geschützter Arten geht im Freihaltekorridor tlw. verloren (siehe "Biotope"). Die Umweltauswirkungen werden als "gegeben" eingestuft.	siehe Biotope
Landschaft				
Landschaftsbild	Der Freihaltekorridor verläuft von nördlich des Einkaufszentrums Europark nach Süden entlang der A1 Westautobahn bzw. entlang des Siedlungsrandes von Taxham und in weiterer Folge zum Flughafen.		Die Wahrnehmung des Landschaftsbildes wird durch die Realisierung der Flughafenbahn geringfügig verändert. Bei Realisierung der V2b entlang des	Im Nahbereich von Taxham sind im Zuge der Projektrealisierung Maßnahmen zur Einbindung der

Schutzgut	Bestand	Auswirkung	Auswirkung - Erläuterung	Maßnahmen
	Die Landschaft ist im nördlichen Teil des Freihaltekorridors durch das Einkaufszentrum, die A1 sowie die nördlich daran angrenzenden Gewerbeanlagen und den südlich an die A1 verlaufenden Siedlungsrand mit Grünflächen, Fußballplätzen und einer Kleingartensiedlung zwischen A1 und Siedlungsrand geprägt. Westlich des Freihaltekorridors befindet sich das Schloss Kleißheim mit der ausgedehnten Parkanlage und dem Golfplatz. Der südliche Teil des Freihaltekorridors ist durch das Rollfeld des Flughafens und den westlich davon liegenden Bischofswald geprägt.		Siedlungsrandes von Taxham werden vor allem die Sichtbeziehungen der dortigen Wohnbevölkerung verändert. Da es sich um einen städtischen Bereich mit vorhandenen Infrastruktureinrichtungen (A1, Flughafen) handelt, werden die Auswirkungen als „gering“ eingestuft.	Bahnstrecke in die Landschaft vorzusehen.
Mensch				
Erholungsnutzung	Innerhalb des Freihaltekorridors befinden sich zwischen der A1 Westautobahn und dem Siedlungsrand von Taxham mehrere Sportplätze (Fußball, Faustball, American Football) sowie eine Eis- und Stocksportanlage. Südlich dieser Sportanlagen befindet sich eine Kleingartenanlage. Außerhalb des Freihaltekorridors befinden sich die Red-Bull Arena sowie der Golfplatz beim Schloss Kleißheim. Das Schloss Kleißheim sowie der angrenzende Park sind ein bedeutendes Erholungsgebiet im Nahbereich der Stadt.		Die Sportanlagen zwischen A1 und dem Siedlungsrand Taxham werden vom Freihaltekorridor tangiert. Er führt am Rand der Kleingartenanlage vorbei (bei V2b ist davon auszugehen, dass ein paar Schrebergärten verloren gehen). Auf die Red-Bull Arena und das Schloss Kleißheim mit Park und Golfplatz werden keine Auswirkungen erwartet. Insgesamt ist von geringen Auswirkungen auszugehen.	In der konkreten Projektplanung sind die Sportanlagen südlich der A1 sowie die Kleingartenanlage hinsichtlich ihrer Flächenausdehnung möglichst wenig zu beeinträchtigen.
Siedlung und Wohnen	Der nächstgelegene Siedlungsbereich sind die Wohnanlagen in Taxham. Variante V2b verläuft direkt entlang des Siedlungsrandes, Variante V2a etwa 130 m vom Siedlungsrand entfernt (entlang der A1).		Konflikte mit der Siedlungsentwicklung werden durch den Freihaltekorridor und in weiterer Folge einer Realisierung der Flughafenbahn Variante Taxham nicht hervorgerufen. Die Erreichbarkeit von Taxham mit öffentlichen Verkehrsmitteln wird mit einer geplanten Haltestelle verbessert.	
Sonstige Nutzungsinteressen (Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Jagd)	LW: Der Freihaltekorridor verläuft von der Abzweigung der S-Bahn beim Europark in einem Bogen zur A1 und führt in diesem Abschnitt großteils über landwirtschaftlich genutzte Flächen (Acker, Grünland) mit bedeutender bis sehr bedeutender Bodenbonität. Südlich der A1 sowie östlich des Bischofswaldes werden ebenfalls landwirtschaftliche Flächen mit sehr bedeutender Bonität gequert. FW: Der nordöstliche Teil des Bischofswaldes liegt innerhalb des Freihaltekorridors. Eine weitere kleinere Waldfläche ist ebenfalls randlich betroffen. Beiden Flächen wird im Waldentwicklungsplan die Wohlfahrtsfunktion als Leitfunktion zugewiesen (Wertziffer 132). Jagd: Der Freihaltekorridor liegt innerhalb der Wildregionen 12.8 und 11.1. Er befindet sich in einer Rotwild-Freizone. Nähere Angaben sind nicht verfügbar.		LW: Der Freihaltekorridor beansprucht wenig landwirtschaftlich genutzten Flächen. Die Auswirkungen werden mit „gering“ eingestuft. FW: Durch eine Realisierung des Projektes geht sehr wenig Waldfläche beansprucht – innerhalb des Freihaltekorridors liegt lediglich der Randbereich des Bischofswaldes. Die Auswirkungen werden als „gering“ eingestuft. Jagd: Aufgrund der Führung des Freihaltekorridors im Siedlungs- und Flughafenbereich werden keine Auswirkungen auf die Jagd erwartet. Insgesamt werden die Auswirkungen auf Land-, Forstwirtschaft und Jagd mit „gering“ eingestuft.	
Ruhe	Für das Untersuchungsgebiet liegen Daten aus der Umgebungslärmkartierung Straße und Schiene sowie aus dem Fluglärmmkataster vor.		Die Auswirkungen können derzeit nicht eingestuft werden, da keine Angaben über die Fahrfrequenz vorliegen.	In siedlungsnahen Bereichen (Siedlungsrand Taxham, Kleingartenanlage) ist im Zuge der

Schutzgut	Bestand	Auswirkung	Auswirkung - Erläuterung	Maßnahmen
	<p>Der nördlichste Bereich des Freihaltekorridors (etwa bis zur Unterquerung der A1 Westautobahn) liegt im Einflussbereich des Schienenlärms der Westbahn – Wohngebäude sind im Nahbereich des Freihaltekorridors keine vorhanden.</p> <p>Sowohl für die A1 Westautobahn als auch für die Innsbrucker Bundesstraße liegt eine Umgebungslärmkartierung vor. Der Siedlungsrand von Taxham ist demnach tagsüber mit 55-59 dB vorbelastet, nachts liegen die Werte in diesem Bereich zwischen 45 und 49 dB. Die Kleingartensiedlung unterliegt einer Vorbelastung durch die Autobahn von etwa 60-64 dB tagsüber und 50-59 dB nachts. Der Fluglärmkataster für den Flughafen Salzburg (Prognose 2015) zeigt für die Kleingartensiedlung und den südlichen Bereich von Taxham Lärmbelastungen von 60-65 dB, die Taxhamer Wohngebäude nördlich der Kleingartensiedlung sind mit 55-60 dB vorbelastet.</p>			<p>konkreten Projektplanungen zu prüfen, ob eine zusätzlich Belastung der Wohnbevölkerung gegeben ist. Wenn notwendig, sind Lärmschutzmaßnahmen zu treffen.</p>
Kultur- und Sachgüter				
Kultur- und Sachgüter	<p>Innerhalb des Freihaltekorridors sind keine Kulturgüter vorhanden. Das Schloss Kleßheim liegt etwa 600 m westlich der Freihalteflächen. Sportplätze sowie eine Kleingartensiedlung sind südlich der A1 Westautobahn betroffen (siehe „Erholungsnutzung“). Das Rollfeld des Flughafens wird untertunnelt. Im nördlichen Teil des Korridors in der Gemeinde Wals-Siezenheim quert der Korridor laut REK eine archäologische Schutzzone.</p>		<p>Auf Kulturgüter sind keine Auswirkungen zu erwarten. Für die randlich betroffenen Sachgüter (Sportplätze, Kleingartensiedlung) ist in der weiteren Projektplanung zu klären, in welchem Ausmaß diese tatsächlich betroffen sind. Diese Auswirkungen wurden beim Schutzgut „Erholungsnutzung“ behandelt. Die archäologische Schutzzone stellt ein mögliches Konfliktpotenzial dar.</p>	<p>In der weiteren Projektplanung sind mögliche Beeinträchtigungen bezüglich der archäologischen Schutzzone zu untersuchen.</p>

7.4.7 Zusammenfassung, Variante Taxham

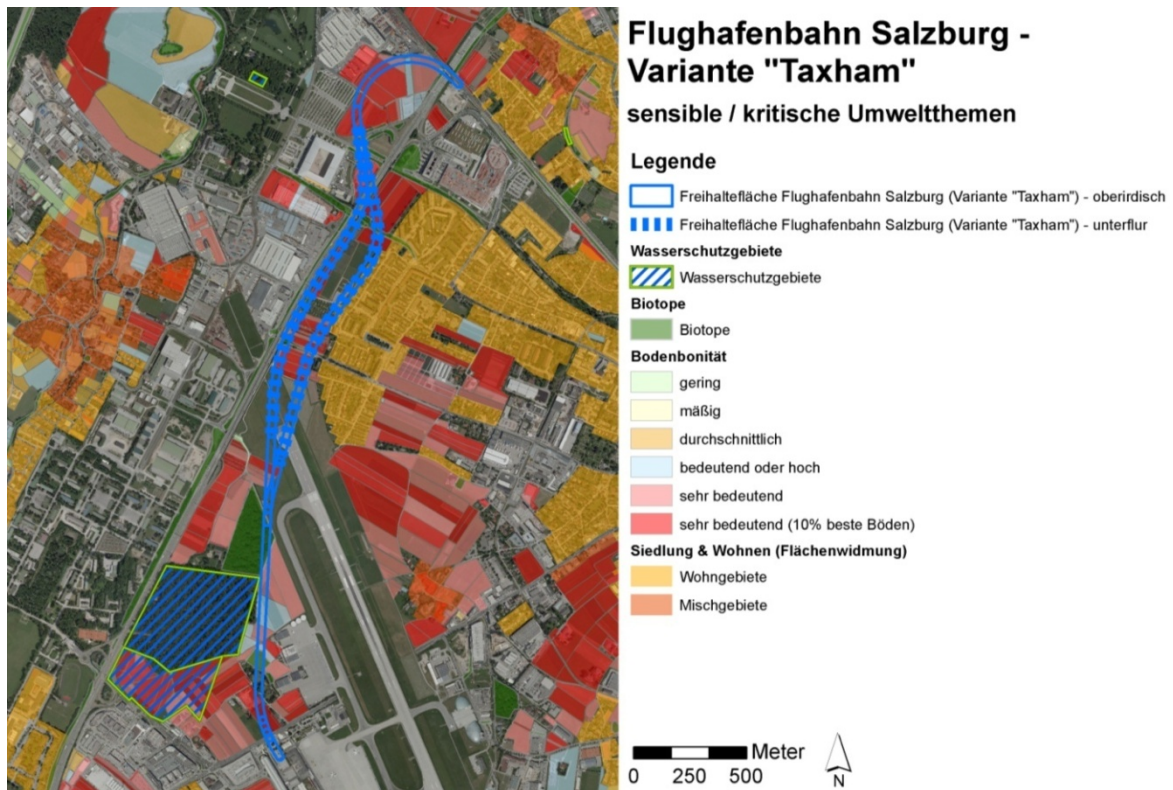


Abbildung 15: sensible/kritische Umweltthemen, Flughafenbahn Salzburg, Variante Taxham

Die geplante Flughafenbahn „Variante Taxham“ zwischen westlich der S-Bahn-Station Europark und dem Flughafen Salzburg steht nicht im Widerspruch zu den örtlichen und überörtlichen Konzepten. Der Freihaltekorridor quert eine im Regionalprogramm Stadt Salzburg und Umgebungsgemeinden ausgewiesene Vorrangzone zur gewerblichen Nutzung (nördlich der Innsbrucker Bundesstraße; im Flächenwidmungsplan als Gewerbeflächen gewidmet) und eine Vorrangzone Ökologie, die gleichzeitig auch als geschütztes Grünland im REK der Stadt Salzburg ausgewiesen und im Flächenwidmungsplan als Kleingartenanlage bzw. als Sportstätte gewidmet ist (zwischen Siedlungsrand Taxham und A1 Westautobahn). Der Freihaltekorridor verläuft über eine im REK der Gemeinde Wals-Siezenheim ausgewiesene archäologische Schutzzone. In diesen Bereichen können Nutzungskonflikte nicht ausgeschlossen werden.

Im Jahr 2008 wurde eine Machbarkeitsstudie, im Jahr 2009 eine Umweltwiderstandsanalyse für mehrere Varianten der Flughafenbahn erarbeitet. Die Varianten mit der besten Bewertung wurden ins Sachprogramm Raumplanung und Verkehr übernommen.

Die Verordnung des Freihaltekorridors im Sachprogramm bewirkt eine Sicherstellung der Flächen für das gegenständliche Projekt.

Bei Realisierung des Freihaltekorridors bzw. in weiterer Folge der Flughafenbahn Variante Taxham ist für die Schutzgüter Biotope inkl. Tier- und Pflanzenarten mit gegebenen Auswirkungen zu rechnen. Geringe Umweltauswirkungen sind für die Schutzgüter Bodentypen, Altlasten, Wasserschutz- und -schongebiete, Landschaftsbild, Erholungsnutzung sowie sonstige Nutzungsinteressen (Landwirtschaft) zu erwarten. Auf Klima und Luft sowie Siedlung und Wohnen sind tendenziell positive Umweltauswirkungen zu erwarten.

7.5 NAVIS Nordostast, dreigleisiger Ausbau Neumarkt - Steindorf

7.5.1 Lage des Trassenkorridors und Untersuchungsraum

Der geplante dreigleisige Ausbau der Westbahn (Einbindung der Braunauer Bahn in die Westbahn) befindet sich in den Gemeinden Straßwalchen und Neumarkt und betrifft die Bahnstrecke zwischen den Bahnhöfen Steindorf bei Straßwalchen und Neumarkt-Köstendorf.

Als Untersuchungsgebiet wird der etwa 1,6 km lange Freihaltekorridor (15 m beiderseits der Gleisachse) und dessen Umgebung definiert.

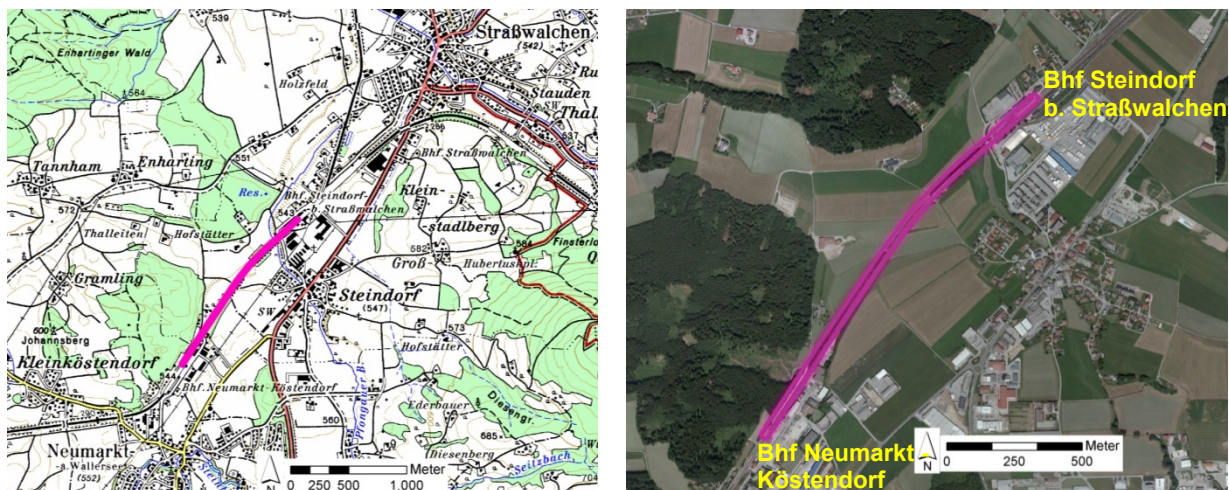


Abbildung 16: Lage der Freihaltekorridore - links: Kartenhintergrund ÖK, rechts: Kartenhintergrund Orthofoto

7.5.2 Bezug zu anderen relevanten Plänen und Programmen

Mobilitätskonzept

Im Salzburger Landesmobilitätskonzept [1] ist das Projekt NAVIS I Nordost-Ast Phase 2 (zu dem auch der gegenständliche 3-gleisige Ausbau zur Einbindung der Braunauer Bahn in die Westbahn gehört) als zu planendes Projekt gelistet.

Regionalprogramm Salzburger Seengebiete

Zum Projekt selbst finden sich im Regionalprogramm keine Aussagen. Südlich von Kleinköstendorf, jedoch nicht mehr im Bereich des geplanten 3-gleisigen Ausbaus, ist im Regionalprogramm eine Bahnhaltestelle planlich dargestellt. Aussagen im Hinblick auf allfällige Flächenfreihaltungen betreffen nur den Planungsbereich der HL-Trasse.

Übereinstimmung mit dem bzw. Widersprüche zum Regionalprogramm

Zum Regionalprogramm bestehen keine Widersprüche, wobei das gegenständliche Projekt nicht explizit erwähnt wird. Nach Verordnung des Sachprogramms ist der Freihaltekorridor in das Regionalprogramm zu übernehmen.

Marktgemeinde Straßwalchen

Räumliches Entwicklungskonzept der Marktgemeinde Straßwalchen

Zum Projekt selbst finden sich im REK der Marktgemeinde Straßwalchen aus dem Jahr 2008 keine Aussagen. Relevante planliche Festlegungen bestehen nicht.

Im Zusammenhang stehen (indirekt) folgende Festlegungen bzw. Aussagen:

- Im Zuge der Realisierung der Nahverkehrsdrehscheibe Steindorf ist auch auf die Schaffung von zusätzlichen Parkplätzen südlich des Bahngeländes Bedacht zu nehmen.
- Errichtung eines Schnellbahnverkehrs zwischen der Landeshauptstadt Salzburg und Straßwalchen bis Lengau.
- Bei Installation eines S-Bahnverkehrs zwischen Straßwalchen und Salzburg ist darauf Bedacht zu nehmen, dass die Nahverkehrszüge über Steindorf hinaus geführt werden.

Übereinstimmung mit dem bzw. Widersprüche zum REK

Das gegenständliche Projekt steht nicht im Widerspruch zum REK der Marktgemeinde Straßwalchen. Nach Verordnung des Sachprogramms ist der Freihaltekorridor in das REK zu übernehmen.

Flächenwidmungsplan der Marktgemeinde Straßwalchen

Der Großteil des Freihaltekorridors betrifft die bestehende Bahnstrecke („Verkehrsflächen - Eisenbahnen und deren Betriebsanlagen“) sowie nördlich davon Grünland („Grünland - Ländliche Gebiete“). Der Freihaltekorridor quert den Pfongauerbach („Grünland - Größere Gewässer“).

Übereinstimmung mit dem bzw. Widersprüche zum Flächenwidmungsplan

Der Flächenwidmungsplan stellt keine Nutzungseinschränkungen dar. Nach Verordnung des Sachprogramms ist der Freihaltekorridor als solcher im Flächenwidmungsplan ersichtlich zu machen.

Stadtgemeinde Neumarkt

Räumliches Entwicklungskonzept der Stadtgemeinde Neumarkt

Zum Projekt selbst finden sich im REK der Stadtgemeinde Neumarkt aus dem Jahr 2008 keine Aussagen. Relevante planliche Festlegungen bestehen nicht.

Im Zusammenhang stehen (indirekt) folgende Festlegungen bzw. Aussagen:

- Ab 2012 soll der Bahnhof von Neumarkt zum regionalen Bahn/Busknotenpunkt ausgebaut werden, wodurch die Attraktivität der Bahnverbindung – in Verbindung mit den Buslinien - weiter steigen wird.
- Ziel ist die Schaffung einer S-Bahn ähnlichen, öffentlichen Verkehrsverbindung zwischen Straßwalchen/Neumarkt und der Landeshauptstadt Salzburg. Die Zielsetzung könnte durch ein höheres Bedienungsangebot, durch Beschleunigungsmaßnahmen und durch Komfortverbesserungen umgesetzt werden.
- Da sich der Bahnhof außerhalb des fußläufigen Einzugsbereichs der im südlichen Teil der Stadt gelegenen Wohnsiedlungen befindet sind im Bahnhofsbereich ausreichend P & R – Stellplätze zur Verfügung zu stellen.

Übereinstimmung mit dem bzw. Widersprüche zum REK

Das gegenständliche Projekt steht nicht im Widerspruch zum REK der Stadtgemeinde Neumarkt. Durch den 3-gleisigen Ausbau wird der Bahnhof von Neumarkt aufgewertet.

Flächenwidmungsplan der Stadtgemeinde Neumarkt

Der Freihaltekorridor liegt zur Gänze auf als „Verkehrsflächen - Eisenbahnen und deren Betriebsanlagen“ gewidmeten Flächen.

Übereinstimmung mit dem bzw. Widersprüche zum Flächenwidmungsplan

Der Flächenwidmungsplan stellt keine Nutzungseinschränkungen dar.

7.5.3 Alternative Planungsmöglichkeiten

Alternativenprüfung

Für den dreigleisigen Ausbau wurden keine Varianten geprüft. Die Alternative besteht in der Nullvariante.

Nullvariante

Das gegenständliche Projekt bewirkt eine bessere Einbindung der Braunauer Bahn in das S-Bahn-Netz. Derzeit ist der Bahnhof Steindorf der Knotenpunkt, zukünftig soll der Bahnhof Neumarkt aufgewertet werden. Im Zuge des Umbaus des Bahnhofs Neumarkt erscheint eine Forcierung dieses Bahnhofs sinnvoll. Bei einer Nullvariante bleibt der Bahnhof Steindorf der Knotenpunkt des S-Bahn-Netzes.

7.5.4 Umweltfolgenabschätzung

Tabelle 12: Umweltzustand und Abschätzung der Auswirkungen durch die Freihaltung von Flächen für eine Schienenprojekt sowie Maßnahmenvorschläge zur Verminderung der Auswirkungen, NAVIS Nordost - dreigleisiger Ausbau Neumarkt - Steindorf

Schutzgut	Bestand	Auswirkung	Auswirkung - Erläuterung	Maßnahmen
Boden				
Bodentypen	Der Freihaltekorridor verläuft überwiegend auf Flächen mit Lockersedimentbraunerde. Auf einer Länge von etwa 100 m verläuft er auf Braunem Auboden.		Die Flächeninanspruchnahme von Braunerde und Braunem Auboden stellt geringe Auswirkungen dar.	
Altlasten	Innerhalb des Freihaltekorridors befinden sich laut SAGIS keine Altlasten bzw. Verdachtsflächen oder Prüfflächen. Der Bahnhof Steindorf ist als Altstandort eingetragen, in der näheren Umgebung (100 - 200 m entfernt) befinden sich 4 Altstandorte bzw. Altablagerungen.		Auf Altstandorte, Verdachtsflächen oder Prüfflächen sind keine Auswirkungen zu erwarten.	
Klima und Luft				
Klima und Luft	Für den Bereich des Freihaltekorridors liegen keine Informationen zur Luftbelastung vor. Der Bereich ist in der „Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über belastete Gebiete (Luft) zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 200“ nicht gelistet (d.h. keine wiederholte Überschreitung der Werte nach IG-Luft auf längere Zeit).		Klima: keine Auswirkungen Luft: Tendenziell ist bei einem Ausbau bzw. einer Stärkung des öffentlichen Schienenverkehrs, unter der Voraussetzung einer Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene, von positiven Auswirkungen auf die Luftqualität auszugehen.	
Wasser				
Vorhandene Wasserflächen	Südwestlich des Bahnhofs Steindorf wird der Pfongauerbach gequert. Teile des Projektes liegen im Bereich der wasserwirtschaftlichen Rahmenverfügung für das Einzugsgebiet des Hainbachs (BGBl. 1971 Nr. 299). Im Bereich dieser Verordnung ist besonderer Wert auf die Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf das ober- und unterirdische Gewässerregime zu legen.		Die bestehende Bahnstrecke quert den Pfongauerbach bereits mittels Brückenbauwerk. Für den 3-gleisigen Ausbau ist die Brücke neu zu dimensionieren. Es ist von keinen Auswirkungen auf den Bach auszugehen.	
Vorhandene Quellen	Innerhalb des Freihaltekorridors befinden sich keine Quellen. Die nächstgelegene Quelle liegt etwa 180 m nordwestlich des Korridors.		Auf Quellen sind keine Auswirkungen zu erwarten.	
Wasserschutz- und Schongebiete	Innerhalb des Freihaltekorridors befinden sich keine Wasserschutz- oder -schongebiete. Das nächstgelegene Wasserschutzgebiet liegt im Bereich der nächstgelegenen Quelle (siehe oben).		Auf Wasserschutz- und -schongebiete sind keine Auswirkungen zu erwarten.	
Überschwemmungsgebiete, Gefahrenzonen, Retentionsräume	Im Bereich der Querung des Pfongauerbachs und südlich davon liegen bereichsweise rote und gelbe Gefahrenzonen der Bundeswasserbauverwaltung innerhalb des Freihaltekorridors. Sonstige Festlegungen (Überschwemmungsgebieten, Wildbach-Gefahrenzonen oder Hochwasserrückhalteräumen) liegen laut SAGIS weit außerhalb des Freihaltekorridors.		Auswirkungen sind möglich und werden als gering eingestuft.	In der Konkretisierung der Planungen ist nachzuweisen, dass es zu keinen nachteiligen Auswirkungen auf das Abflussverhalten kommt. Planungen und Maßnahmen

Schutzgut	Bestand	Auswirkung	Auswirkung - Erläuterung	Maßnahmen
				haben in enger Abstimmung mit der Bundeswasserbauverwaltung zu erfolgen.
Pflanzen und Tiere				
Schutzgebiete	Innerhalb des Freihaltekorridors kommen keine Schutzgebiete vor. Etwa 400 m südlich des Korridors befindet sich der geschützte Landschaftsteil „Lindengruppe beim Samshofbauern“.		Auswirkungen auf Schutzgebiete sind nicht gegeben.	
Biotope	Laut SAGIS wird ein Biotop vom Freihaltekorridor gequert: <ul style="list-style-type: none"> Steindorferbach N Steindorf (Bezeichnung laut ÖK50: Pfongauerbach) 		Es ist von keinen Auswirkungen auf den Bach auszugehen (siehe Schutzgut „Vorhandene Wasserflächen“).	
geschützte / gefährdete Tier- und Pflanzenarten	Es ist nicht von besonderen Beständen geschützter bzw. gefährdeter Tier- und Pflanzenarten auszugehen.		Es werden keine Auswirkungen erwartet.	
Landschaft				
Landschaftsbild	Der Freihaltekorridor ist durch die bestehende Bahntrasse mit den beiden Bahnhöfen Steindorf und Neumarkt geprägt. Nördlich und südlich des Korridors befinden sich landwirtschaftlich genutzte Flächen, nördlich des Bahnhofs Neumarkt eine größere Waldfläche. Beide Bahnhofsbereiche sind umgeben von gewerblicher Nutzung, die Ortschaft Steindorf liegt etwa 200 m südlich des Freihaltekorridors.		Da es sich um einen 3-gleisigen Ausbau der Bestandsstrecke handelt, werden die Auswirkungen auf das Landschaftsbild als nicht relevant eingestuft.	
Mensch				
Erholungsnutzung	Südlich des Bahnhofs Steindorf wird der Arnoweg gequert. Sonstige Erholungseinrichtungen befinden sich im Nahbereich des Freihaltekorridors nicht.		Die bestehende Bahnstrecke quert den Weg mittels Überführung. Die Überführung muss angepasst werden. Auswirkungen auf den Arnoweg sind nicht zu erwarten.	
Siedlung und Wohnen	Das nächstgelegene bewohnte Gebäude liegt etwa 50 m nördlich des Freihaltekorridors, einzelne weitere Gebäude etwa 150 bis 200 m nördlich. Die nächstgelegenen Wohngebäude der Ortschaft Steindorf befinden sich etwa 200 m südlich des Korridors.		Die Erreichbarkeit durch die Bahnhöfe Steindorf und Neumarkt bleibt bestehen. Der Bahnhof Neumarkt soll als Knotenpunkt ausgebaut werden, bisher ist der Bahnhof Steindorf der Knotenpunkt. Die Auswirkungen auf Siedlung und werden als neutral bewertet.	
Sonstige Nutzungsinteressen (Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Jagd)	LW: Der Großteil der an den Freihaltekorridor angrenzenden Flächen wird landwirtschaftlich genutzt. Die Bodenbonität wird überwiegend als sehr bedeutend eingestuft. FW: Innerhalb des Freihaltekorridors kommt kein Wald vor. Zwei Gehölzbestände nördlich und südlich der bestehenden Bahnstrecke auf Höhe der Ortschaft Steindorf sind im WEP als Wald mit überwiegender Wohlfahrtsfunktion (Wertziffer 132) ausgewiesen. Weitere Begleitgehölze südlich der bestehenden Bahntrasse nördlich des Bahnhofs Neumarkt sind im WEP ebenfalls als Wald mit		LW: Da es lediglich zu einer kleinen Flächenbeanspruchung entlang der bisherigen Bahnstrecke kommt, werden die Auswirkungen als „gering“ eingestuft. FW: Da kein Wald innerhalb des Freihaltekorridors liegt, ergeben sich keine Auswirkungen. Jagd: Da es sich um einen Ausbau der Bestandsstrecke um ein Gleis handelt, sind Auswirkungen auszuschließen.	

Schutzgut	Bestand	Auswirkung	Auswirkung - Erläuterung	Maßnahmen
	<p>Wohlfahrtsfunktion (Wertziffer 132) ausgewiesen. Der Wald nördlich des Bahnhofs Neumarkt ist Nutzwald. Diese Waldflächen berühren den Freihaltekorridor nicht.</p> <p>Jagd: Der Freihaltekorridor liegt innerhalb der Wildregion 12.6 und in einer Rotwild-Freizone. Nähe Angaben sind nicht verfügbar.</p>		<p>Insgesamt werden die Auswirkungen aufgrund der kleinflächigen Beanspruchung von landwirtschaftlich genutzten Flächen als „gering“ eingestuft.</p>	
Ruhe	<p>Im Bereich des Freihaltekorridors liegen Daten zur Umgebungslärmkartierung Schiene vor. Die der Bahnstrecke nächstgelegene Häuserreihe von Steindorf ist demnach tagsüber Lärmimmissionen von bis zu 70 dB ausgesetzt, die dahinter liegenden Gebäude bis zu 65 dB. Die nächstgelegenen Einzelhäuser nördlich des Freihaltekorridors sind ebenfalls Lärmimmissionen in dieser Größenordnung ausgesetzt. Nachts liegen die Werte etwa 5 dB unter den Tagwerten.</p>		<p>Durch den 3-gleisigen Ausbau der Bestandsstrecke ist zukünftig mit einer höheren Zugfrequenz zu rechnen. Auf Ebene der SUP kann nicht beurteilt werden, ob es zu einem Ansteigen der Lärmimmissionen kommen wird.</p>	<p>Die zukünftige Lärmsituation ist in der weiteren Projektplanung näher zu betrachten. Gegebenenfalls sind Lärmschutzmaßnahmen zu setzen.</p>
Kultur- und Sachgüter				
Kultur- und Sachgüter	<p>Innerhalb des Freihaltekorridors kommen keine Kulturgüter vor. Sachgüter, mit Ausnahme der bestehenden Bahngleise, sind ebenfalls nicht betroffen.</p>		<p>Auf Kultur- und Sachgüter ergeben sich keine Auswirkungen.</p>	

7.5.5 Zusammenfassung

Einbindung Braunauer Bahn in Westbahn

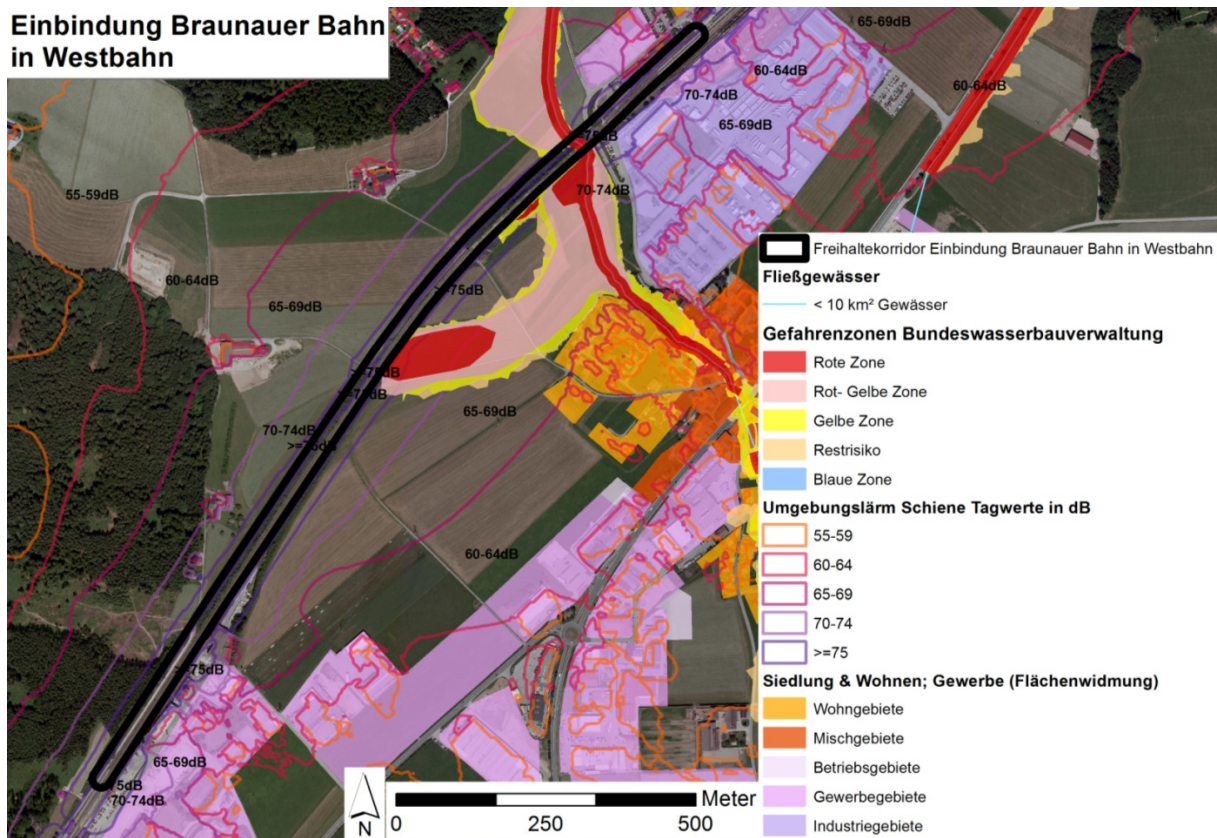


Abbildung 17: sensible Themenbereiche dreigleisiger Ausbau Neumarkt - Steindorf (Einbindung Braunauer Bahn in Westbahn)

Der dreigleisige Ausbau der Strecke Steindorf-Neumarkt steht nicht im Widerspruch zu den örtlichen und überörtlichen Konzepten (Regionalprogramm Salzburger Seengebiete, REKs und Flächenwidmungspläne der Gemeinden Straßwalchen und Neumarkt). Im Flächenwidmungsplan ist der Großteil der für den Ausbau benötigten Fläche bereits als „Verkehrsflächen - Eisenbahnen und deren Betriebsanlagen“ gewidmet. Laut Mobilitätskonzept des Landes Salzburg soll die Umsetzung von NAVIS I Nordost-Ast Phase 2 (zu dem das gegenständliche Projekt gehört) angestrebt werden. Das Projekt bewirkt eine bessere Einbindung der Braunauer Bahn in das S-Bahn-Netz, da zukünftig der Bahnhof Neumarkt aufgewertet werden soll. Bei einer Nullvariante bleibt der Bahnhof Steindorf der Knotenpunkt des S-Bahn-Netzes.

Die Verordnung des Freihaltekorridors im Sachprogramm bewirkt eine Sicherstellung der Flächen für das gegenständliche Projekt. Bei Realisierung des Projektes sind aufgrund der lediglich kleinflächigen Beanspruchung von Freiflächen maximal geringe Umweltauswirkungen zu erwarten (Bodentypen, Landwirtschaft, Lage teilweise innerhalb von roten und gelben Zonen der Bundeswasserbauverwaltung).